

Valutazioni RFI sulle osservazioni alla procedura di revisione della PACR.

SOMMARIO

Sommario

| | |
|---|----|
| Par. I.2 – Documentazione di riferimento..... | 3 |
| Par. I.3 – DEFINIZIONI | 3 |
| Par. II.2.1 – Attribuzione delle cause di ritardo..... | 4 |
| Par. I.I.2.3. - Anormalità..... | 8 |
| Par. I.I.2.4 – Coincidenze richieste dalle IF..... | 14 |
| Par. I.I.2.7 – Servizio PRM..... | 15 |
| Par. I.I.2.9 – Treno Pronto | 17 |
| Par. I.I.3.2 – Accertamenti Tecnici e tavolo tecnico | 21 |
| Par. I.I.5 – Performance Regime..... | 22 |
| Parte III – Matrice delle responsabilità..... | 22 |
| Allegato 1 – Tabella di sintesi cause di ritardo..... | 22 |
| Allegato 3 – Disciplina per l’attribuzione e la certificazione di taluni eventi a “cause esterne” | 25 |
| Allegato 4 - Procedure da adottare per le analisi delle cause e la corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura..... | 27 |
| Osservazioni di carattere Generale | 30 |

Premessa

Si riportano di seguito le valutazioni di RFI alle osservazioni presentate nell'ambito della proposta di revisione della Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo (PACR)

| PARAGRAFI | S.O. | OSSERVAZIONI | RISPOSTA RFI |
|--|------------------------------------|---|---|
| Par. I.2 - Documentazione di riferimento | <u>Italo</u> | Per ragioni di organicità, si chiede di inserire nell'elencazione della normativa e della regolamentazione prevista nel paragrafo in esame tutta, la documentazione richiamata all'interno della stessa PACR. | RFI ha provveduto ad integrare i riferimenti alla normativa vigente. |
| Par. I.3 - DEFINIZIONI | <u>Italo</u> | Non essendo più previsto il termine "tradotta" nei regolamenti ferroviari, si chiede che ne sia espunto il richiamo alla voce "Macrotratta". | Per RFI la richiesta è pertinente, il termine "Tradotta" sarà espunto dalla definizione "Macrotratta" inserita nell'aggiornamento della PACR |
| | <u>Fermerci</u> <u>Fercargo</u> | Macro tratta: in considerazione della variabilità nelle percorrenze dei treni merci, potrebbe creare effetti distorsivi la sovrapposizione della macro-tratta con l'intera relazione origine/destino della traccia (si pensi a treni con media-lunga percorrenza). Pertanto, si propone di rendere località rilevanti ai fini del trasporto merci quelle in cui sono richieste/previste soste tecniche sulla traccia e, più in generale, delimitare come macro-tratta il tragitto all'interno di ciascuna Regione/DTP. | In considerazione di quanto osservato dalle Associazioni con la presente osservazione, si ritiene opportuno fornire alcuni chiarimenti in merito al funzionamento del meccanismo di attribuzione delle cause di ritardo. La Macrotratta è determinata dalle "località rilevanti" ossia le stazioni origine / destino del treno nonché le località dove il treno effettua il servizio. Per quanto relativo al servizio viaggiatori, le località rilevanti utilizzate sia per l'applicazione del meccanismo di ripartizione automatica delle cause che per il calcolo della puntualità, in particolare dell'indicatore %OS per i servizi OSP, sono definite |

| | | | |
|---|------------------------------|--|---|
| | | | <p>congiuntamente da tutti i soggetti coinvolti (GI, IF e Regioni/Province Autonome).</p> <p>Il segmento merci, diversamente da quello passeggeri, considera come località rilevanti le sole località di inizio e termine corsa del treno, anche ai fini del calcolo della puntualità (Reale, St. B etc.)</p> |
| Par. II.2.1 – Attribuzione delle cause di ritardo | <u>Trenitali</u> <u>a</u> | <p>[...] Entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, RFI potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, anche ≤ a 2', comunicandola formalmente (tramite mail) alla IF interessata qualora l'attribuzione sia a carico IF.</p> <p>L'IF richiede di poter proporre al GI di inserire la causa di uno scostamento anche ≤ a 2'.</p> | <p>Come già rappresentato da RFI nel corso della precedente consultazione della PACR vigente, si ritiene necessario confermare le attuali procedure di attribuzione delle cause di ritardo, ivi compresa l'attribuzione degli scostamenti inferiori a 2.5' mediante il meccanismo automatico previsto dall'algoritmo e finalizzato alla semplificazione del sistema.</p> |
| | <u>Italo</u> | <p>In un'ottica di trasparenza e di continua e proficua collaborazione tra i vari soggetti interessati, si ritiene opportuno che sia prevista la facoltà per le singole II.FF. di segnalare al GI eventuali non conformità rilevate nelle attribuzioni delle cause di ritardo, fornendo eventualmente, attraverso analisi specifiche, indicazioni sul reale soggetto responsabile.</p> | <p>La contestazione di un codice di ritardo rappresenta un'occasione di confronto con le IF e consente di attivare, laddove necessario, tutte le azioni possibili per l'eliminazione delle criticità sia da parte del GI che da parte dell'IF.</p> <p>A tal proposito l'IF proprietaria può segnalare una non conformità rilevata nelle attribuzioni delle cause di ritardo per i codici a lei assegnati proponendo materiale a supporto per approfondimenti e analisi.</p> <p>I codici conferiti a soggetti diversi dalla IF proprietaria saranno oggetto di eventuale contestazione della IF cui sono attribuiti. La IF proprietaria non può richiedere attribuzioni di codici di ritardo che ricadono su altre IF.</p> |

| | | | |
|--|------------------------|--|---|
| | | <p>In via generale, con riferimento al codice n. 75, non si comprende come la ratio di tale codice che, come da Voi evidenziato in occasione della riunione del 13 febbraio u.s., agisce come “codice fittizio” possa aderire al concetto di “care-taker”, stante il fatto che, come espressamente richiamato dall’Autorità nell’Allegato A alla Delibera n. 188/2023 (cfr. 6.1.1), “la parte responsabile di un ritardo [...] è la Società che ha la possibilità di restringere le conseguenze”, ossia il GI.</p> <p>Si ritiene inoltre che debba essere specificato come verrà utilizzato il codice n. 75 in caso di conflitti di circolazione su linee a semplice binario e su linee a doppio binario.</p> <p>Da ultimo, è necessario che Codesto Gestore fornisca un chiarimento delle eventuali differenze di utilizzo del codice n.75 rispetto ai codici nn.11, 91 e 92.</p> | <p>I codici RFI 11, 91 e 92 sono utilizzati per la gestione della circolazione (già esplicitati nella procedura), non hanno nessuna relazione con il codice 75 e suo utilizzo che non ricade nel concetto di “care-taker” del GI.</p> <p>Il codice 75 deve essere utilizzato solo ed esclusivamente per i ritardi “non reali” in quanto dovuti a precedenze e incroci graficati in orario come “dinamici”, ovvero senza che la sede di incrocio o precedenza sia determinata a priori in fase di programmazione orario. In questi casi la sede di incrocio o precedenza viene individuata dal RdC in base alla reale circolazione dei treni.</p> <p>L’algoritmo genera dei codici 44 a carico del GI non reali rispetto alla marcia dei treni (ritardi fittizi) che, per le caratteristiche della progettazione orario, vengono “assorbiti” nella prima LdS successiva.</p> <p>Ogni ulteriore eventuale scostamento rispetto a quanto previsto in orario, dovrà essere associato al codice corrispondente alla reale causa che lo ha generato (RFI/IF/EST).</p> <p>Infine, il codice 75 non potrà essere utilizzato in località diverse rispetto a quelle in cui sono previsti in progetto orario incroci/precedenze dinamiche.</p> |
| | <p>Fermerci</p> | <p>L’attribuzione degli scostamenti è un adempimento a carico del GI, che deve porre in atto analizzando le cause reali che hanno determinato il ritardo sulla rete. Per tale motivo non si condivide la proposta ripartizione al 50% tra IF e GI degli scostamenti non attribuiti, sia se inferiori che superiori ai 5’ (in particolare per i codici 44, 43, 73), e si ritiene che in caso di mancata attribuzione l’intero scostamento debba imputarsi al GI in considerazione della mancanza nel rilevamento.</p> | <p>Premesso che nessuna modifica all’algoritmo di calcolo attualmente in essere è stata proposta, ad oggi è già previsto che siano assegnati al GI tutti gli scostamenti >2’ non giustificati nonché, in caso di scostamento al termine della macrotratta superiore a 5’, tutti i minuti di ritardo non attribuiti.</p> <p>Gli scostamenti inferiori a 2,5’ non devono essere obbligatoriamente giustificati (ad eccezione</p> |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>A tal riguardo, si precisa che la stessa ART, che al punto 6.1.1 della Delibera 188/2023 ha richiesto che venga esplicitato da parte del GI che “tra le varie fondamentali attività del personale dedicato al coordinamento e alla regolazione della circolazione, è da <u>annoverarsi anche l’assegnazione delle cause dei ritardi e delle anomalie che si generano durante la marcia dei treni, nonché quelle relative all’esercizio delle responsabilità sulle soppressioni degli stessi</u>; ciò al fine di monitorare le prestazioni del sistema ferroviario (il calcolo degli indicatori di puntualità, infatti, si basa sulla corretta assegnazione di tali cause) e calcolare eventuali penali da comminarsi alle parti sulla base delle regole del PIR”.</p> <p>Si evidenzia inoltre come il costante onere probatorio a carico delle IIFF possa creare meccanismi scorretti e distorsivi nell’intero meccanismo della PACR, per tale motivo si esorta il GI ad implementare un proprio sistema di qualità e controllo nell’attribuzione dei ritardi assegnati dal proprio personale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Non si ritiene condivisibile la tempistica di attribuzione e modifica da parte del GI descritta nel paragrafo: infatti una possibile modifica da parte del GI sino a 3 giorni lavorativi dall’arrivo del treno a destinazione espone le IIFF ad un doppio lavoro di controllo di attribuzioni già verificate e/o contestate, incrementando la mole di lavoro e riducendo il tempo utile per la contestazione di dati consolidati, considerando che il tempo massimo per la contestazione da parte delle IIFF è di massimo 5 giorni lavorativi dall’arrivo del treno a destino. | <p>dell’associazione ad un Evento Anomalo) e vengono ridistribuiti secondo le logiche di algoritmo in maniera proporzionale ai minuti giustificati al GI ed all’IF proprietaria, in ottica di semplificazione e miglioramento del processo di attribuzione delle cause di ritardo.</p> <p>Il GI eroga periodicamente (e minimo con cadenza annuale) a tutti i propri operatori corsi di aggiornamento e di mantenimento competenze volti ad un miglioramento degli standard di Qualità.</p> <p>L’attività di consolidamento e validazione delle cause di ritardo prevede, per sua definizione, un confronto continuo tra il GI e le IF finalizzato alla corretta definizione delle cause attribuite dal GI. È insito nel sistema che l’onere probatorio per una richiesta di attribuzione diversa da parte di una IF sia a carico del soggetto richiedente in quanto il GI, all’atto dell’attribuzione delle cause, utilizza tutte le informazioni disponibili al momento.</p> <p>A questo scopo, l’apertura di EA con descrizione dell’accaduto è da ritenersi funzionale alla ricostruzione dell’evento per tutti i soggetti coinvolti.</p> <p>In ottica di miglioramento della qualità del processo, anche al fine di ridurre le eventuali contestazioni successive da parte delle IIFF, si invitano le stesse a fornire tempestivamente al GI tutte le informazioni disponibili e utili a ricostruire, in tempo reale ovvero nel più breve tempo possibile, gli effettivi accadimenti che hanno generato il ritardo.</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|------------------------|---|--|
| | | <p>Si chiede quindi che venga abolita la possibilità di modifica da parte del GI entro i 3 giorni lavorativi, circoscrivendo la possibilità di modifica ad un massimo di 1 giorno lavorativo dall'orario a destino del treno coinvolto e comunque con la comunicazione formale (tramite e-mail) alla IF interessata dalla modifica dei dati inseriti, anche se riferiti ad 1 solo giorno lavorativo, specificando se la modifica determina un'attribuzione a carico della IF.</p> | <p>L'attribuzione di una causa di ritardo conto IF il giorno successivo è visibile tramite sistema e rientra nel primo tempo differito del processo di consolidamento e validazione delle cause di ritardo; pertanto, non necessita di comunicazione scritta alla IF che ne ha immediata contezza tramite sistema informatico.</p> <p>È invece già previsto che le assegnazioni di codici di ritardo nei giorni successivi, benché siano visibili ed individuabili tramite il sistema PIC, siano comunque comunicate formalmente (mezzo mail) alle IF per motivi di trasparenza.</p> <p>Si precisa che RFI è tenuta a comunicare solamente le attribuzioni a carico della IF proprietaria del treno e non le attribuzioni a soggetti terzi.</p> <p>Le tempistiche previste dalla attuale PACR per le analisi e le corrette attribuzioni da parte delle Strutture di Qualità del GI, che comprendono i tre diversi livelli di analisi e contestazione, sono finalizzati al raggiungimento della corretta attribuzione delle cause di ritardo.</p> |
| | <p>Fercargo</p> | <p>-L 'attribuzione degli scostamenti è un adempimento a carico del GI, che deve porre in atto analizzando le cause reali che hanno determinato il ritardo sulla rete. Per tale motivo non si condivide la proposta ripartizione al 50% tra IF e GI degli scostamenti non attribuiti, sia se inferiori che superiori ai 5' (in particolare per i codici 44, 43, 73), e si ritiene che in caso di mancata attribuzione l'intero scostamento debba imputarsi al GI in considerazione della mancanza nel rilevamento.</p> <p>A tal riguardo, si precisa che la stessa ART, che al punto 6.1.1 della Delibera 188/2023 ha richiesto che venga esplicitato da parte del GI che " tra le varie fondamentali attività del personale dedicato al coordinamento e alla</p> | <p>Si rimanda a quanto riscontrato alla medesima osservazione dell'associazione Fermerci.</p> |

| | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------------|--|--|
| | | <p>regolazione della circolazione, è da annoverarsi anche l'assegnazione delle cause dei ritardi e delle anomalie che si generano durante la marcia dei treni, nonché quelle relative all'esercizio delle responsabilità sulle soppressioni degli stessi ; ciò al fine di monitorare le prestazioni del sistema ferroviario (il calcolo degli indicatori di puntualità, infatti, si basa sulla corretta assegnazione di tali cause) e calcolare eventuali penali da comminarsi alle parti sulla base delle regole del PIR.</p> <p>Si evidenzia inoltre come il costante onere probatorio a carico delle IIFF possa creare meccanismi scorretti e distorsivi nell'intero meccanismo della PACR, per tale motivo si esorta il GI ad implementare un proprio sistema di qualità e controllo nell'attribuzione dei ritardi assegnati dal proprio personale.</p> <p>-Non si ritiene condivisibile la tempistica di attribuzione e modifica da parte del GI descritta nel paragrafo: infatti una possibile modifica da parte del GI sino a 3 giorni lavorativi dall'arrivo del treno a destinazione espone le IIFF ad un doppio lavoro di controllo di attribuzioni già verificate e/o contestate, incrementando la mole di lavoro e riducendo il tempo utile per la contestazione di dati consolidati, considerando che il tempo massimo per la contestazione da parte delle IIFF è di massimo 5 giorni lavorativi dall'arrivo del treno a destino. Si chiede quindi che venga abolita la possibilità di modifica da parte del GI entro i 3 giorni lavorativi, circoscrivendo la possibilità di modifica ad un massimo di 1 giorno lavorativo dall'orario a destino del treno coinvolto e comunque con la comunicazione formale (tramite e-mail) alla IF interessata qualora la modifica determini un'attribuzione a carico della stessa.</p> | |
| <p>Par. I.I.2.3. Anormalità</p> | <p><u>Trenitali</u> <u>a</u></p> | <p>[...] <i>Possono essere inoltre associati a un'anormalità dei treni coinvolti rilevati nelle tracce successive, a seguito della perdita del proprio orario programmato, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio ritardo:</i></p> <p>[...]</p> | <p>Per linee AV-DD si intendono le linee riportate nel PIR cap. 5.3.2.3</p> <ul style="list-style-type: none"> • AV/AC Torino-Milano • AV/AC Milano-Bologna • AV/AC Bologna-Firenze |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fino all'uscita dell'area di nodo successiva (ved. All.6) al punto su cui insiste l'anormalità per la rete AV-DD ("nodo" come definito nel modello rete, es. Bologna C.le non è stazione del nodo);</i> <p>La promiscuità dei servizi circolanti su porzioni della rete AV-DD definita nell'Allegato 6, in particolare sui tratti di rete AV-DD con alimentazione a 3 kv cc, richiede che venga puntualizzato che quanto sopra vale solo per il gruppo categoria: mercato- ES*</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fino a 60 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'anormalità sulle restanti linee;</i> • <p>La scrivente ritiene che sia opportuno dettagliare cosa si intende per "restanti linee" inserendo anche le linee binario misto semplice /doppio, nonché per la rete AV-DD in caso di treni con Gruppo Categoria diverso da mercato- ES*.</p> <p>[...]</p> <p>Lo scostamento in partenza del primo treno corrispondente scaturito per "turno equipaggi" è da considerarsi assimilabile a quanto previsto per "turno materiale/mezzi di trazione" al solo fine di garantire il riposo minimo previsto per il Personale di scorta/Personale di Macchina, nelle</p> | <ul style="list-style-type: none"> • AV/AC Roma-Napoli • AV/AC Linea Pioltello – Brescia • Linea DD Firenze – Roma • Linea Milano Rogoredo- Bivio P.C. Melegnano • Linea Padova-Venezia Mestre • Linea Monte del Vesuvio <p>Per "restanti linee" si intendono tutte le linee non esplicitamente previste nell'elenco di cui sopra.</p> <p>I criteri di estensione delle anormalità non sono riferiti al Gruppo Categoria Treno ma alla tipologia di linea percorsa dai treni stessi (es. Treni Gruppo Categoria diverso da Mercato AV (ES) percorrenti linee classificate AV-DD potranno avere associato di norma un EA fino all'uscita dell'area Nodo successiva).</p> <p>Per i servizi promiscui (ovvero treni circolanti in parte su linee AV-DD ed in parte su linee convenzionali) i criteri di estensibilità delle anormalità sono definite dal tratto prevalente percorso dal treno. (Es. treni percorrenti in parte linea Roma – Napoli AV ed in parte linea Caserta – Foggia – Bari l'estensione di un EA sarà di norma associato fino a 60' dal superamento del punto su cui insiste l'anormalità)</p> <p>Quanto riportato nella proposta di aggiornamento della PACR, a parere della Scrivente, già considera le esigenze dell'IF di equiparare il "turno equipaggi" a quanto già previsto per il "turno materiale/mezzi di trazione", soprattutto in funzione dell'associazione</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>sole località dove non vi è una possibilità di riprogrammazione, in quanto non individuate come sedi di impianto equipaggi specificatamente per quelle anomalità di carattere particolarmente impattante, individuate dalla Struttura Centrale di Direzione Circolazione.</p> <p>La scrivente richiede che tale evenienza possa essere applicata anche nei casi di riposo per recupero psico-fisico previsto dal CCNL tra un servizio e il successivo nelle località non sede di impianto di equipaggi, ovvero per attesa personale proveniente da treno corrispondente in una località non sede di impianto equipaggio e per tutti i casi dove SON abbia comunicato l'estensione di un evento anomalo oltre il limite temporale e territoriale.</p> <p>Inoltre, è opportuno, per i soli treni OSP- REG, estendere il ragionamento anche ai casi di Riposo Fuori Residenza in località che risultano sede di impianto di una DR afferente ad un contratto di servizio differente da quello dell'equipaggio coinvolto.</p> <p>[...]</p> | <p>ad una anomalia (ad alto impatto) dello scostamento in partenza del primo treno corrispondente.</p> <p>Tale possibilità è prevista nelle sole Località di Servizio non sede di impianto equipaggi al fine di garantire il riposo minimo previsto in termini di legge.</p> <p>Per i casi di riposo fuori residenza in località che risultano sede di impianto di un territorio afferente ad un contratto di servizio diverso da quello dell'equipaggio coinvolto e genericamente nei casi di riposo per recupero psico-fisico, non sarà possibile tale associazione nelle situazioni di normale operatività ma solo in casi di EA ad alto impatto individuati dalla Sala Operativa Nazionale di RFI.</p> <p>In tali casi sarà la stessa SON a comunicare (via mail) alle Strutture preposte del GI le modalità di associazione oltre i limiti temporali e territoriali previsti e sarà cura del GI stesso far integrare opportunamente il campo descrittivo dell'anomalia al fine di rendere visibile a tutti i soggetti interessati quanto disposto.</p> <p>La regola della estensione di un EA fino al superamento del Nodo successivo su linee AV-DD o 60' sulle restanti linee non è derogabile se non per le eccezioni espressamente previste ed elencate nella PACR.</p> |
|--|--|---|--|

| | | |
|--|---|---|
| | <p><i>Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con i treni coinvolti in differenti anomalie vanno associati all'anomalia che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.</i></p> <p>Quanto sopra risulta suscettibile a diverse interpretazioni, ad esempio si può lasciar intendere sia che in caso di molteplici Anomalie insistenti sulla stessa tratta, gli scostamenti vanno associati tutti ad una sola Anomalia (la maggiore), sia che in alcuni casi è derogabile la regola del Nodo su linee AV-DD o dei 60' sulle restanti linee.</p> <p>[...]</p> <p><i>Per il solo treno fuori canale che durante il viaggio matura ulteriore ritardo a causa di mancanza di capacità (interruzioni programmate, risoluzione conflitti a suo sfavore in fascia pendolare), sarà possibile associare gli scostamenti all'Evento Anomalo prevalente che ha provocato la perdita della traccia programmata.</i></p> <p>E' opportuno eliminare questo paragrafo onde evitare che l'EA possa essere attribuito oltre termini del precedente punto alinea, ossia oltre i 60' e/o oltre il nodo. In alternativa, al fine di garantire l'equità tra IF e GI, è opportuno che abbiano facoltà di chiedere le motivazioni circa l'associazione degli scostamenti ad una Anomalia, anche tramite e-mail, e che in assenza di risposta L'IF possa contestare l'attribuzione dello scostamento proposta dal GI.</p> <p>[...]</p> <p><i>In caso di anomalie che comportino impatti rilevanti sulla circolazione il GI, informando preventivamente le IIFE, può disporre provvedimenti di variazione al programma di circolazione (soppressioni, deviazioni, effettuazioni fermate straordinarie,...) per mitigare gli effetti negativi sulla circolazione. detti i provvedimenti sono associati esclusivamente tramite le funzioni di PIC.</i></p> <p>E' opportuno puntualizzare che se l'IF rifiuta soppressioni, deviazioni, fermate straordinarie,... disposte dal GI, i ritardi continuano ad essere associati all' Anomalia Prevalente, non al rifiuto dell'IF proprietaria del treno.</p> | <p>I criteri di associazione degli EA sono già presenti nell'attuale versione della PACR. Il paragrafo evidenziato rientra fra le eccezioni, espressamente previste ed elencate nella PACR, ed è mirata al miglioramento della qualità del servizio mediante l'adozione di azioni, da parte del soggetto responsabile (GI o IF) della causa primaria del ritardo, volte a ridurre gli scostamenti rispetto al canale programmato.</p> <p>In caso di attribuzione del ritardo in capo all'IF, la stessa ha sempre facoltà di contestare la causa attribuita e di richiedere ulteriori approfondimenti.</p> <p>Quanto descritto nell'aggiornamento della PACR non prevede l'associazione di cause di ritardo conto IF in caso di rifiuto dei provvedimenti di variazione al programma di circolazione volti a mitigare gli effetti negativi di un particolare evento.</p> <p>RFI ha provveduto a riformulare la frase al fine di chiarire ulteriormente le finalità della misura.</p> |
|--|---|---|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | <p>Non si comprendono le ragioni per le quali la Stazione di Bologna AV sia stata esclusa dal novero delle stazioni di nodo, stante il fatto che la stessa presenta accesso a più linee. Peraltro, corre l'obbligo di evidenziare che la Stazione di Bologna Centrale, nella quale è compresa anche Bologna AV, è considerata nodo sul portale E-PIR e nel PIR.</p> <p><u>Italo</u></p> <p>Da ultimo, non si comprende la ragione per la quale il train-graph non consenta, oltre 11 giorni indietro, la visualizzazione dell'intera circolazione dei treni delle altre II.FF. In un'ottica di maggiore trasparenza e maggiore efficientamento dell'intero servizio ferroviario, si chiede che venga adeguato il relativo sistema, consentendo la visualizzazione dei treni delle altre II.FF. anche oltre il suddetto periodo.</p> | <p>Per tipologia di progettazione dell'impianto oggetto di osservazione e che insiste sulla linea Alta Velocità, la stazione di Bologna AV è da considerarsi una Località di Servizio passante e nella quale non sono possibili azioni gestionali finalizzate alla mitigazione degli effetti negativi scaturiti da un particolare evento perturbativo sulla circolazione dei treni.</p> <p>L'indicazione delle aree di nodo ferroviario è riportata nel Modello Rete presente nella Piattaforma Integrata Circolazione, unico data base di sistema, reperibile nella sezione Supporto -> Tipologia Aree Nodo.</p> <p>Il limite di 11 giorni attualmente previsto è correlato alle tempistiche di contestazione previste dalla PACR. Stante le motivazioni di detto limite temporale, RFI non ravvede motivi ostativi per un'eventuale estensione dei termini di visualizzazione dei dati del Train Graph oltre le tempistiche attualmente previste, a seguito delle opportune valutazioni tecniche con il proprio fornitore di servizi IT.</p> <p>Ad ogni buon conto, si evidenzia che nessuna richiesta è stata formalmente avanzata in precedenza da codesta IF al GI in merito a tale esigenza.</p> |
| | <p><u>Fermerci</u> <u>Fercargo</u></p> | <p>- Condividendo l'equiparazione del "turno equipaggi" al "turni materiale/mezzi trazione", non risulta chiara la modalità di comunicazione di tale informazione da parte delle IIFF al GI. Si chiede pertanto di</p> | <p>Gli allacciamenti dei Turni materiali/mezzi trazione sono comunicati ufficialmente ad ogni cambio orario ed emissione VCO. In analogia a quanto già</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>esplicitare che la comunicazione di tali informazioni possa avvenire da parte dell'IF anche nella fase di contestazione dell'attribuzione.</p> <p>- Non si condivide l'impostazione per cui il treno fuori canale che matura un ulteriore ritardo a causa di mancanza di capacità veda ricondotto tale ulteriore ritardo cumulato all'Evento Anomalo prevalente che ne ha determinato la perdita di traccia programmata.</p> <p>Si ritiene infatti che, dopo il primo evento che ha generato il ritardo, il ritardo accumulato non debba essere riconducibile al medesimo soggetto per il medesimo motivo, ma debba essere ricondotto all'attività di riprogrammazione in capo al GI, in linea con il principio del "care taker" definito dagli standard europei. Alternativamente, per tali casistiche si propone l'utilizzo del codice 75.</p> | <p>riscontrato nelle osservazioni precedenti, le IF dovranno comunicare anche l'allacciamento previsto dal turno equipaggi in occasione del cambio orario ed emissione VCO.</p> <p>Si faccia riferimento a quanto già riscontrato nella precedente osservazione dell'IF Trenitalia.</p> |
|--|--|---|---|

| | | | |
|--|------------------------|--|---|
| <p>Par. I.I.2.4 Coincidenze richieste dalle IF</p> | <p><u>Fermerci</u></p> | <p>Si chiede di modificare il paragrafo eliminando la frase “gli scostamenti devono essere giustificati a mezzo di un EA associato al codice 94/IF, che descrive un ritardo riconducibile all’impresa ferroviaria proprietaria del treno che ha avanzato la richiesta in PIC”. Si ritiene infatti che la richiesta di coincidenza sia una modalità virtuosa con cui una IF possa supportare il GI nell’attività di riprogrammazione con l’obbiettivo di limitare complessivamente i ritardi sulla rete. Queste operazioni vengono definite come riprogrammazione e tali attività vengono ben accettate dal GI in quanto portano molti vantaggi per la circolazione dei treni e per una miglior ottimizzazione degli impianti merci. Nel settore del trasporto ferroviario delle merci la coincidenza riguarda anche il periodo di attesa della locomotiva proveniente da altro treno o da invio isolato. Per tale ragione, se il GI autorizza la coincidenza richiesta, si ritiene che non vi debbano essere addebiti per l’IF titolare del treno che attende (che è ragionevolmente la stessa che ha avanzato richiesta di coincidenza in PIC).</p> | <p>Le coincidenze descritte nell’aggiornamento della PACR sono relative alla possibilità di richiesta di una Impresa Ferroviaria di far attendere un treno in partenza appartenente ad altra IF, al fine di permettere il proseguimento di un viaggio ad uno o più viaggiatori.</p> <p>Per tali ragioni, si ritiene che le casistiche evidenziate dall’Associazione non ricadono nella fattispecie della “coincidenza” e dell’applicabilità del codice 94 ma rientrano nella riprogrammazione in GO delle IF.</p> |
|--|------------------------|--|---|

| | | | |
|------------------------------------|--------------------------|--|---|
| | <p>Fercargo</p> | <p>Si chiede di modificare il paragrafo eliminando la frase “gli scostamenti devono essere giustificati a mezzo di un EA associato al codice 94/IF, che descrive un ritardo riconducibile all’impresa ferroviaria proprietaria del treno che ha avanzato la richiesta in PIC”.</p> <p>Si ritiene infatti che la richiesta di coincidenza sia una modalità virtuosa con cui una IF possa supportare il GI nell’attività di riprogrammazione con l’obiettivo di limitare complessivamente i ritardi sulla rete. Per tale ragione, se il GI autorizza la coincidenza richiesta, si ritiene che non vi debbano essere addebiti per l’IF titolare del treno che attende (che è ragionevolmente la stessa che ha avanzato richiesta di coincidenza in PIC). Una coincidenza comporta SEMPRE dei ritardi e viene effettuata tra due treni viaggiatori</p> | <p>Si faccia riferimento all’osservazione precedente.</p> |
| <p>Par. I.I.2.7 – Servizio PRM</p> | <p>Trenitalia</p> | <p>La scrivente propone, nel caso di PRM intempestiva, la possibilità di introdurre un nuovo codice per la ripartizione 50/50 del ritardo tra IF e GI, seguendo il principio del “ogni ragionevole sforzo” così come esplicitato dal Regolamento Europeo 782 del 2021.</p> <p>Si richiede la valutazione dell’inserimento del codice 15 (Assistenza Persone a Ridotta Mobilità*) come causa di ritardo, laddove il n° delle PRM sia superiore al n° di PRM contemporaneamente assistibili dalla Impresa Appaltatrice in quella località; infatti, tale circostanza è assimilabile al “carrello elevatore indisponibile”.</p> | <p>Nel caso di una PRM “intempestiva”, cioè che non abbia effettuato la prenotazione del servizio attraverso i canali ufficiali oppure lo abbia fatto oltre le tempistiche normalmente previste dalla normativa, si ritiene ragionevole la proposta dell’IF Trenitalia di suddividere equamente il maggior ritardo maturato dal treno tra l’IF proprietaria ed il GI in considerazione del fatto che tutti gli operatori coinvolti nella gestione del servizio reso nei riguardi delle PRM compiano ogni ragionevole sforzo per permettere ai passeggeri in questione di godere di un servizio non discriminatorio.</p> <p>In accoglimento alla proposta presentata si è provveduto a inserire un nuovo codice dedicato all’interno della declaratoria dei codici di ritardo, anche al fine di gestire eventuali flussi eccezionali</p> |

| | | | |
|--|---------------------|--|--|
| | | | <p>di PRM, superiori alla effettiva capacità di gestione da parte della impresa appaltatrice.</p> |
| | <p>Italo</p> | <p>Si ritiene necessaria, nel caso di perditempo derivante dal servizio di incarrozzamento di una PRM, la causa di ritardo sia ripartita al 50% tra GI e IF.</p> <p>La proposta formulata da Codesto GI - consistente nell'associazione del perditempo "ad una prolungata sosta per servizio viaggiatori e quindi da attribuire a cod. 50/IF" - rischia di porsi in contrasto con il dictum previsto dal Reg. UE 782/2021 che, in materia di diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario, prescrive espressamente che "l'impresa ferroviaria e il gestore della stazione compiono ogni ragionevole sforzo per fornire l'assistenza necessaria per viaggiare alla persona con disabilità o alla persona a mobilità ridotta [enfasi raggiunta]".</p> <p>Si ritiene, pertanto, che tutti gli operatori coinvolti nella gestione del servizio ferroviario reso nei riguardi delle PRM (II.FF. e GI) compiano ogni ragionevole sforzo per permettere ai passeggeri in questione di godere di un servizio non discriminatorio e che, conseguentemente, in caso di perditempo, ne sia ripartito equamente il relativo ritardo.</p> | <p>Il paragrafo relativo al servizio di incarrozzamento PRM è stato introdotto nell'aggiornamento della PACR al fine di normare le modalità di assegnazione delle cause di ritardo per questa casistica che, come da prassi consolidata nel tempo, è sempre stata considerata alla stregua di un normale servizio viaggiatori, in considerazione di quanto previsto dal Reg. UE 782/2021.</p> <p>Infatti, il servizio di incarrozzamento è un servizio che si rende necessario perché le esigenze del viaggiatore non sono compatibili con i sottosistemi infrastruttura e materiale rotabile. Richiamando l'articolo 1 comma f, del sopracitato regolamento, il trasporto ferroviario non deve essere discriminatorio per persone con disabilità o a ridotta mobilità (ossia qualsiasi persona avente una disabilità fisica, mentale, intellettiva o sensoriale temporanea o permanente che, in interazione con barriere di diversa natura, può impedire l'utilizzo pieno ed effettivo del trasporto su base di uguaglianza con gli altri passeggeri o la cui mobilità nell'utilizzo del trasporto è ridotta per ragioni di età) e deve fornire loro assistenza, sulla base delle loro esigenze.</p> <p>Per questo motivo il prolungamento sosta scaturito dal servizio PRM è da considerarsi pienamente assimilabile ad un normale servizio viaggiatori. Nei casi di inefficienze ed indisponibilità riconducibili</p> |

| | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|---|---|
| | | | <p>al GI ed espressamente elencate nella PACR tali scostamenti saranno attribuibili al GI stesso.</p> <p>Ad ogni buon conto, RFI si rende disponibile ad introdurre un nuovo codice di ritardo, da ripartire al 50% tra IF e GI, in caso di PRM “intempestiva” o per casistiche particolari quali flussi eccezionali di passeggeri PRM.</p> |
| <p>Par. I.I.2.9 - Treno Pronto</p> | <p><u>Trenitali</u> <u>a</u></p> | <p>Nel caso in cui il “Treno Pronto” venga trasmesso oltre i tre minuti antecedenti l'orario di partenza programmato, la scrivente propone di rivedere l'intervallo temporale (cioè 60') scelto da RFI per l'inoltro del treno sul primo slot libero, eventualmente differenziando i treni viaggiatori dai treni merci, <u>ovvero 15' per il segmento SU, 10' per il segmento Mercato-ES* e 5' per il segmento Trasporto Regionale, quindi in analogia con le fasce di puntualità e destino.</u></p> <p>Inoltre, si aggiunge che anche in caso di mancata ricezione sms di ritorno e conseguente pronto treno telefonico, mancata connessione o sovraccarico rete GSMR, un eventuale ritardo dovrà essere attribuito al GI.</p> <p>Resta inteso che a parere della scrivente, la PACR oggetto delle osservazioni debba trattare esclusivamente il perimetro delle attribuzioni delle cause di ritardo. Pertanto, si ritiene inopportuno dare indicazioni circa la gestione della circolazione es. “il treno sarà inoltrato da RFI sul primo slot libero entro 60'” nella PACR.</p> | <p>Il paragrafo relativo al “Treno pronto” è stato inserito nell'aggiornamento della PACR con la sola finalità di normare le modalità di attribuzione delle cause di ritardo nelle situazioni in cui il TP venga inoltrato oltre le tempistiche previste.</p> <p>Detti contenuti, pertanto, non hanno lo scopo di indicare nuove azioni gestionali per gli operatori della circolazione né specifiche tempistiche di inoltro dei treni.</p> <p>Nel caso di TP consegnato in ritardo rispetto l'orario di partenza programmato, infatti, il GI inoltrerà il treno sempre nel primo canale utile disponibile. Qualora il treno non venga inoltrato per un tempo superiore ai 60', in analogia con quanto previsto per le estensioni temporali degli EA, il GI si fa carico del ritardo eccedente ricadendo nella casistica delle scelte di regolazione.</p> <p>Nel condividere con l'IF la possibilità di distinguere per segmenti di mercato le soglie di attribuzione delle cause all'EA che lo ha generato, si è provveduto ad integrare la PACR specificando che l'intervallo temporale entro cui il GI potrà ricondurre il ritardo all'EA che lo ha generato è pari a 30' per il segmento passeggeri e 60' per quello merci. Oltre tali soglie gli scostamenti saranno</p> |

| | | | |
|--|---------------------|---|--|
| | | | <p>attribuiti con i codici 91/92, salvo altri eventi anomali che possano impedire la partenza del treno e a cui saranno associati detti scostamenti.</p> <p>In presenza di eventuali sovraccarichi della rete GSMR che impediscano la corretta trasmissione delle comunicazioni da parte delle IF, la stessa potrà comunicare al GI tale evento e, a seguito degli opportuni accertamenti, gli eventuali ritardi saranno attribuiti al GI. In caso di grave indisponibilità della rete GSMR, il GI procederà ad aprire un apposito evento anomalo.</p> |
| | <p><u>Italo</u></p> | <p>In primo luogo, si ritiene del tutto inaccettabile che un treno per il quale vi sia stata una ritardata comunicazione di “treno pronto” possa addirittura attendere più di 60 minuti per la partenza, attese le significative conseguenze economiche a cui tale casistica esporrebbe le singole II.FF. (e.g., indennizzi e rimborsi). Viceversa, infatti, in un’ottica di care-taker, il GI dovrebbe farsi quantomeno carico di ridurre il ritardo, non contribuendo di certo ad aumentare situazioni già particolarmente critiche di congestione.</p> <p>Conformemente a quanto già premesso nella parte generale delle presenti osservazioni, si ritiene necessario prevedere che, laddove non sia già inserito in RCT / IPCL/ ISPAT, il Gestore provveda all’aggiornamento della normativa d’interfaccia, al fine di rendere edotto tutto il personale di condotta e di accompagnamento delle varie II.FF. di tali operatività.</p> | <p>L’interpretazione secondo la quale il GI stabilisce un tempo di 60’ per individuare il primo slot utile per l’inoltro del treno non corrisponde a quanto riportato nella proposta di aggiornamento della PACR. Si rimanda a quanto riscontrato alla precedente osservazione di Trenitalia.</p> <p>La prescrizione di esercizio RFI-DTC\A001\P\2017\0000911 del 3/4/2017 “Procedura di interfaccia per la comunicazione al regolatore della circolazione che il treno è pronto a partire (“Treno pronto”) è stata recepita nel Regolamento Circolazione Treni (Allegato 10) e descrive le modalità operative per le comunicazioni fra AdC e RdC finalizzata alla regolare partenza dei</p> |

| | | | |
|--|--|---|---|
| | | <p>In un'ottica di trasparenza e miglioramento del sistema ferroviario, si considera altresì necessario che venga pubblicato su PIC l'orario di invio del treno pronto delle altre imprese.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario definire la disciplina del treno pronto in quelle località di servizio non attrezzate per recepire il messaggio di TP tramite telefono GSMR.</p> | <p>treni che è già recepita nelle normative di interfaccia.</p> <p>La Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo non modifica i contenuti della procedura di interfaccia in quanto definisce esclusivamente le modalità di attribuzione delle cause di ritardo.</p> <p>Il Treno Pronto viene utilizzato esclusivamente per le comunicazioni tra GI e IF per facilitare la gestione del traffico nelle stazioni in cui detto strumento viene adottato; per tali ragioni non si ritiene opportuno dare seguito alla richiesta presentata.</p> <p>RFI si sta adoperando per estendere il perimetro delle località di servizio in cui è disponibile il "pronto treno". Negli impianti in cui detta modalità non è attiva le comunicazioni tra IF e GI saranno effettuate secondo le vigenti procedure di interfaccia.</p> |
| | <p><u>Fermerci</u> <u>Fercargo</u></p> | <p>- Attualmente gli impianti dotati di rilevamento "Treno Pronto" costituiscono una scarsa minoranza delle località servite dal traffico merci. Essendo tale elenco assai ridotto, oltre a chiederne la pubblicazione in EPiR, si chiede di confermare che l'intero dettato del paragrafo sia da riferirsi a tutte le possibili località di origine/ripartenza (comprese tutte le stazioni di confine) dei convogli considerando quale "Treno Pronto" la comunicazione riferita dall'IF titolare del treno, anche se telefonica, ammettendo l'orario dichiarato dall'IF quale elemento probatorio ai fini del processo di contestazione.</p> | <p>Si conferma che quanto riportato nel paragrafo è riferibile a tutte le località di origine / ripartenza (comprese le stazioni di confine). La comunicazione Treno Pronto, qualora presente, costituisce anche con l'attuale PACR un elemento utile a fini della ricostruzione degli accadimenti durante il processo di attribuzione delle cause di ritardo.</p> <p>In assenza del Treno Pronto, l'IF dovrà adoperarsi per fornire al GI ogni evidenza oggettiva dell'avvenuta comunicazione.</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | <p>- Il paragrafo evidenzia una palese disparità nella valutazione delle prestazioni del GI rispetto a quelle delle IIFF. Infatti, il paragrafo prevede che in caso di treno pronto comunicato oltre 3 minuti dall'orario di partenza programmato, il ritardo sarà attribuito sino a 60' dalla suddetta comunicazione, in assenza di altri eventi anomali, alla IF Proprietaria e dal 61' al GI con codice 91 "scelta di circolazione".</p> <p>Sostanzialmente, per un treno in ritardo, viene definito come congruo un "buffer" di 60' in cui il GI può occuparsi della riprogrammazione di tale treno, superato il quale la responsabilità del ritardo cumulato ricade nelle competenze del GI.</p> <p>Tale impostazione non è mai riconosciuta alle IIFF in situazioni speculari.</p> <p>Si pensi al caso di ritardo in arrivo da rete estera: l'IF titolare del treno italiano vedrà giustificati per cause esterne solo gli esatti minuti riconducibili al ritardo estero, allo scadere dei quali sarà considerata responsabile per l'ulteriore ritardo cumulato, senza che vi sia alcun "buffer" ritenuto congruo per la gestione della propria riprogrammazione (es. per esaurimento ore del personale, ingombro della stazione di confine, etc.).</p> <p>In conseguenza, per garantire equità nelle prestazioni tra GI ed IIFF si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> → Che anche nei casi di ritardo da rete estera sia previsto per l'IF un buffer di ulteriori 60' da attribuire alla medesima causa che ha generato il ritardo in arrivo dall'estero; alternativamente → Che in caso di treno pronto comunicato oltre 3 minuti dall'orario di partenza programmato il ritardo sarà attribuito all'IF titolare sino all'orario di comunicazione di treno pronto, mentre da tale comunicazione sino alla reale partenza del treno il ritardo sarà da attribuire al GI con codice 91. | <p>In merito alla rappresentazione dell'elenco delle stazioni dotate di Treno Pronto in ePIR, RFI è disponibile a valutarne l'eventuale inserimento.</p> <p>Il limite temporale di 60' (tempo analogo all'estensibilità temporale degli eventi anomali) non determina il tempo in cui il GI può inoltrare il treno (che dovrà essere sempre il primo slot utile compatibilmente con la circolazione e con le caratteristiche del trasporto) ma il tempo oltre il quale è previsto che il GI si faccia carico degli ulteriori ritardi maturati dal treno.</p> <p>Il ritardo in ingresso da Rete Estera è attribuito a cause non verificabili dal GI e, pertanto, viene attribuito con il codice di cause esterne (di norma 815).</p> <p>L'IF Nazionale, in caso di ritardo maturato da parte dell'IF partner straniera, deve adoperarsi per effettuare tutte le operazioni di riprogrammazione necessarie (mezzi trazione/personale) al fine di contenere il ritardo complessivo verso la rete Nazionale.</p> <p>Un treno in ingresso in ritardo su Rete Nazionale, pur non avendo maturato alcun ulteriore scostamento a seguito dell'attribuzione del codice esterne, viaggerà fuori dal proprio canale orario e, pertanto, già comporta un onere di gestione a carico del GI. In caso di un ulteriore scostamento maturato dall'IF nell'impianto si ritiene necessario che questo sia attribuito alla causa principale che lo ha generato.</p> <p>Si rappresenta, infine, che le IF partner italiane e straniere dovrebbero già attuare meccanismi di condivisione delle informazioni volti a rispondere</p> |
|--|---|--|

| | | | |
|---|------------------------------|---|--|
| | | | alle proprie esigenze di riprogrammazione in caso di ritardo. |
| Par. I.I.3.2 - Accertamenti Tecnici e tavolo tecnico | <u>Trenitali</u> <u>a</u> | <p><i>[...] le richieste di approfondimento corredate delle documentazioni e/o certificazioni di supporto prodotte dalle IF del settore Mercato/LH/merci, saranno trattate nell'ambito del tavolo tecnico nazionale con cadenza mensile, secondo le modalità definite nel successivo II.3.3. Verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali RFI provvederà alla modifica della causa di ritardo) e quelle definitivamente rifiutate.</i></p> <p>La scrivente richiede l'inserimento del settore Servizio Universale.</p> | Non si ritiene necessario far seguito alla richiesta in quanto il Servizio Universale fa parte della categoria dei treni Lunga Percorrenza. |
| | <u>Italo</u> | <p>Con riferimento al processo di contestazione delle cause di ritardo, nel caso in cui venga rifiutata la contestazione effettuata da un'IF operante nel settore a mercato/LH/Merci e non venga raggiunto un apposito accordo nell'ambito del tavolo tecnico nazionale, si ritiene necessario che venga predisposto un apposito meccanismo che sia in grado di gestire, in maniera imparziale, le ulteriori richieste di approfondimento presentate dalle II.FF., assicurando, in tal modo, un elevato gradiente di indipendenza al processo ed evitando così evidenti situazioni di conflitto di interesse.</p> | <p>Il tavolo Tecnico Nazionale è l'ultimo dei tre step di contestazione ed approfondimento previsti dalla PACR che, nel suo iter, coinvolge tutte le strutture di Circolazione e Infrastruttura di RFI. Un ulteriore tavolo di approfondimento avrebbe il solo risultato di allungare le tempistiche di contestazione e validazione delle cause di ritardo.</p> <p>RFI ha sempre garantito la massima trasparenza a tutte le II.FF. coinvolte nel processo di attribuzione delle cause di ritardo ad ha approntato appositi tavoli di ascolto al fine di trovare soluzioni sistemiche alle problematiche relative alla circolazione ferroviaria.</p> |

| | | | |
|--|-------------------|--|---|
| | <u>Fermerci</u> | Si chiede di esplicitare le modalità di inoltro delle richieste di approfondimento al tavolo tecnico nazionale da parte delle Imprese Ferroviarie. | Le contestazioni delle II.FF. devono seguire il normale iter previsto dalla PACR con i confronti con le strutture di Performance territoriali. In particolare, per tali richieste è possibile contattare le strutture preposte di RFI alla casella esercizio-popc@rfi.it . |
| Par. I.1.5 Performance Regime | <u>Fermerci</u> | Si chiede di inserire la rendicontazione della Performance Regime anche nel modulo OPE3 e non solo nel modulo Rendicontazione, non essendo quest'ultimo disponibile a tutti gli operatori delle Imprese Ferroviarie. | Il profilo PIC OPE3 permette l'accesso ai moduli operativi di PIC funzionali al dialogo tra Impresa ferroviaria ed RFI per la comunicazione operativa della composizione del materiale e di altre informazioni fornite dall'IF relative alla circolazione del treno. Per tali ragioni, il profilo in parola è limitato alle sole comunicazioni funzionali all'erogazione del servizio. Gli aspetti di natura economica, quali ad esempio il pedaggio, le penali o il Performance Regime, sono riportati nei profili PIC Rendicontazione. Tali profili, che sono messi a disposizione di tutte le Imprese ferroviarie nell'ambito del Pacchetto Minimo di Accesso, già forniscono le informazioni richieste. |
| Parte III – Matrice delle responsabilità | <u>Italo</u> | Con riferimento alla matrice delle responsabilità, si richiede l'inserimento di una legenda esplicativa delle varie voci ivi contenute. | RFI ha provveduto a integrare la matrice con quanto richiesto. |
| Allegato 1 – Tabella di sintesi cause di ritardo | <u>Trenitalia</u> | Eventi certificati da IF* La scrivente richiede di inserire tra gli eventi certificati da IF anche quegli eventi esterni che impediscono il trasferimento degli Equipaggi per la presa in servizio. | Eventi esterni “eccezionali” che abbiano impedito agli Equipaggi dei treni di assumere servizio in orario sono stati in passato proposti ed analizzati in maniera puntuale dal Tavolo Tecnico Nazionale di Performance Regime. In talune situazioni, preve opportune analisi, i ritardi scaturiti sono stati attribuiti a codice di |

| | | | |
|--|--------------|--|--|
| | | <p>Rilevatori Temperatura Boccole (RTB/RTF) codice 26</p> <p>E' necessario in prima battuta attribuire un codice 79 (50/50), alla stregua dell'interazione pantografo/catenaria, ed è opportuno che le segnalazioni di <u>RTB non selettivo</u> vengano attribuite a RFI cod.26. Infatti, la <u>non selettività</u>, che è determinata da una incompleta trasmissione dei dati tra l'Impianto di Terra e le strumentazioni del Regolatore della Circolazione, causa l'obbligo di circolare a v.max 70km/h fino al successivo RTB o alla successiva località di verifica, facendo maturare ritardo al convoglio.</p> <p>Allo stesso tempo, nei casi di segnalazioni RTB selettive con ripresa della marcia <u>senza limitazioni</u> a seguito di verifica con Teletermometro, il ritardo deve essere attribuito a codice 26.</p> <p>Inoltre, in attesa che vengano apportate le soluzioni tecnologiche tese a far distinguere dagli impianti RTF i treni merci dai treni viaggiatori, in caso di lettura di una temperatura inferiore ai 500°, il ritardo maturato deve essere attribuito d'ufficio al GI.</p> | <p>cause esterne a fronte di documentazione comprovante la particolarità ed eccezionalità dell'evento occorso.</p> <p>Non risulta possibile considerare attribuibili a cause esterne i ritardi scaturiti, nella normale operatività, per spostamenti degli Equipaggi effettuati per turnazione programmata con mezzi esterni (es. ritardi per spostamenti programmati da turno a mezzo taxi del personale, ritardi per spostamenti in "vettura" in assenza di anomalità definite ad alto impatto etc.) che necessariamente rientrano nelle scelte organizzative dell'Impresa ferroviaria.</p> <p>RFI è dotato di un sistema certificato di sicurezza che attesta l'eventuale presenza di un superamento della temperatura. Per tali ragioni il GI deve attenersi a quanto rilevato dal sistema, nel rispetto delle normative vigenti in materia. In caso di eventuali guasti o errate segnalazioni del sistema il GI, in sede di contestazione, è pronto a fornire eventuali dati e chiarimenti.</p> <p>In riferimento ad alcuni casi particolari segnalati (es. segnalazioni RTB non selettive, RTF >280°), si ritiene opportuno rimandare i necessari approfondimenti ai tavoli di confronto GI-IF.</p> |
| | <u>Italo</u> | Con riferimento ai singoli codici, si ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni: | |

| | | | |
|--|--|--|--|
| | | <p>- <u>Predisposizione treno</u>: in un'ottica di simmetria, si richiede di specificare quale sia il codice di ritardo utilizzato qualora i documenti treno siano indisponibili per cause imputabili al Gestore (diversamente, infatti, nel caso in cui l'evento dipenda dall'IF, sarà applicato il codice n. 54).</p> <p>- <u>Personale</u>: si ritiene necessario che vengano eliminati i codici nn. 58 e 68 nella parte in cui attribuiscono, rispettivamente, alla IF il ritardo per "tardato azionamento RAR (per treni viaggiatori e non viaggiatori)", non sussistendo un tempo standard per l'attivazione della RAR. In aggiunta, si segnala che in alcune località di servizio, spesso la RAR non è neanche agevolmente accessibile.</p> | <p>Qualora i documenti dei treni non siano disponibili per cause imputabili al GI è possibile utilizzare il codice 22 - <i>Telecomunicazioni - Guasto o malfunzionamento delle telecomunicazioni e dei sistemi IT</i>, qualora l'IF non abbia la possibilità di reperire le informazioni necessarie attraverso i canali previsti dalla procedura di riferimento.</p> <p>L'attivazione del dispositivo di sicurezza RAR per gli incroci nelle linee a semplice binario è attività peculiare del Personale dei Treni.</p> <p>Nelle stazioni delle linee a semplice binario sono presenti apposite maniglie di consenso per l'ingresso dei treni incrocianti (RAR) ubicate su ogni marciapiede, nei pressi del segnale di partenza e nel FV. In corrispondenza di tali maniglie, quando la stazione è impresenziata, viene attivata un'indicazione ottica che annuncia il treno incrociante; squilla, inoltre, una suoneria per facilitare l'individuazione della stessa da parte del personale dei treni.</p> <p>Al verificarsi di tale eventualità l'agente individuato dall'IF, a conferma che il proprio treno è giunto completo e ricoverato in stazione, deve azionare l'apposita maniglia per consentire al RdC la disposizione a via libera del segnale per il ricevimento del treno incrociante (se il treno effettua servizio viaggiatori nella concessione di consenso di cui sopra l'agente dell'IF deve tenere debito conto di tale circostanza).</p> <p>Per gli incroci indicati in orario (normali o di fatto) le tempistiche di azionamento sono declinate dall'orario stesso. Nei casi in cui la sede d'incrocio viene determinata dal RdC a seguito spostamento</p> |
|--|--|--|--|

| | | | |
|--|-------------------------------|---|---|
| | | <p>- <u>Personale</u>: con riferimento alla causa “supero segnali a via impedita senza effetti”, si chiede di chiarire il concetto di “senza effetti” riportato nella declaratoria del codice n.68 e l’eventuale differenza con il codice n.90 (SPAD).</p> <p>- <u>Eventi certificati da IF</u>: con riferimento alle cause di ritardo derivanti dalla presenza di estranei/ostacoli lungo la linea comunicata dall’AdC entro 15’ dal rilevamento, si ritiene necessario prevedere che, laddove non sia già inserito in RCT/IPCL, il Gestore provveda prontamente ad emanare aggiornamenti della normativa d’interfaccia, al fine di rendere edotto tutto il personale di condotta e di accompagnamento delle varie II.FF. di tali operatività.</p> | <p>dello stesso, le tempistiche sono da considerarsi in analogia agli incroci d’orario.</p> <p>Il riferimento a “senza effetti” rimanda alle eventuali ripercussioni sulla regolarità e non sulla sicurezza. A titolo di esempio, si può verificare il superamento di un segnale disposto a via impedita con prescrizioni per degrado (esempio del “Supero Rosso”) dove il perditempo viene amplificato per cause riconducibili al personale dell’IF (es. Contatti con il Tutor, Sala Operativa dell’IF, etc.)</p> <p>Nel ribadire che la PACR è volta a disciplinare le modalità di attribuzione delle cause di ritardo, quanto richiesto è già previsto all’interno del RCT (art. 1, comma 2) e della IPCL (art. 28, comma 13).</p> |
| <p>Allegato 3 – Disciplina per l’attribuzione e la certificazione di taluni eventi a “cause esterne”</p> | <p><u>Trenitali</u> a</p> | <p>Eventi meteo e eventi ambientali –(Codice PIC 84) <i>[...] Sulle linee ove sono state attuate specificazioni mitigative da parte del Gestore Infrastruttura (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo etc.) i ritardi scaturiti per difficoltà di captazione sono attribuiti all’IF Proprietaria.</i></p> <p>Premesso che la manutenzione e l’efficienza della linea e di competenza del GI, il quale è tenuto a individuare la soluzione tecnologica più efficace al fine di prevenire la formazione di ghiaccio sulla Linea di Contatto, nei casi in cui siano situazioni di ritardo dovuti a problemi di captazione nonostante le azioni mitigative intraprese dal GI (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo etc.), si richiede che la responsabilità venga attribuita al GI.</p> | <p>Al fine di mitigare gli eventuali impatti sulla circolazione di eventi meteo e ambientali, il GI attua numerose azioni preventive volte a ridurre gli eventuali effetti sul sistema,</p> <p>In caso di adozione di tali interventi da parte del GI (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo), gli eventuali ritardi dovuti a problemi di captazione sono riconducibili a responsabilità dell’IF. Eventuali casistiche particolari saranno approfondite nell’ambito degli appositi tavoli tra GI e IF.</p> <p>In merito all’azione mitigativa dell’ungifilo, il GI si attiene alle tempistiche di efficacia del prodotto</p> |

| | | | |
|--|---------------------|---|---|
| | | <p>Resta inteso che in caso di mancata programmazione di corse raschiaghiaccio o di trattamento ungifilo (secondo specifica tecnica del fornitore) l'anormalità sarà attribuita al GI.</p> <p>Eventi certificati da IF (Codice PIC 89) <i>Per gli eventi legati a intemperanza viaggiatore/caduta viaggiatori/malore viaggiatori, fenomeni di fitta nebbia e slittamenti per fogliame su rotaie (solo nel periodo autunnale), può essere richiesta la commutazione del codice di ritardo in "causa esterna", previa presentazione di apposita dichiarazione dirigenziale (Allegato 2b) [...]</i></p> <p>La scrivente richiede che possano essere associati a fenomeni di slittamento anche i casi di: presenza salsedine, ghiaccio o altri agenti e fenomeni naturali che inficiano l'ordinario contatto ruota/rotaia.</p> <p>Casi particolari. <i>[...] Per l'attribuzione a "causa esterna" di anormalità conseguenti a urti, sobbalzi o presenza di pietrisco sul fungo della rotaia, occorre ricevere comunicazione registrata (M40/M100b) dell'AdC entro 15 minuti dalla rilevazione dell'evento, comunicando l'esito della visita al materiale rotabile, nel testo dell'evento anomalo dovranno essere riportati gli estremi del modulo.</i></p> <p>La scrivente richiede, nei casi di urti meno gravi e previa visita del materiale, di poter comunicare un urto anche nella prima stazione utile.</p> | <p>applicato sulla linea di contatto specificate nell'apposita scheda tecnica.</p> <p>In merito ai fenomeni di slittamento si ritiene opportuno che l'IF adotti le opportune azioni di mitigative volte a ridurre gli effetti sulla marcia del treno. Eventuali casistiche particolari saranno approfondite nell'ambito degli appositi tavoli tra GI e IF.</p> <p>Fermo che non esiste una classificazione codificata di gravità dell'urto, si ritiene necessario che l'IF comunichi l'urto in maniera tempestiva al GI e non solo all'arrivo nella prima stazione utile (es. la comunicazione sui servizi di trasporto lunga percorrenza potrebbe essere presentata con un lasso temporale eccessivo rispetto al verificarsi dell'evento).</p> |
| | <p>Italo</p> | <p>Con riferimento ai singoli eventi, si ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:</p> <p>- <u>Eventi meteo e ambientali (codice n.84)</u>: con riferimento ai "ritardi provocati da difficoltà di captazione e azioni mitigative da parte del G.I.", si ritiene opportuno modificare tale punto, sull'assunto che tali azioni possono,</p> | |

| | | | |
|---|-------------------------|--|--|
| | | <p>nel concreto, non essere sufficienti a mitigare gli eventi meteo/ambientali verificati.</p> <p>- <u>Casi particolari</u>: si ritiene che il sopralluogo con acquisizioni video-fotografiche/documentali, possa rappresentare uno strumento valido e utile per verificare le cause di ritardo, esclusivamente nel caso in cui sia effettuato all'atto dell'anormalità; di converso, infatti, qualora il sopralluogo sia effettuato successivamente, si rischierebbe di fornire una valutazione non pienamente oggettiva che potrebbe essere eventualmente contestata. Si richiede, pertanto, di adeguare la relativa previsione.</p> | <p>Si rimanda a quanto riscontrato all'IF Trenitalia in merito all'osservazione sul medesimo tema. Eventuali casistiche particolari saranno approfondite nell'ambito degli appositi tavoli tra GI e IF.</p> <p>Si concorda con codesta IF che sopralluoghi, accertamenti e produzione di documentazione probatoria debba avvenire nel minor tempo possibile dal verificarsi di un evento anomalo. A questo scopo si evidenzia che anche il personale dell'IF e non solo di RFI ha la facoltà/possibilità, per quanto di sua competenza, di raccogliere, all'atto di un'anormalità, documentazione video / fotografica utile ad individuare le reali cause di un evento. La produzione di tale documentazione anche da parte delle IF è auspicabile al fine della attribuzione delle corrette codifiche di ritardo.</p> <p>Fermo quanto sopra, si evidenzia che l'obiettivo comune è riattivare la circolazione dei treni nel più breve tempo possibile rispetto al verificarsi dell'evento perturbativo.</p> |
| <p>Allegato 4 - Procedure da adottare per le analisi delle cause e la corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni</p> | <p><u>Tenitalia</u></p> | <p>Anormalità dovute a interazione catenaria – pantografo (Procedura RFI DOI P SE 09 1 0 e s.m.i.)</p> <p><i>[...] Causa PIC 79 (integrazione pantografo/catenaria) in attesa di accertamenti per i casi non riconducibili a quelli precedenti; responsabilità attribuita in misura del 50% a RFI e 50% all'IF coinvolta.</i></p> <p>La scrivente richiede l'attribuzione del codice 79 anche nei casi di interazione pantografo/catenaria dal punto di vista della captazione (casi di apertura IR, sovratensione o abbassamenti di tensione e intervento Rilevatore Corrente Armoniche).</p> | <p>Il codice 79 viene utilizzato per i soli casi dovuti a interazione catenaria-pantografo. In casi di disalimentazione del treno, in assenza di problemi alla rete di alimentazione della trazione da parte di RFI, la responsabilità dell'eventuale ritardo è attribuibile all'IF. Viceversa, in caso di problemi di alimentazione e senza che siano stati segnalati problemi al materiale rotabile, il GI si prende carico dei ritardi.</p> |

| | | | |
|---|---------------------|---|--|
| <p>tra rotabili e infrastruttura.</p> | | <p>Intervento SCMT/SSC <i>[...] Parimenti se un punto informativo determini l'intervento al sistema SCMT/SSC in almeno 3 casi durante la giornata, il DCCM attribuirà alle anomalie il codice PIC 29 (SCMT/SSC).</i> La scrivente richiede di specificare l'intervallo di tempo considerato come già previsto per intervento RTB/RFT (nell'arco delle 24 ore)..</p> | <p>Si è provveduto a specificare l'intervallo temporale delle 24 ore nella PACR.</p> |
| | <p>Italo</p> | <p>Con riferimento alle anomalie dovute a interazione catenaria-pantografo (Procedura RFI DOI P SE 09 10 e s.m.i.), si ritiene necessario formulare le seguenti osservazioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> - REFIF: si ritiene necessario fornire maggiore discrezionalità alle II.FF, prevedendo che le stesse possano nominare all'occorrenza lo "Specialista lato IF" (non annualmente, come invece previsto dalla PACR). - Tavolo Tecnico di confronto tra RFI e IF: nell'ambito del Tavolo Tecnico, si ritiene doveroso incrementare da 15 giorni a 30 giorni lavorativi la tempistica, entro cui dovrà essere redatto il verbale a firma congiunta REFTE-REFIF, comprensivo della documentazione volta a definire l'accaduto. | <p>Gli specialisti o referenti IF (REF-IF) devono essere nominati con nota ufficiale dalle IF con cadenza annuale. L'IF ha la possibilità di variare, nel corso dell'anno, i nominativi dei propri referenti attraverso un apposito aggiornamento della nota ufficiale.</p> <p>L'attuale PACR ha già ampliato le tempistiche previste per la produzione dei verbali a firma congiunta REFTE-REFIF rispetto a quanto precedentemente prescritto dalla COP 285/2011.</p> <p>La revisione della PACR proposta non prevede modifiche restrittive a quanto attualmente in essere, ma restituisce solamente indicazioni più di dettaglio su quale soggetto è responsabile dell'attivazione dei Tavoli Tecnici Territoriali al fine del rispetto delle stesse.</p> <p>Come precedentemente indicato dalla stessa IF, sopralluoghi, accertamenti e produzione di documentazione probatoria deve avvenire nel minor tempo possibile dal verificarsi di un evento anomalo.</p> |

| | | |
|--|--|---|
| | <p>- <u>Sopralluogo congiunto</u>: con riferimento al sopralluogo svolto all'atto dell'anormalità da RFI congiuntamente alla IF proprietaria del treno oggetto dell'avaria, si ritiene necessario - al fine di ricostruire la puntuale dinamica dell'interazione e, pertanto, assicurare al processo una maggiore trasparenza - che:</p> <p>i. prima che venga ripristinato il normale funzionamento della circolazione, siano effettuati, in un'ottica di trasparenza e con l'obiettivo di addivenire ad una ricostruzione oggettiva dell'evento, specifici rilievi fotografici dal personale RFI (es. RANTE) che, per primo, sia intervenuto sul posto;</p> <p>ii. la documentazione fotografica raccolta venga resa disponibile ai referenti del Tavolo Tecnico</p> <p>Si ritiene inoltre necessario prevedere che, qualora essi risultino necessari, possano essere effettuati, entro e non oltre 5 giorni lavorativi dall'accadimento dell'anormalità, dei sopralluoghi successivi da parte dei referenti del Tavolo Tecnico. Tali sopralluoghi congiunti potranno essere effettuati sul luogo dell'anormalità, presso i nuclei manutentivi dove sono conservate le parti dei dispositivi TE coinvolti nell'anormalità, nonché presso il deposito della IF dove sono conservate le parti dissestate del pantografo oggetto dell'avaria.</p> <p>- <u>Intervento RTB/RTF (accertamenti dell'AdC)</u>: in primo luogo, si chiede di chiarire se la disciplina prevista con riferimento agli allarmi RTB/RTF si riferisca unicamente agli allarmi rilevati dal bordo, ovvero anche a quelli di terra.</p> <p>Nel caso in cui la disciplina in questione si riferisca indistintamente sia agli allarmi di terra sia a quelli a bordo treno, si ritiene necessario prevedere che, qualora a seguito di un allarme di terra, l'AdC non riscontri alcunché di</p> | <p>Pertanto, l'ampliamento dei tempi di accertamento da 15 a 30 giorni lavorativi (che si tradurrebbero in circa 40 giorni di calendario) si ripercuoterebbe sui tempi di validazione e certificazione delle cause di ritardo e di tutte le attività correlate.</p> <p>Tale previsione è già presente nella versione vigente della PACR. . A tal riguardo, si rimanda a quanto riscontrato alla precedente osservazione sull'Allegato 3 relativa al medesimo tema.</p> <p>Tale previsione è già presente nella versione vigente della PACR.</p> <p>Tale previsione è già presente nella versione vigente della PACR.</p> <p>Si concorda con quanto esposto da codesta IF, infatti, l'aggiornamento della PACR individua specificamente, a seconda delle casistiche, chi è il responsabile del processo di attivazione dei tavoli tecnici al fine di rendere più celeri gli accertamenti previsti. Fatta salva la possibilità di effettuare tutte le verifiche che si ritengono utili alla ricostruzione</p> |
|--|--|---|

| | | | |
|---|--------------------------------|---|--|
| | | <p>anomalo, l'anormalità non sia, in alcun modo, attribuita all'IF e trovi applicazione il 1 punto 3 per cui <i>"l'AdC riparte a piena velocità, non confermando la veridicità dell'allarme"</i>. Di converso, in caso di erronea/indebita attivazione dell'allarme dei sistemi di terra, il GI sarebbe automaticamente esonerato da responsabilità.</p> | <p>dell'evento, si ribadisce la necessità di concludere le suddette attività secondo i termini indicati nella procedura per evitare ripercussioni sui tempi di validazione e certificazione delle cause di ritardo e di tutte le attività conseguenti.</p> <p>RFI è dotato di un sistema certificato di sicurezza che attesta l'eventuale presenza di un superamento della temperatura. Per tali ragioni il GI deve attenersi a quanto rilevato dal sistema, nel rispetto delle normative vigenti in materia. In caso di eventuali guasti o errate segnalazioni del sistema, il GI, in sede di contestazione, è pronto a fornire eventuali dati e chiarimenti.</p> |
| <p>Osservazioni di carattere Generale</p> | <p><u>Trenitalia</u> a</p> | <p>In riferimento alla nota RFI-VDO.DCIO/A0011/P/2024/0000061 del 06 febbraio 2024, Trenitalia rappresenta l'opportunità di revisionare la Procedura di Attribuzione delle Cause di Ritardo, determinazione Puntualità e Performance Regime (PACR) in due fasi:</p> <p>Fase 1 – entro il 29 marzo 2024 p.v. dando seguito alla prescrizione 6.1.3.1 della Delibera n. 188/2023 dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), circa l'introduzione del principio del cd. "Care Taker" per la gestione dei codici 91 e 02 e Disciplina del "pronto treno";</p> <p>Fase 2 – con le tempistiche che si renderanno necessarie per condividere la revisione delle seguenti tematiche: definizione e meccanismo di calcolo della "Macro - tratta"; definizione e criteri di designazione della "Stazione rilevante"; automatismi per l'attribuzione a RFI degli scostamenti maggiori di 2 min. qualora non giustificati; rivisitazione moduli per la certificazione delle cause esterne e per la definizione univoca delle operazioni di</p> | <p>RFI ritiene necessario che la proposta di revisione della PACR, in ragione di quanto previsto dalla prescrizione n. 6.1.3.1 dell'All. A alla delibera ART n.188/2023, debba essere trasmessa agli Uffici dell'Autorità comprendendo anche le modifiche proposte e non esplicitamente descritte nella succitata prescrizione.</p> <p>Come già rappresentato in occasione dell'incontro con gli stakeholder del 15 febbraio u.s., RFI si rende disponibile, qualora gli Uffici dell'ART ravvisassero tale possibilità, a raccogliere e valutare eventuali ulteriori osservazioni attraverso una nuova fase consultiva con gli stakeholder.</p> |

| | | | |
|--|------------------------|---|---|
| | | <p>validazione , certificazione delle cause esterne e consolidamento dati; gestione cod. 44 con riferimento agli incroci/precedenze dinamiche, ritardi derivanti dal servizio PRM.</p> <p>Resta inteso che verranno inviate osservazioni sull'intero documento.</p> <p>In ultimo, l'IF scrivente ritiene opportuno che la nuova procedura ed il conseguente algoritmo di calcolo delle cause di ritardo entrino in vigore non prima del 31 dicembre 2024; ciò per rendere omogeneo il calcolo della puntualità all'interno di uno stesso anno, periodo per il quale vengono definiti obiettivi strategici ed aziendali.</p> | <p>Nel condividere con l'IF l'opportunità di rendere operative le modifiche alle regole descritte nella PACR all'avvio del nuovo orario di servizio, si chiarisce che i contenuti della proposta di revisione in analisi si riterranno consolidati solo termine dell'iter consultivo in essere e, pertanto, non è al momento possibile indicare una data di entrata in vigore dell'aggiornamento della procedura.</p> <p>Tale processo dovrà rispettare le tempistiche eventualmente previste dall'ART, all'esito delle opportune valutazioni da parte degli Uffici, nonché tenere conto dei tempi necessari per gli sviluppi dei sistemi IT del gestore.</p> <p>A tal proposito, RFI si è già attivata con il proprio fornitore di servizi IT al fine di definire quanto prima una tempistica di massima per l'adeguamento di detti sistemi.</p> |
| | <p>Fercargo</p> | <p>[..] preme sottolineare che non abbiamo trovato informativa circa il caso in cui materiale rotabile non sia accettato o non risulti conforme, in particolare a quale soggetto viene imputato il ritardo anche nei casi di treni provenienti da impresa ferroviaria estera</p> <p>Inoltre, chiediamo delucidazioni in merito alla tenuta in considerazione del differimento (previsto da PIC).</p> | <p>In merito al caso specifico segnalato, qualora il materiale rotabile proveniente da Rete Estera non conforme e, pertanto, non possa essere autorizzato a circolare sulla rete nazionale, il codice verrà imputato all'IF (partner) estera a seguito della presentazione di apposita documentazione probatoria attestante l'accaduto.</p> <p>Con riferimento al differimento in partenza, la disciplina si ritiene superata in ragione del nuovo quadro regolamentare previsto dalla vigente PACR e dal PIR.</p> |

| | | | |
|--|--------------------------------------|---|---|
| | <p><u>Regione Liguria</u></p> | <p>Si riscontrano le note di codesta Azienda prot. RFI-VDO.DCIO\A0011\P\2024\0000061 del 6 febbraio u.s. e prot. RFI-VDO.DCIO\A0011\P\2024\0000115 del 21 febbraio u.s. relative all'oggetto. Facendo seguito all'incontro del 13 febbraio u.s. e, valutando positivamente l'opportunità di condividere osservazioni, promossa nell'ambito della consultazione per la proposta di revisione della PACR, si comunica quanto segue.</p> <p>La tematica oggetto di osservazione riguarda il monitoraggio e la valutazione della puntualità nelle stazioni intermedie, per la quale si fa in primis riferimento alle pattuizioni contrattuali tra la Regione Liguria e Trenitalia S.p.A.</p> <p>Lo standard qualitativo concernente la puntualità di cui all' Allegato 7.1 del Contratto di servizio di trasporto ferroviario di interesse regionale e locale stipulato tra la Regione Liguria e Trenitalia il 12 gennaio 2018, con validità 2018-2032, prevede l'utilizzo dello standard B1 (puntualità a destino), con soglia a 5 minuti, come definito da Procedura Operativa "Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime" di RFI del 2021 attualmente soggetta a revisione. Assumendo PIC WEB come strumento di monitoraggio concordato tra le parti, gli standard minimi e gli obiettivi sono distinti per ciascun anno di validità del Contratto di Servizio, utilizzando la media degli indici mensili, e per ciascuna delle sette direttrici di interesse della Regione Liguria.</p> <p>Sulla base di quanto previsto dal suddetto Allegato 7.1 ed al fine di procedere con l'applicazione delle eventuali penali/mitigazioni, l'indicatore di puntualità è da considerare anche in relazione alla totalità delle stazioni intermedie (Imperia, Genova Brignole, Savona e Sestri Levante) a decorrere dal cambio orario di giugno 2019.</p> <p>La Regione ha pertanto chiesto a Trenitalia in sede di Comitato Tecnico di Gestione del Contratto di Servizio, come riportato nel Verbale del 26 maggio 2023, di avviare l'applicazione delle penali e mitigazioni anche nelle stazioni intermedie a partire dal mese di settembre 2023, rammentando inoltre che da gennaio 2022 risulta disponibile sul portale PIC anche il calcolo</p> | <p>I dati di puntualità sono elaborati al termine dei tavoli tecnici di contestazione delle cause di ritardo tra GI e IF. Di norma, il consuntivo relativo all'orario di servizio precedente viene consolidato entro 90 giorni rispetto al 31 dicembre dell'anno di riferimento, salvo eventuali accertamenti ancora in corso che dovessero richiedere ulteriori proroghe rispetto alla tempistica ordinaria.</p> |
|--|--------------------------------------|---|---|

| | | | |
|--|----------------------------|---|---|
| | | <p>dell'indicatore %OS (0-5), previsto dalla Delibera ART 16/2018, che dovrebbe tenere conto in modo più preciso dei ritardi anche nelle stazioni intermedie rilevanti. Trenitalia in quell'occasione ha preso atto della posizione della Regione comunicando l'intenzione di rappresentare la propria posizione a seguito di approfondimenti peraltro fino ad oggi non pervenuti.</p> <p>In considerazione di quanto esposto ed al fine di permettere la corretta quantificazione delle penali e delle mitigazioni, in sintonia con quanto previsto dall'Allegato 7.1 del citato Contratto di servizio, si chiede di indicare il termine a partire dal quale i dati relativi alla puntualità nelle stazioni intermedie, ricavabili da PIC WEB e relativi agli anni 2023 e seguenti, siano da considerare "consolidati" e certificati, e quindi aventi la medesima fruibilità nei confronti di Trenitalia.</p> | |
| | <p><u>Italo</u></p> | <p>Innanzitutto, in via generale, si evidenzia che la Scrivente IF concorda nell'attribuzione a codesto Gestore dell'Infrastruttura - prescritta dall'Autorità con la Delibera ART 188/2023 - del ruolo di care-taker, ossia di soggetto astrattamente responsabile dei ritardi causati sulla IFN in quanto "in grado di limitar[ne] le conseguenze" (cfr. anche paragrafo 6.1.5 "Allocation of caused, suffered and recovered delay minutes" dell'EPR Handbook 2013").</p> <p>Al riguardo, al fine di poter dare pieno ed effettivo seguito a tale prescrizione, la Scrivente ritiene fondamentale che il GI metta in campo una massiva e continuativa attività di formazione nei confronti dei propri operatori della circolazione, al fine di prevenire che vengano, in sede operativa, erroneamente attribuite delle cause di ritardo alle II.FF, per eventi avulsi dal perimetro di responsabilità delle stesse.</p> | <p>Il GI eroga periodicamente (e almeno con cadenza annuale) a tutti i propri operatori corsi di aggiornamento e di mantenimento competenze volti ad un miglioramento degli standard di Qualità.</p> <p>In riferimento alle eventuali errate attribuzioni da parte degli operatori del GI, si sottolinea che l'attività di consolidamento e validazione delle cause di ritardo prevede, per sua definizione, un confronto</p> |

| | | | |
|--|--|---|--|
| | | <p>Come ben noto, tale erronea attribuzione determina, tra l'altro, gravi e significativi danni all'immagine delle stesse società ferroviarie, dal momento che in stazione vengono parallelamente diffusi annunci riportanti informazioni non corrette che, inevitabilmente, contribuiscono a ingenerare nel passeggero una profonda sfiducia nei confronti del servizio reso dalle II.FF., con evidenti impatti sull'intero sistema ferroviario. In materia, non esistendo allo stato dell'arte un documento esplicativo dei vari annunci diffusi in stazione, si ritiene necessario che venga reso almeno noto alle varie II.FF. - in un'ottica di trasparenza e miglioramento del servizio reso alla clientela - il sistema di associazione dei codici di ritardi assegnati alle relative cause e il corrispondente annuncio audio/video trasmesso in stazione.</p> <p>Da ultimo, come più volte già evidenziato, la Scrivente IF ritiene ormai imprescindibile che Codesto GI - anche in virtù del nuovo ruolo di care-taker ad esso attribuito - organizzi un tavolo di confronto con i vari stakeholders, volto alla revisione del meccanismo delle penali previsto dal PIR in caso di soppressioni e ritardi dovuti al GI (§ 5.6.2 PIR) che, come noto, non è idoneo a coprire i danni effettivamente subiti dalle II.FF., sia in termini economici (e.g., indennizzi/rimborsi disposti nei confronti dei propri</p> | <p>continuo tra il GI e le IF finalizzato alla corretta definizione delle cause attribuite dal GI.</p> <p>Fermo quanto sopra esposto in merito al continuo confronto con le IF e l'obiettivo di aumentare la qualità dei processi del GI, si chiarisce che gli annunci sonori sono erogati sulla base del manuale degli annunci sonori (MAS), disponibile sul sito di RFI, la cui associazione è effettuata dagli operatori di RFI sulla base delle cause al momento attribuite (in tempo reale) su PIC Web, in coerenza con le informazioni a loro disposizione e per i seguenti specifici cluster: partenze, arrivi, anomalie, richiami di attenzione e annunci a richiesta.</p> <p>Eventuali informazioni non corrette che dovessero essere diffuse in stazione sono, pertanto frutto di quanto al momento noto agli operatori.</p> <p>Si rinnova, anche in tale occasione, l'invito per le IF a condividere tempestivamente le informazioni in loro possesso con le sale di RFI al fine di ridurre i casi segnalati, semplificare ed efficientare il processo in tutte le sue fasi.</p> <p>In merito all'avvio del tavolo tecnico volto alla revisione del meccanismo di penali, si ricorda che RFI ha introdotto, nell'ambito del precedente processo di revisione della PACR (ex COp 269/2010), le penali per i ritardi causati da GI di cui al par. 5.6.2.2 del PIR, erogate esclusivamente da parte del GI in funzione dei ritardi di maggiori entità riconducibili alla responsabilità dello stesso.</p> <p>Ad ogni buon conto, nell'ambito del nuovo processo di Capacity Management attualmente in discussione in ambito europeo (vedasi la proposta di</p> |
|--|--|---|--|

| | | | |
|--|--|--|---|
| | | passenger and cost of re-protection), in terms of damage to the image. | regulation of the Commission published in July 2023) a revision of the mechanisms of penalties in the relationship between Requesters and GI. |
|--|--|--|---|