

ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PARTE I	I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO I.3 DEFINIZIONI I.4 ABBREVIAZIONI
PARTE II	II.1 RILEVAZIONE DEI DATI II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA CAUSE DI RITARDO II.3 VALIDAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO II.4 PUNTUALITÀ II.5 PERFORMANCE REGIME
PARTE III	III.1 MATRICE DELLE RESPONSABILITÀ
PARTE IV	IV.1 ALLEGATI

Rev.	Data	Descrizione	Verifica tecnica	Autorizzazione

PARTE I	3
I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	3
I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO.....	3
I.3 DEFINIZIONI.....	4
I.4 ABBREVIAZIONI	6
PARTE II.....	8
II.1 RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE.....	8
II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO.....	9
II.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo	9
II.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo	12
II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF	19
II.2.5 Attribuzione delle cause di ritardo ed aperture eventi anomali nello Stretto di Messina	19
II.2.6 Attribuzione cause di ritardo ed apertura eventi anomali nei comprensori di Messina C.le e Villa S.G.	20
II.2.7 Servizio PRM.....	22
II.2.8 Attribuzione dei ritardi nelle località di confine	23
II.2.9 Treno Pronto	25
II.2.10 Cause Esterne.....	27
II.2.11 Inconvenienti d'esercizio (codice PIC 90).....	41
II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura	41
II.2.13 Modalità di attribuzione ritardi per il Trasporto Merci.....	58
II.3 VALIDAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO.....	61
II.3.1 Tempo reale.....	62
II.3.2 Accertamenti tecnici e tavolo tecnico	62
II.3.3 Tavolo Tecnico Nazionale.....	63
II.3.4 Consolidamento dei dati di andamento e chiusura delle cause di ritardo e dei codici di anomalità.....	64
II.4 PUNTUALITÀ	64
II.4.1 Puntualità a destino	64
II.4.2 Puntualità intermedia e puntualità di stazione	66
– %OS (0-5) Scostamento orario (0'-5') treni.....	66
II.4.3 Soppressioni.....	67
II.5 PERFORMANCE REGIME	67
II.6 VERIFICA DEL PROCESSO.....	68
PARTE III MATRICE DELLE RESPONSABILITA'	69

PARTE I**I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE**

La presente Procedura Operativa ha lo scopo di definire criteri, attività e responsabilità per l'attribuzione e la validazione delle cause di ritardo, per la determinazione della puntualità e degli elementi significativi da utilizzare per il Performance Regime.

Si applica a tutte le Strutture Organizzative coinvolte nelle attività indicate, comprese quelle relative agli accertamenti tecnici tra RFI e le Imprese Ferroviarie per l'attribuzione delle anomalie.

I casi non esplicitamente previsti devono essere trattati in analogia e secondo i principi che regolano i casi regolamentati nella presente Procedura.

Ai fini dell'assegnazione delle responsabilità degli scostamenti maturati dai treni, il GI e le Imprese Ferroviarie titolari di contratto sono da considerarsi i soggetti di riferimento rispetto al Performance Regime.

I ritardi provocati da società contrattualizzate dal GI o dalle IF, ai fini del Performance Regime, sono da ricondurre al soggetto *Committente*.

Qualora, nell'ambito dell'esecuzione delle attività disciplinate dalla presente Procedura, siano effettuati trattamenti di dati personali, gli stessi dovranno essere svolti nel rispetto della normativa vigente in materia nonché del Modello di Gestione adottato dal Gruppo FSI in tale ambito.

I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Il presente documento si correla a:

- Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione n. 146T del 7/12/2000 “Aumenti tariffari per i servizi di trasporto passeggeri sulla media e lunga percorrenza, con le modalità e secondo le procedure di cui alla deliberazione CIPE n. 173/99”;
- Delibere ART n. 16/2018, n.118/18, n.93/2019, n.150/2019, n. 188/2023 e s.m.i.;
- Fiche UIC 450 – 2;
- Prospetto Informativo della Rete - edizione vigente;
- “Regolamento generale sulla protezione dei dati” Regolamento UE 2016/679 (GDPR) Codice in materia di protezione dei dati personali D.Lgs. n. 196/2003 s.m.i. (c.d. Nuovo Codice Privacy)
- ~~Prescrizione di esercizio RFI DTC\AOO1\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”) e s.m.i.~~
- Regolamento per la Circolazione dei Treni in uso sulla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale (RCT) - edizione vigente;
- Comunicazione Operativa “Prevenzione ed accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario di cui al D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 e s.m.”;

- Comunicazione Operativa “Gestione del servizio di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM)”;
- Comunicazione Operativa “Gestione commerciale da parte dei Referenti accreditati del Gestore dell’Infrastruttura”;
- Comunicazione Operativa “Erogazione del Servizio Parking”;
- Disposizione di RFI 7/2008 relativa al processo di manovra (per applicazione Nota 8493/2013 “Disposizioni attuative per l’espletamento dei servizi di manovra negli impianti del Gestore Infrastruttura”);
- Disposizione di esercizio n.26 del 18 dicembre 2013 “Procedura di interfaccia. Acquisizione del riepilogo delle prescrizioni di movimento e delle relative prescrizioni da parte delle Imprese Ferroviarie”;
- Comunicazione Operativa “Gestione del processo di informazione e comunicazione al pubblico”;
- Comunicazione Operativa “Flussi di informazione nella gestione degli impianti elevatori di stazione in adempimento alla Delibera ART n.106/2018”.
- Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo di RFI, definito ai sensi e per gli effetti di cui al Decreto Legislativo 8 giugno 2001, n.231;
- Codice Etico del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
- Policy Anti-Corruption del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane;
- Modello di Gestione Anti-Corruption di Rete Ferroviaria Italiana;
- PAC/RFI/004 "Ciclo Attivo – PMdA e Servizi alle IF"

I.3 DEFINIZIONI

Ritardo

Differenza positiva espressa in minuti tra l’orario reale e l’orario programmato di un treno in un determinato punto di rilevamento.

Scostamento

Differenza positiva espressa in minuti del ritardo di un treno tra due punti di rilevamento successivi.

Soppressione

Mancata effettuazione di parte o di tutto il percorso di un treno.

Giorno lavorativo

Ai fini delle attività disciplinate nella seguente Procedura si definisce "Giorno Lavorativo" ogni giorno della settimana, dal lunedì al venerdì escluse le Festività Nazionali Ferroviarie nonché la giornata del 29 Giugno (SS. Pietro e Paolo), in conformità a quanto previsto da CCNL della Mobilità/ Area contrattuale Attività Ferroviarie.

Causa di ritardo

Motivo che ha generato uno scostamento o una soppressione.

Anormalità

Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni:

- indisponibilità di tratti di linea o di impianto per uno o più treni (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni che rispetto ai servizi di impianto);
- riduzione di capacità riconducibile al GI e/o alle IIFF;
- degrado dell'infrastruttura e/o del materiale rotabile (a titolo esemplificativo e non esaustivo riduzione di velocità/accelerazione, blocco porte, etc.):
- soppressioni di uno o più treni;
- effetti sulla sicurezza dell'esercizio;
- danni al materiale rotabile, all'infrastruttura;
- coinvolgimento di viaggiatori o personale ferroviario.

Certificazione

Verifica della completezza e della congruenza delle cause di ritardo attribuite agli scostamenti e alle anomalie.

M42Navi

Prospetto in uso al personale di Navigazione, relativo all'orario di arrivo/partenza delle Navi Traghetti presso le invasature.

Validazione

Accertamento della correttezza e della completezza dei dati relativi al circolato (Treni Reali, Passaggi Reali, Composizioni Reali, treni Programmati, Passaggi Programmati, Composizioni Programmate, Operazioni).

Referente accreditato

Figura designata dal Gestore dell'Infrastruttura e dalla IF preposta allo svolgimento delle attività di attribuzione e validazione delle cause di ritardo.

Comprensorio

Insieme di infrastrutture afferenti ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituite dagli impianti di servizio, da altri impianti interconnessi e da una o più stazioni ferroviarie o impianti di interfaccia con la rete ferroviaria, nonché dalle relative infrastrutture ferroviarie di collegamento.

Stazione rilevante

Le Stazioni intermedie rilevanti sono località di particolare importanza per ciascun segmento (merci, regionali, Mercato, SU), **ove il treno effettua servizio commerciale**, selezionate dal Gestore dell'Infrastruttura, IF ed eventualmente Regioni/Province autonome in relazione alla categoria dei treni fra quelle censite nel modello rete PIC, secondo i criteri di cui all'Allegato A della Delibera ART. n.16/2018. Sono da considerarsi come rilevanti le sole stazioni indicate per il segmento a cui lo specifico treno appartiene, nonché le località di origine/destino del treno.

Macro-tratta

Si definisce “Macro-tratta” la porzione del percorso di uno specifico treno compreso tra:

- L’origine corsa e l’arrivo nella prima stazione rilevante in cui il treno effettua servizio viaggiatori;
- L’arrivo in due stazioni rilevanti consecutive in cui il treno effettua servizio viaggiatori;
- L’arrivo nell’ultima stazione rilevante in cui il treno effettua servizio viaggiatori e la località di destino treno.

Per i treni viaggiatori che non effettuano fermata in nessuna delle stazioni rilevanti definite per il rispettivo segmento, per i treni Merci ed i treni “Tecnici” (Locomotori Isolati, Invii etc.) la “Macro-tratta” è definita come l’intero percorso del treno, da origine a destino.

Persona con disabilità o a Ridotta Mobilità (PRM)

Si intende 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 (Reg. UE 782/2021- art.3.21).

Tavolo Tecnico Territoriale

In relazione agli **eventi determinati** che non hanno trovato accordo fra le parti in merito alle responsabilità legate all’attribuzione dei relativi ritardi, viene indetto un Tavolo Tecnico Territoriale, costituito dai rappresentanti della **IF** interessata/e e della COA/DOIT/DST/DTC/NAV di giurisdizione ove si è verificato l’Evento oggetto di trattazione, ai fini del relativo confronto e condivisione delle relative risultanze, da riportare in apposito verbale redatto dalla COA interessata e da tenere agli atti della COA medesima, sottoscritto da tutti i partecipanti, con definizione finale delle relative responsabilità.

Tavolo Tecnico ~~Centrale~~ Nazionale

In relazione agli **eventi determinati** che non hanno trovato accordo fra le parti in merito alle responsabilità legate all’attribuzione dei relativi ritardi, neanche in sede di Tavolo Tecnico Territoriale, viene indetto dalla competente struttura di DCIO un Tavolo Tecnico **Centrale Nazionale**, costituito dai rappresentanti della IF interessata e **del Gestore Infrastruttura** della ~~COA/DOIT/DOS/DTC/NAV di giurisdizione ove si è verificato l’Evento oggetto di trattazione~~, ai fini del relativo confronto e condivisione delle relative risultanze, da riportare in apposito verbale da tenere agli atti di CCS, sottoscritto da tutti i partecipanti, con definizione finale delle relative responsabilità.

I.4 ABBREVIAZIONI

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni

AdC	Agente di Condotta
AdA	Avviso di Avaria
AR	Protezioni elettriche TE alla LdC (interruttori)
ART	Autorità di Regolazione dei Trasporti
COA	Strutture Circolazione e Orario Area di DCIO

CDB	Circuito di binario
CEI	Coordinatore Esercizio Infrastrutture
CMN	Coordinamento Manovre e Navi di Navigazione
CVR	Comunicazioni Verbali Registrate
DCCM	Dirigente Centrale Coordinatore Movimento
DCO	Dirigente Centrale Operativo
DC	Dirigente Centrale
DCIO	Direzione Circolazione e Orario
DCP	Dirigente Centrale Puntualità
DM	Dirigente Movimento
DMI	Driver Machine Interface
DOI	Direzione Operativa Infrastrutture
DOIT	Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale
DOS	Direzione Operativa Stazioni di Direzione Stazioni
DTC	Direzione Tecnica
ΔRna	Differenza del ritardo al termine della macro-tratta
EA	Evento Anomalo
EI	Esercizio Infrastrutture
ERTMS/ETCS	European Rail Traffic Management System/European Train Control System
FSS	FS Security
FST	FS Technology
GET	Strutture Gestione Esercizio Territoriale in ambito Manutenimento Infrastrutture delle DOIT
GI	Gestore Infrastruttura
GO	Gestione Operativa
GCNS	Gestione Circolazione Nazionale e Servizi
GU	Gestore Unico delle manovre
IF	Impresa Ferroviaria
IFN	Infrastruttura Ferroviaria Nazionale
IR	Protezioni elettriche dei treni (Interruttori Rapidi)
IMD	Interruttore magnetotermico differenziale
LdC	Linea di contatto
LdS	Località di Servizio
MA	Movement Authority
NAV	Struttura Navigazione di DOI
NOC	Struttura Nucleo Operativo Centrale Infrastrutture in ambito Esercizio Infrastrutture di DOI
NT	Nave Traghetto
OMH	Operatore Manutenzione Hardware
OSP	Obblighi di Servizio Pubblico
PAI-PL	Automatic Integrative Protection of Level Crossings
PdB	Personale di Bordo
PIC	Piattaforma Integrata Circolazione
PIC-SA	Piattaforma Integrata Circolazione – Servizi Analitici

PIR	Prospetto Informativo Rete
ePIR	Portale online integrativo del PIR
PRM	Persone a Ridotta Mobilità
RCT	Regolamento Circolazione Treni
RdC	Regolatore della Circolazione
RDS	Registro Disposizioni di Servizio
RdI – DM	Profilo della PIC Responsabile di Impianto – DM
REF-TE	Referente del GI Specialista Tensione Elettrica
REF-IF	Referente della IF Specialista Impresa Ferroviaria
RTB/RTF	Rilevatori Temperatura Boccole – Rilevatori Temperatura Freni
SCMT/SSC	Sistema Controllo Marcia Treno / Sistema Supporto Condotta
SONI	Struttura Sala Operativa Nazionale Infrastrutture in ambito Esercizio Infrastrutture di DOI
SONC	Struttura Sala Operativa Nazionale Circolazione in ambito Gestione Circolazione Nazionale e Servizi di DCIO
SE	Stazione Elettrica
Vco	Variazioni in corso d'orario
ZTE	Zona Tachigrafica Elettronica

PARTE II

II.1 RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE

I dati di circolazione (orari di arrivo, partenza o transito dei treni, programmati e reali) sono registrati nel sistema informativo di supporto della circolazione (PIC).

Il sistema riceve in automatico i dati programmati dagli applicativi di supporto alla progettazione orario e i dati reali dai sistemi tecnologici di campo presenti sulle linee e negli impianti, rilevati con le seguenti modalità:

- l'orario di arrivo come orario di occupazione del CDB di stazionamento dove il treno è ricevuto;
- l'orario di partenza come orario di occupazione del segnale di partenza;
- l'orario di transito (generalmente con differenza tra ora di arrivo e di partenza inferiore a 30") come orario di occupazione del segnale di partenza.

Nel caso in cui i dati non siano registrabili attraverso i sistemi tecnologici di campo, sono individuate e tracciate le modalità con cui vengono ricavati (interpolazione da rilevamenti limitrofi) e gli eventuali correttivi utilizzati.

La configurazione dei punti e le modalità di rilevamento sono tracciate nelle Istruzioni di dettaglio dell'impianto, ogni variazione viene comunicata da DOIT a COA e FST prima dell'entrata in esercizio e, comunque, in tempo utile per poter svolgere le operazioni di allineamento e di test dei sistemi.

In assenza o malfunzionamento del sistema di campo che rilevi in automatico l'orario di arrivo, partenza o transito del treno, i dati vengono registrati manualmente dai Regolatori della Circolazione su modulo M42 o da CMN su M42Navi e vengono inseriti in tempo reale direttamente su PIC dal DCO/DM o, tramite comunicazione del DM, dal DC ove presente,

ovvero tramite comunicazione del CMN vengono inseriti nella PIC a cura del DCP/DCCM di Palermo, ovvero sono inseriti entro il giorno successivo (off-line) da un operatore incaricato. Le modalità sono riportate nel RDS.

Gli scostamenti e le relative cause di ritardo inserite sono visibili in tempo reale su PIC e dal giorno successivo in forma completa nel sistema PIC SA. Ogni IF ha accesso ai dati relativi a tutti i treni con il proprio codice cliente (come indicato nei Contratti di Utilizzo dell'infrastruttura) ed ai dati relativi ai ritardi determinati dall'IF stessa su treni di altra IF. Gli Enti affidanti dei servizi OSP hanno accesso a dati relativi ai treni dell'IF afferenti al Contratto di Servizio sottoscritto.

Nella piattaforma PIC sono inoltre indicate le Stazioni intermedie rilevanti, evidenziate con il nome località sottolineato, e con aggiunta, nei Train Graph, di specifico simbolo per evidenziarne la rilevanza rispetto al segmento di appartenenza.

L'elenco delle stazioni rilevanti, individuate previa consultazione con gli stakeholder e differenziate per ciascun Gruppo – Categoria, è riportato all'interno del portale ePIR.

Le località rilevanti definiscono, in base al percorso del treno per ciascun Gruppo-Categoria, le "Macro-tratte" di riferimento nella piattaforma PIC per l'attribuzione delle cause di ritardo.

II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO

II.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo

Ogni scostamento è generato da un evento che modifica l'orario programmato del treno. La causa dello scostamento è **di norma** attribuita **in tempo reale** dai Regolatori della Circolazione **con le informazioni disponibili, eventualmente integrate in tempo differito dal personale preposto di RFI**, **se necessario** in accordo con il DCCM/DCP di giurisdizione, mediante l'assegnazione di un codice di ritardo corrispondente a diverse categorie di eventi.

I codici di ritardo derivano dalla Fiche UIC 450-2 integrati in relazione alle specificità di RFI e sono riportati nell'allegato A.

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti, eseguita in tempo reale dall'operatore preposto **(RdC)** e comunque entro la fine del proprio turno di servizio. Inoltre, è obbligatoria l'attribuzione della causa di ritardo anche per tutti gli scostamenti derivanti da anormalità.

Eventuali scostamenti maggiori di 2 minuti per i quali non sia stata attribuita puntualmente l'effettiva causa di ritardo vengono codificati automaticamente a RFI con il codice 44, visibile in PIC nella Località di Servizio dove lo scostamento è maturato, in attesa di una riassegnazione che ~~può avvenire~~ **avviene di norma** in tempo reale da parte dell'operatore preposto **oppure**, a seguito di analisi, da parte del personale ~~di RFI~~ **delle strutture Territoriali di DCIO preposte**, nel rispetto delle tempistiche di seguito riportate.

~~Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti sarà misurato rispetto alla differenza (Δ ritardo) fra l'orario di arrivo nella precedente stazione rilevante, o di partenza se stazione origine, e l'arrivo nella successiva stazione rilevante e sarà attribuito con le seguenti modalità:~~

- ~~se pari o inferiore a 5':~~
 - ~~in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti;~~
 - ~~in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti, al 50% tra GI e IF;~~
- ~~se superiore a 5':~~
 - ~~In caso di attribuzione dei codici automatici, sia in misura proporzionale rispetto agli scostamenti attribuiti che al 50% tra GI e IF, saranno utilizzati il codice 43 (per il Gestore Infrastruttura) e il codice 73 (per l'Impresa Proprietaria del treno) in corrispondenza della Località di Servizio al termine della macro tratta.~~
 - ~~mediante attribuzione degli scostamenti anche pari o inferiori a 2' riesaminando la marcia del treno.~~

Lo scostamento dovuto a minuti non attribuiti sarà misurato rispetto alla differenza (Δ ritardo) fra il ritardo registrato all'orario di arrivo nella precedente stazione rilevante, o di partenza se stazione origine, e il ritardo registrato all'orario di arrivo nella successiva stazione rilevante (o termine corsa) e sarà attribuito con le seguenti modalità:

a) se pari o inferiore a 5':

1. in presenza di scostamenti attribuiti in misura proporzionale ad essi;
2. in caso di assenza di scostamenti attribuiti o qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti, al 50% tra GI e IF;

Lo scostamento non giustificato pari o inferiore a 5', di cui al presente paragrafo, sarà visualizzato nella PIC attraverso l'assegnazione dei codici 43 (per il Gestore Infrastruttura) e 73 (per l'IF proprietaria del treno) in corrispondenza della Località di Servizio al termine della "macro-tratta".

b) se superiore a 5':

1. qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti in misura proporzionale ad essi;
2. qualora gli scostamenti non attribuiti siano superiori al 50% di quelli attribuiti mediante attribuzione degli scostamenti, riesaminando la marcia del treno nell'ambito della tratta d'interesse.

Lo scostamento non giustificato, superiore a 5', di cui al presente paragrafo, sarà visualizzato nella PIC:

- 1) attraverso l'assegnazione dei codici 43 e 73 in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti, visibili in corrispondenza della Località di Servizio al termine della "macro-tratta" qualora gli scostamenti non attribuiti siano pari o inferiori al 50% di quelli attribuiti;
- 2) attraverso l'attribuzione di un codice 44, in attesa di riassegnazione, visibile in corrispondenza della Località di Servizio al termine della "macro-tratta" qualora gli scostamenti non attribuiti siano superiori al 50% di quelli attribuiti.

Il codice 44 di cui sopra dovrà essere sanato da parte dell'operatore preposto di norma durante il proprio turno di servizio oppure dal personale di RFI in tempo differito, nel rispetto delle tempistiche previste, mediante il riesame della marcia del treno e con l'attribuzione di tutti degli scostamenti presenti nell'ambito della tratta di interesse.

Per le linee ed impianti caratterizzati da un elevato utilizzo della capacità, RFI, d'intesa con le IIFF, può adottare misure atte a limitare gli effetti perturbativi della circolazione e di ottimizzazione della capacità allocata mediante una progettazione dell'orario basata su incroci e precedenze dinamiche. In questi casi gli incroci e/o precedenze non hanno una sede "statica" definita in fase di costruzione d'orario, ma determinata tra due località di servizio limitrofe in base al reale andamento dei treni interessati secondo i criteri previsti da RCT – All.8 paragrafo III. Gli scostamenti in partenza correlati alla gestione di incroci/precedenze dinamiche non generano flussi economici da Performance Regime, né sono valorizzati ai fini del calcolo della puntualità e sono attribuiti mediante il codice dedicato (cod.75) cui all'allegato A della presente procedura.

L'attribuzione di responsabilità ~~alle IIFF~~ per gli scostamenti registrati è visibile **in tempo reale** ~~all'IF~~ **interessata ai soggetti interessati, I.IFF. e Strutture di RFI**, tramite i sistemi informatici (PIC).

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno, ~~RFI~~ **la struttura Territoriale di DCIO** può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni dei sistemi di campo ed eventuali mancanze o incongruenze dei dati.

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~~ **la struttura Territoriale di DCIO** potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, anche ≤ a 2', comunicandola formalmente (tramite e-mail) alla IF interessata qualora l'attribuzione sia a carico dell'IF.

L'IF **o la DOIT/DOS/DTC/NAV** interessata, utilizzando l'apposita funzione in PIC, ovvero avvalendosi della casella e-mail di Performance Regime territoriale di riferimento e di seguito riportata, potrà contestare esclusivamente i codici di ritardo riconducibili a propria responsabilità.

Performance.Regime.COER.BA	< Performance.Regime.COER.BA@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.BO	< Performance.Regime.COER.BO@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.FI	< Performance.Regime.COER.FI@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.GE	< Performance.Regime.COER.GE@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.MI	< Performance.Regime.COER.MI@rfi.it >;
Performance.Regime.ESE.NA	<Performance.Regime.ESE.NA@rfi.it>;
Performance.Regime.COER.NA	<Performance.Regime.COER.NA@rfi.it>;
Performance.Regime.COER.PA	< Performance.Regime.COER.PA@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.PE	<Performance.Regime.COER.PE@rfi.it>;
Performance.Regime.COER.PI	< Performance.Regime.COER.PI@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.RC	< Performance.Regime.COER.RC@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.RM	< Performance.Regime.COER.RM@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.TO	< Performance.Regime.COER.TO@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.VE	< Performance.Regime.COER.VE@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.VR	< Performance.Regime.COER.VR@rfi.it >;
Performance.Regime.DTP.CA	< Performance.Regime.DTP.CA@rfi.it >;
COABAAN Progr. Qualità SCS AN	<COABAAN_PQ_SCS_AN@rfi.it>;
COAVETS Programmazione Qualità TS	<COAVETS-Programmazione-Qualità-TS@rfi.it>;

Nel contestare l'attribuzione di un codice di ritardo, nel rispetto delle tempistiche riportate nella presente, la parte interessata (IF/DOIT/DOS/DTC/NAV) dovrà sempre esplicitarne la

motivazione e, nel caso di eventi riconducibili a interazione “Terra/treno” (interventi SCMT, RTB, ERTMS etc.), la richiesta di cambio codice dovrà essere sempre supportata da analisi tecnica. In mancanza della analisi tecnica/documentazione di supporto necessaria la Struttura territoriale di DCIO considererà decaduta la contestazione (con comunicazione formale, mezzo mail, alla parte interessata).

Le specifiche tempistiche di contestazione o di richiesta apertura dei Tavoli Tecnici sono dettagliate nei singoli paragrafi (es. 5 / 7 giorni etc.) e sono da intendersi sempre come giornate lavorative a decorrere dal giorno seguente il termine dell’anormalità.

II.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo

L’assegnazione del codice corrispondente alla causa di ritardo avviene utilizzando le maschere dei sistemi di supporto della circolazione (SSDC, CCL, SED, SCC, CTC, ...) o di PIC attraverso due modalità:

- associando direttamente allo scostamento il codice di ritardo;
- associando lo scostamento ad una anormalità.

Alcuni scostamenti, in particolare quelli relativi a causa esterna, possono essere assegnati al codice corrispondente solo attraverso l’associazione ad una anormalità, come specificatamente indicato nell’Allegato A.

I codici di ritardo sono riportati nell’Allegato A, attraverso la tabella suddivisa in settori che individua indicativamente la responsabilità della causa (Gestore Infrastruttura, Impresa Ferroviaria, Esterne, Indotte).

I primi due settori (Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria) sono ripartiti in colonne in base ai processi di competenza:

- circolazione (colonna 1), impianti (colonna 2), lavori all’infrastruttura (colonna 3) per il Gestore Infrastruttura
- codici automatici conto GI (colonna 4);
- commerciale (colonna 5), veicoli ferroviari (colonna 6) conto IF;
- codici automatici conto IF (cod.73);

Ogni codice IF è integrato dal codice identificativo dell’IF che l’ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha subito lo scostamento.

• Generalità

Le anormalità dell’infrastruttura non riconducibili direttamente alla manutenzione degli enti (codici impianti, colonna 2), ma comunque ricadenti nell’area di responsabilità del Gestore, saranno valorizzati, a seconda della tipologia dell’indisponibilità, al codice 28 (Altre cause), al codice 32 (Limitazioni prestazionali) oppure al codice 36 (Imprese in appalto) nel rispetto dei processi interni delle Strutture di RFI ed a seguito di produzione di opportuno materiale a supporto da parte della DOIT (CEI, Analista) di riferimento e/o implementazione del campo NOTE dell’evento anomalo a PIC .

Le Strutture Territoriali preposte di DCIO valuteranno le istanze pervenute di associazione ai codici sopra descritti e potranno procedere a diversa attribuzione del codice causa (comunque in ambito GI).

Per le anomalie agli impianti verificatesi durante le corse regolarità istituite dal GI per testare l'efficienza dell'infrastruttura di una linea e quindi propedeutiche alla attivazione al servizio commerciale della stessa, sarà attribuito il codice RFI 28 (Altre cause), previa formalizzazione preventiva con Verbale Accordi fra le Strutture di RFI interessate.

I ritardi dovuti alle corse per “prove di carico” saranno attribuiti al codice RFI 32 – Limitazioni prestazionali.

Il codice 33 sarà utilizzabile, oltre che per i ritardi scaturiti per “*maggior tempo di viaggio comunicato alle IF e pubblicizzato ai viaggiatori*” anche per i ritardi indotti dalle indisponibilità programmate in impianti/tratte di linea soggette a limitazioni per lavorazioni di potenziamento infrastrutturale programmate, normalmente gestite con VCO, che inducano una riduzione della capacità operativa del GI.

Il codice 36 sarà associato ai ritardi provocati da lavorazioni di Imprese appaltate o comunque operanti per conto di RFI.

Il codice 37 sarà associato alle anomalie provocate dai disservizi temporanei dei sistemi informatici del GI, non riconducibili alla manutenzione ordinaria del segmento Infrastrutture.

In caso di ritardi riconducibili alla IF proprietaria per problematiche dovute al materiale rotabile (ritardo nella preparazione del treno, accudienza etc.) o di natura commerciale (prolungamento sosta) sarà cura della IF stessa fornire al RdC le informazioni di dettaglio necessarie alla gestione della circolazione nonché all'apertura/implementazione corretta degli eventi anomali (es. accudienza per problemi di trazione/blocco porte, ritardo nella formazione del treno per tardato garaggio del materiale, attesa loc., prolungata sosta per xxx etc.).

Qualora un treno non rispetti l'orario, in assenza di informazioni da parte della IF proprietaria o di altre cause individuabili, i ritardi dovranno essere imputati al codice 50 se il ritardo si verifici in partenza dopo una sosta d'orario, oppure al codice 68 in caso lo scostamento sia rilevato in linea.

Il codice 75 è da utilizzare per gli scostamenti fittizi in partenza correlati alla gestione di incroci/precedenze “dinamiche”, che non generano flussi economici da Performance Regime, né sono valorizzati ai fini del calcolo della puntualità.

Sarà inoltre utilizzabile, eccezionalmente e solo previa esplicita autorizzazione delle Strutture preposte di DCIO di Sede Centrale, nel caso di situazioni particolari e puntuali per cui vengano a crearsi scostamenti non reali (ad esempio per allaccio delle tracce orario a seguito di deviazioni) per i quali necessiti comunque una attribuzione di un codice causa.

Il codice 77, oltre che per la casistica delle PRM, dettagliata nel paragrafo II.2.7, sarà utilizzabile anche per quegli eventi scaturiti da cause non riconducibili direttamente a guasti infrastrutturali o del materiale rotabile, la cui responsabilità è da ripartire tra il GI e la IF proprietaria (es. a seguito risultanze Relazioni d'indagine etc.).

Il codice 78 dovrà essere utilizzato nei casi di molteplici e contestuali aperture delle protezioni elettriche dei treni e degli impianti (rispettivamente IR “*Interruttori Rapidi*” e AR” *extra-rapidi*). Sarà possibile procedere a certificazione solo a seguito delle risultanze degli approfondimenti congiunti GI/IF che non individuino una causa chiara e univoca dell'evento (par. II.2.12).

Il codice 79 è da utilizzare per le “*interazioni terra/treno*”, (interazione pantografo/catenaria,

bordini/rotaia) ed è certificabile nei casi in cui non sia possibile individuare con certezza una causa ed una responsabilità univoca e per la casistica interazione pantografo/catenaria dettagliata nel (paragrafo II.2.12).

- **Preparazione del treno**

Il ritardo nella preparazione del treno sarà attribuito al codice 61 previa apertura di apposito evento anomalo.

Nelle Località di Servizio ove disponibile la funzione “Treno Pronto” (riportate nei Fascicoli Linea) questa deve essere utilizzata dal personale incaricato dell’IF per comunicare al RdC il termine delle operazioni propedeutiche alla partenza.

L’orario di “Treno Pronto” viene in questo modo registrato nella PIC e reso visibile al GI ed all’IF proprietaria.

Nelle altre Località di Servizio ove non disponibile la funzione di cui sopra, l’orario di “Treno Pronto” dovrà essere comunicato verbalmente e sempre riportato nel testo dell’evento anomalo.

Le modalità e le tempistiche di attribuzione dei codici relativamente al “Treno Pronto”, sono dettagliate al paragrafo II.2.9

Ulteriori informazioni relative al ritardo in partenza potranno essere implementate in tempo reale su istanza della IF richiedente, qualora da questa comunicate.

- **Composizione del treno**

In conformità a quanto previsto dalle Procedure in vigore è compito della IF proprietaria inserire nel sistema informatico (PIC) le informazioni relative alle composizioni dei treni ed ai servizi a bordo, con particolare attenzione all’ubicazione della vettura adibita ai servizi per le PRM.

Per **occasional** e puntuali mancanze del dato a sistema, il Referente della IF, secondo le modalità e le tempistiche previste, comunque prima della partenza del treno dall’origine, deve comunicare al GI l’informazione mancante. Gli operatori preposti di RFI provvederanno all’inserimento a sistema dei dati comunicati. Eventuali ritardi maturati nelle stazioni per incarozzamento viaggiatori scaturiti dalla errata o incompleta erogazione degli annunci audio/visivi per l’assenza della composizione del treno nella PIC, se riconducibili direttamente al GI (es. mancato inserimento dei dati comunicati etc.), saranno associati ad opportuno codice conto RFI.

Qualora invece i ritardi maturati nelle stazioni per incarozzamento viaggiatori, dovuti all’assenza della composizione del treno, siano riconducibili alla mancata o intempestiva comunicazione da parte del Referente della IF, tali scostamenti saranno associati a codice 50- *Inversione non comunicata posizione carrozze treni AV* (previa apertura apposito E.A.).

- **Acquisizione riepilogo prescrizioni di movimento**

Il GI rende disponibili alle II.FF. i dati relativi alle prescrizioni di movimento dei treni a partire dalle ore 14.00 del secondo giorno solare precedente a quello in cui ricade l’ora prevista di partenza del treno. Per mitigare eventuali ricadute in termini di regolarità scaturite da indisponibilità programmate del sistema, dovute a manutenzioni ordinarie e/o straordinarie, il GI dovrà darne comunicazione preventiva alle IIF con adeguato anticipo, in modo tale che le

stesse possano provvedere tempestivamente alla estrazione preventiva della documentazione necessaria alla circolazione dei treni.

Per l'impossibilità dell'estrazione dei documenti dovuta a cause non dipendenti dal Gestore Infrastruttura, (es. criticità della rete Internet, criticità dei sistemi IT della IF), in considerazione della disponibilità anticipata dei "Riepiloghi prescrizioni", gli eventuali ritardi maturati dai treni saranno ricondotti alla IF proprietaria (codice 54_ *Attesa documenti treno*).

Eventuali ritardi scaturiti da indisponibilità del Riepilogo prescrizioni di movimento per malfunzionamenti accertati e riconducibili ai sistemi del GI saranno imputati a RFI (in prima istanza codice 37, in attesa di approfondimenti).

- **Cause Esterne**

Il settore Esterne (colonna 8) non è associato, per definizione, a responsabilità riconducibili al Gestore Infrastruttura o all'Impresa Ferroviaria.

Il codice relativo al ritardo da altre Reti è integrato da sottocodici indentificativi necessari solo per la definizione di responsabilità in ambito internazionale/altro Gestore Infrastruttura.

- **Codici del settore "Indotte"**

Il settore "Indotte" viene associato alla responsabilità del Gestore Infrastruttura per i codici 91 "*Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anormalità)*" e 92 "*Ritardo per perdita traccia altro treno (non associato a anormalità)*" e alla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria per i codici 93 "*Corrispondenze -Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza (non associato a anormalità)*" e 94 "*Coincidenze non programmate*".

I codici 91 e 92 hanno la funzione di misurare la capacità del Gestore Infrastruttura nella gestione della circolazione e ricondurla al programma teorico giornaliero dopo un evento perturbativo.

I codici 93 e 94 hanno la funzione di misurare la capacità delle Imprese Ferroviarie di riprogrammare rispettivamente i servizi (turno materiali /mezzi di trazione) e la gestione e "*riprotezione*" dei propri clienti, dopo un evento perturbativo.

- **Limitazioni di percorso**

Le limitazioni totali o parziali del percorso di un treno (soppressioni) dovranno essere legate all'evento anomalo che le ha determinate. Qualora l'istanza di limitazione provenga dall'IF proprietaria dovrà sempre essere esplicitato nella PIC, nel campo note, il motivo della richiesta, in maniera che gli operatori preposti del GI possano associare correttamente l'E.A. di soppressione. In mancanza di tali esplicite indicazioni, la richiesta di soppressione da parte dell'IF sarà considerata come una necessità organizzativa della stessa ed associata all'E.A. di riprogrammazione conto IF.

I ritardi dovuti alle corse per "prove di carico" saranno attribuiti al codice RFI 32 ~~Limitazioni prestazionali~~.

II.2.3 Anormalità

Le anormalità sono eventi ~~inseriti~~ registrati nei sistemi informativi di supporto della circolazione oppure direttamente nella PIC a cui viene assegnato il relativo codice di ritardo/soppressione.

Le anormalità devono essere aperte, per quanto possibile, tempestivamente al verificarsi di un

evento anomalo e comunque **di norma** entro il turno di servizio dal Regolatore della Circolazione interessato.

▪ **Estensione degli eventi anomali**

Ad una anomalia possono essere associati tutti gli scostamenti (anche inferiori o uguali a 2 minuti) dei treni coinvolti, ossia soggetti a fermata, rallentamento, limitazioni, soppressioni anche per conseguenti provvedimenti di circolazione.

Possono essere inoltre associati a un'anomalia gli scostamenti dei treni coinvolti, rilevati nelle tratte successive a seguito della perdita del proprio canale orario programmato, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio ritardo:

- fino all'uscita dell'area di nodo successiva al punto su cui insiste l'anomalia per la rete AV- DD ("nodo" come definito nel modello rete nella PIC sezione Supporto -> Tipologia Aree nodo, vedi cartina seguente);
- fino a 60 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'anomalia sulle restanti linee.

Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti anomalie vanno associati all'anomalia che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.

nonché gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per "turno materiale/mezzi di trazione" o del "treno antenna", se comunicati in fase di programmazione di orario o se comunicato prima dell'orario teorico di partenza del treno.



- **Bologna AV** è da considerarsi stazione passante

- **Salerno** è da considerarsi facente parte del nodo di Napoli

In caso di inoltro su linee affiancate oppure di deviazioni di percorso effettuate in Gestione Operativa in quanto scaturite da anomalie, il maggior ritardo maturato dal treno sarà visualizzato nei sistemi informatici nella Località di Servizio in cui il treno riprende il normale percorso previsto da orario e sarà associato all'evento anomalo che ha provocato la scelta di regolazione.

In condizioni di normale operatività (quindi non in regime di "Anomalia ad alto impatto"), superati i limiti spazio/temporali di estensione dell'evento anomalo sopra definiti (sia per linee AV/AC che per linee convenzionali), gli ulteriori scostamenti maturati dal treno viaggiante al di fuori del proprio canale orario, se maturati per scelte di regolazione della circolazione, saranno associati a codici di cause indotte, ricadenti nella sfera di responsabilità del Gestore

Infrastruttura (cod. 91 e 92).

Analogamente, essendo la rimodulazione del turno materiale/mezzi trazione, nonché del turno equipaggi, ricadente tra gli oneri gestionali e organizzativi delle II.FF., gli ulteriori scostamenti maturati da un treno per le scelte di riprogrammazione di cui sopra, nonché per la “riprotezione” dei propri clienti su altri treni, saranno associati a codici di cause indotte ricadenti nella sfera di responsabilità delle Imprese Ferroviarie (cod.93 e 94).

▪ Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna”

Potranno comunque essere associati ad una anomalia gli scostamenti rilevati in partenza dall’origine del primo treno corrispondente (ossia della “ribattuta” in binario) per “turno materiale/mezzi di trazione” o del “treno antenna”, se comunicati in fase di programmazione di orario o se comunicato prima dell’orario teorico di partenza, quando rilevati entro 60’ minuti dall’arrivo previsto d’orario nella Località di Servizio termine corsa sulle linee convenzionali oppure nel tratto compreso fra l’ultimo Nodo e la LdS termine corsa sulle Linee AV /DD.

In considerazione della non sempre sostenibile riprogrammazione puntuale dei turni materiali/mezzi trazione, gli eventi anomali che per durata ed effetti abbiano avuto un impatto significativo sulla marcia di un treno, potranno essere comunque associati allo scostamento della sola prima ribattuta.

Nella individuazione dell’anomalia associabile al treno corrispondente si valuterà la marcia del treno in arrivo, tenendo conto di eventuali recuperi, avvenuti dopo il superamento del punto o tratto di linea ove il ritardo risulta associato all’Evento Anomalo in oggetto.

Nell’associare l’anomalia al treno corrispondente non sarà in ogni caso possibile superare il totale dei minuti maturati dal treno in arrivo per l’E.A. individuato.

Eventuale ritardo eccedente sarà attribuito al codice 93 o alla reale causa che lo ha generato.

In presenza di due o più eventi anomali lo scostamento in partenza del treno corrispondente sarà associato all’E.A. che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.

L’IF potrà richiedere per mezzo dei propri “Referenti Accreditati”, in tempo reale al DCCM, oppure in tempo differito alle Strutture preposte di DCIO, l’associazione del ritardo ad una anomalia per il treno corrispondente, nel rispetto dei parametri sopra indicati.

~~Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti anomalie vanno associati all’anomalia che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.~~

Inoltre lo scostamento in partenza del primo treno corrispondente scaturito per “turno equipaggi” è da considerarsi assimilabile a quanto previsto per il “turno materiale/mezzi di trazione” al solo fine di garantire il riposo minimo **notturno** previsto per il Personale di scorta/Personale di Macchina, nelle sole località dove non vi è una possibilità di riprogrammazione, in quanto non individuate come sedi di impianto equipaggi e specificatamente per quelle anomalie di carattere particolarmente impattante, individuate dalla competente Struttura Centrale di Direzione Circolazione e Orario. ~~I ritardi al primo treno corrispondente non ricadenti nelle fattispecie sopra elencate dovranno essere associati al codice 93 – Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza (secondo i criteri delle anomalie).~~

Sarà facoltà del GI chiedere all'IF conferma del legame dei treni interessati (turno materiale, mezzo trazione oppure turno teorico previsto per gli equipaggi).

Si specifica infine che:

- i ritardi successivi alla partenza del “treno corrispondente” se maturati per scelte di regolazione, non saranno associabili all'E.A. di cui sopra e pertanto dovranno essere valorizzati con i codici 91 o 92.
- solamente la prima ribattuta è associabile all'E.A. avente le caratteristiche sopra descritte.

Le ribattute successive saranno attribuite sempre al cod.93, salvo diversa causa che provochi il ritardo in partenza del treno.

I ritardi al primo treno corrispondente, non ricadenti nelle eccezioni alla norma sopra descritte, dovranno essere associati al codice 93 – *Corrispondenze - Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza.*

Si chiarisce infine che tali possibilità di associazione non sono da confondersi con la “Causa Prevalente” a destino del treno in arrivo, che non è, di per sé, trasferibile al treno corrispondente.

▪ **Anormalità verificatesi nell'ambito di un Nodo Ferroviario**

Nel caso di anomalità di qualsiasi natura verificatesi nell'ambito dei “Nodi” gli effetti perturbativi possono estendersi all'intero Nodo Ferroviario interessato e linee afferenti. Considerati i volumi di traffico e la complessità gestionale, potranno essere associati all'E.A. gli scostamenti dei treni coinvolti fino a 60' oltre l'orario di chiusura dell'evento.

~~Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in differenti anomalità vanno associati all'anormalità che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.~~

▪ **Mancanza di capacità**

Per il solo treno fuori canale che durante il viaggio maturi ulteriore ritardo a causa di mancanza di capacità (ad esempio: interruzioni programmate, risoluzione conflitti a suo sfavore in fascia pendolare), è possibile associare gli scostamenti all'Evento Anomalo prevalente che ne ha provocato la perdita della traccia programmata.

▪ **Estensione delle Anormalità rilevanti**

In caso di anomalità che comportino impatti rilevanti sulla circolazione, il GI, in accordo con le IIFF ai soli fini dell'associazione dei ritardi all'evento scatenante, può disporre provvedimenti di variazione al programma di circolazione (soppressioni, deviazioni, effettuazioni, fermate straordinarie, ...) per mitigare gli effetti negativi sulla circolazione. Detti provvedimenti sono associati esclusivamente tramite le funzioni di PIC.

Alcune anomalità particolari per estensione o per gravità (investimenti, mareggiate, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, ...) ~~e laddove non esista capacità disponibile (linee/nodi saturi, interruzioni programmate...),~~ che implicino una forte riduzione della capacità (es. circolazione a binario unico su linee a doppio binario, interruzione totale della circolazione, deviazioni o soppressioni dei treni) per un periodo prolungato (es. superiori a 120 minuti) possono essere dichiarate “*ad alto impatto*” dalla Sala Operativa Nazionale Circolazione di RFI e possono avere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti, ~~previo benessere della SON di RFI.~~

Il benessere sarà formalmente comunicato (mezzo mail) dal Coordinatore Rete di SONC ai

DCCM territoriali interessati e alle strutture centrali e territoriali di **DCIO**.

La SONC di RFI valuterà gli impatti gestionali dell'anormalità (tempi di ripristino, limitazione di capacità etc.) nonché gli effetti da questa prodotti, fornendo le indicazioni per le modalità e le tempistiche della corretta associazione dei ritardi, anche a valle della chiusura dell'evento (es. fino alle ore xx, intera giornata etc.), che saranno, di norma, almeno pari alla durata dello stesso.

Il DCCM provvederà ad integrare il testo dell'evento anomalo coerentemente alle indicazioni ricevute.

II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF

Le coincidenze non sono effettuate per iniziativa del GI. La richiesta di coincidenza può essere autorizzata dal GI, previa valutazione di sostenibilità, solo su specifica richiesta effettuata in PIC da parte della IF proprietaria del treno che attende.

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.

II.2.5 Attribuzione delle cause di ritardo ed aperture eventi anomali nello Stretto di Messina

Al fine di assicurare la continuità territoriale per tutte le tipologie di traffico ferroviario tra Sicilia e Calabria, RFI provvede al traghettamento dei treni viaggiatori e merci con la propria flotta navale gestita da DOI Navigazione. Le Navi Traghetto sono da considerarsi il "prolungamento della rete ferroviaria a garanzia della continuità territoriale" e, in analogia a quanto previsto per le indisponibilità infrastrutturali, in caso di guasto alle locomotive di manovra, indisponibilità delle invasature o dei ponti mobili o altro motivo contingente che imponga il fermo di una delle NT, tali da non garantire il programma di traghettamento previsto, dovrà esserne data comunicazione nei modi d'uso, in analogia alla disciplina dell'indisponibilità dell'infrastruttura.

I DCCM di Palermo e Reggio Calabria, per quanto di competenza, provvederanno a monitorare la marcia dei treni al fine di rilevare eventuali conflitti di circolazione nello Stretto e adotteranno le scelte più opportune per favorire il rispetto dell'appuntamento "treno-nave".

Il DCP/DCCM di Palermo manterrà i contatti con il CMN ai fini dell'adozione degli eventuali provvedimenti necessari al traghettamento (riprogrammazione, invio NT vuota, utilizzo parziale della NT ecc.).

La richiesta di riprogrammazione di una "corsa mare" (invio NT vuota, utilizzo parziale della NT, ecc.) potrà essere autorizzata, previa valutazione di sostenibilità, solo su specifica richiesta da parte della IF proprietaria attraverso il sistema PIC.

In caso di perdita dell'appuntamento "treno-nave" per ritardo del treno in arrivo, il maggior scostamento scaturito sarà associato all'E.A. prevalente che ha determinato la perdita del canale orario al treno stesso.

Per qualunque anormalità si verifichi a bordo delle NT, ancorché queste siano ancora ormeggiate alle relative invasature, dovrà sempre essere aperto un evento anomalo "di linea" tra Villa S.G.M. e Messina M., a cura del DCCM/DCP di Palermo, attribuendolo in prima battuta a cod. 13.

Nel campo descrittivo dello stesso dovranno essere riportate tutte le informazioni disponibili

riguardo all'evento.

Qualora le NT accumulassero ritardi nello Stretto, a causa della circolazione di navi non RFI in manovra, il DCP/DCCM di Palermo provvederà ad aprire il relativo evento anomalo, lo codificherà a causa esterna e lo collegherà al ritardo maturato dal treno, a seguito di comunicazione formale acquisita dal CMN tramite il modulo riportato nell'Allegato B da storicizzare agli atti della competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area Palermo_Cagliari.

I dati di andamento delle corse mare vengono registrati manualmente da CMN su M42Navi ed inseriti in tempo reale nella PIC, a seguito di comunicazione registrata del CMN medesimo, a cura del DCP/DCCM di Palermo.

La struttura Coordinamento Manovra e Navi, entro il giorno lavorativo successivo, invierà, secondo le disposizioni previste in sede locale, l'estratto del M42 alle Strutture preposte di DCIO, in cui saranno riportati tutti i dati delle corse mare della giornata precedente.

La Struttura di DCIO provvederà a verificare la congruenza dei dati di andamento riportati e provvederà alla modifica di eventuali discrepanze nella PIC.

In mancanza di informazioni da parte di NAV, eventuali scostamenti rilevati dai treni a seguito delle operazioni di traghettamento, saranno attribuiti in prima battuta al codice 13_Navigazione in attesa degli approfondimenti necessari.

II.2.6 Attribuzione cause di ritardo ed apertura eventi anomali nei comprensori di Messina C.le e Villa S.G.

In caso di ritardi generatisi nei comprensori di Messina C.le e Villa S.G., il RdC della stazione interessata dovrà individuare le reali cause per le quali il treno ha subito ritardo, inserendole tramite entry point della PIC denominato "RdI – DM" con associata funzione "Andamento treni in impianto", informando il DCCM/DCP di giurisdizione per provvedendo all'apertura di apposito Evento Anomalo nella PIC ai fini della corretta attribuzione del ritardo e informando il DCCM/DCP/DCO di giurisdizione.

Le richieste di coincidenze da parte dell'IF per trasbordo dei viaggiatori sulle NT dovranno essere tracciate nella PIC e saranno trattate in maniera analoga a quanto previsto al paragrafo *II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF*.

Le operazioni di manovra per l'imbarco/sbarco dei treni dovranno rispettare le tempistiche previste ed appositamente stabilite ad ogni aggiornamento dell'Orario di Servizio con le modalità riportate dalle apposite Procedure in vigore.

Eventuali ritardi nell'imbarco/sbarco dei materiali scaturiti da una composizione dei treni diversa da quella programmata, dovranno essere associati al codice PIC 60 - composizione treno (previa apertura apposito E.A.).

Qualora i ritardi di imbarco / sbarco siano invece direttamente riconducibili alle operazioni di traghettamento o ad altra causa riconducibile al GI sarà aperto uno specifico E.A. cui legare ritardi o provvedimenti e associati ad opportuno codice conto RFI.

Negli impianti dove i servizi di manovra sono in carico a RFI, allo scopo di disciplinare le modalità di consegna del materiale rotabile per la delimitazione delle relative responsabilità, saranno utilizzati appositi moduli, previsti dalle Procedure in vigore ("Messa a Disposizione" e "Consegna IF"). Il modulo "MAD", compilato a cura dall'agente IF incaricato, riporterà l'orario

in cui il materiale è a disposizione del personale di RFI per lo svolgimento delle operazioni designate.

Il modulo “Consegna IF”, compilato dall’agente preposto di RFI, riporterà l’ora in cui, a seguito del termine delle operazioni di manovra previste, il materiale torna a disposizione dell’IF per le operazioni necessarie alla partenza. La notifica dei documenti e la relativa controfirma avverranno secondo le disposizioni previste in sede locale. Qualora durante le operazioni propedeutiche alla partenza venga rilevata un’anomalia al materiale rotabile riconducibile alle operazioni di manovra in carico al GI, l’IF ne darà tempestiva comunicazione agli agenti preposti di RFI, specificando la criticità riscontrata. In caso di conferma, gli eventuali ritardi correlati saranno imputati ad opportuno codice riconducibile al GI.

Nel caso invece nessuna anomalia venga rilevata durante le operazioni di verifica da parte del personale dell’IF e dopo la partenza si evidenzia una anomalia al materiale rotabile, questa sarà imputata ad opportuno codice riconducibile all’IF proprietaria.

▪ **Attribuzione delle cause di ritardo ai treni “antenna”**

Relativamente all’attribuzione degli scostamenti in partenza per i treni “Antenna” nella località di Messina Centrale, fatto salvo che tali ritardi non sia maturati per eventi anomali generatisi in ambito della stessa località, si adotteranno i criteri previsti al paragrafo *II.2.3 Anormalità - Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna”*.

Nel dettaglio: per i treni dispari (direzione Nord-Sud): il ritardo in partenza dalla località di Messina C.le della sezione treno “antenna” sarà associato alla anomalia che ha determinato la perdita del canale orario al treno “Master”.

Per i treni pari (direzione Sud-Nord) in arrivo a Messina C.le : il ritardo maturato da un treno in partenza per attesa della “sezione” corrispondente (“Master” o “Antenna”) sarà attribuito all’E.A. che ha determinato la perdita del canale orario al treno coinvolto.

In caso di presenza di differenti anomalie il ritardo sarà associato all’anomalia che ha determinato maggiore ritardo ai treni coinvolti.

▪ **Attribuzione delle cause di ritardo in origine (treno corrispondente)**

Per treno corrispondente si intende la ribattuta in binario dello stesso materiale/mezzo trazione. Una anomalia potrà essere trasferita al primo treno corrispondente per turno materiale/mezzo trazione/ riposo minimo notturno equipaggi secondo i criteri previsti al *par. II.2.3 Anormalità*.

La quantità di minuti attribuibili alla ribattuta, con associazione all’anomalia, non dovrà comunque superare il totale dei minuti di ritardo maturati dal treno in arrivo per l’EA individuato.

Eventuale ritardo eccedente sarà attribuito al codice 93.

Nei casi di normale operatività, non ricadenti nelle fattispecie di “*Anormalità ad alto impatto*”, i ritardi nella preparazione del treno saranno valorizzati al codice PIC 61 – Formazione treno previa apertura di apposito evento anomalo riportante nel campo note la descrizione dei motivi del ritardo.

Resta invariata la possibilità di associare oltre i limiti previsti gli E.A. dichiarati ad “*alto impatto*” individuati dalla SONC e comunicati nei modi d’uso

▪ Riprogrammazione del servizio ferroviario

Le riprogrammazioni del servizio (limitazioni del percorso totali o parziali di un treno) dovranno essere associate alla reale causa che le ha determinate.

Qualora tali riprogrammazioni siano scaturite da indisponibilità direttamente riconducibili al Gestore dell'Infrastruttura (indisponibilità di invasature, binari o navi traghetto) dovrà essere aperto un apposito E.A. nella PIC con codice 13 _ Navigazione cui legare ritardi e provvedimenti da esso scaturiti.

Le variazioni al normale programma di circolazione richieste dalle IF proprietarie, per proprie esigenze di gestione del materiale rotabile/equipaggi e non riconducibili ad eventi di indisponibilità o riduzione di capacità dell'infrastruttura come sopra descritto, dovranno essere formalizzate nella PIC dalle IF stesse esplicitandone sempre la motivazione nel campo note.

Tali provvedimenti sono da considerarsi come scelte gestionali dell'IF volte a minimizzare i ritardi e riprogrammare i servizi (turno materiali/mezzi di trazione/equipaggi) al fine di ricondurli al programma teorico giornaliero e saranno valorizzati nella PIC ad opportuno codice riconducibile all'IF proprietaria, secondo le diverse casistiche (materiale, personale etc.).

Nel caso di un evento anomalo dichiarato ad alto impatto dalla SONC di RFI ritardi e provvedimenti saranno associati secondo le modalità previste.

II.2.7 Servizio PRM

In conformità a quanto previsto dalla normativa e dalle procedure vigenti il trasporto di una PRM non può essere rifiutato a causa della disabilità o mobilità ridotta se non per giustificati motivi dovuti a ragioni di sicurezza o di progettazione del veicolo a vincoli dovuti alla tipologia del treno manifestate dall'IF o a limitazioni dell'infrastruttura, secondo quanto previsto dalla normativa vigente. a causa delle barriere architettoniche presenti in stazione.

Il servizio dispensato organizzato dalle Sale Blu di RFI nelle stazioni inserite nel circuito di "assistenza PRM" è effettuato da RFI. è offerto ai viaggiatori di tutte le II.FF, ed è richiedibile direttamente, previo utilizzo di uno dei canali di contatto messi a disposizione da RFI oppure rivolgendosi all'IF di riferimento.

Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PRM, considerato che il diritto alla mobilità, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario senza discriminazioni, è presupposto per la fruizione di ulteriori diritti fondamentali e per la garanzia di condizioni di vita non discriminatorie, il ritardo dovuto al servizio di incarrozzamento è assimilato da considerarsi alla stregua di ad una prolungata sosta per servizio viaggiatori e quindi da attribuire a cod.50/IF.

Se per motivi legati all'inaccessibilità anche temporanea di un treno, sia necessario un provvedimento di circolazione atto a consentire la salita a bordo di una PRM anche in autonomia (senza l'ausilio del servizio di assistenza), il ritardo maturato è da attribuire all'IF con codice 50/IF.

In caso di anomalie nello svolgimento del servizio PRM che comportino un ritardo al treno riconducibile a responsabilità del GI (tardata presentazione della ditta appaltatrice, guasti o indisponibilità del carrello elevatore, ecc.) gli scostamenti maturati sono attribuibili al GI con cod. 15.

Inoltre se:

- per caratteristiche d'impianto o altre limitazioni infrastrutturali (ad es. mancanza di ascensori o rampe apposite), il treno debba essere ricevuto in binario diverso da quello prescritto, in quanto questo non idoneo al servizio PRM, il ritardo è da attribuire al GI con cod. 15;
- per limitazioni infrastrutturali (ad es. guasto ascensori), il treno debba essere ricevuto in binario diverso da quello prescritto, in quanto non più idoneo al servizio PRM, il ritardo maturato per la deviazione è da attribuire al GI con cod. 34.

Infine, si specifica che in caso di richiesta di servizio assistenza di una PRM "intempestiva", cioè che non abbia effettuato nei tempi previsti la prenotazione del servizio attraverso i canali ufficiali, che effettui salita o discesa in LdS non comprese nel circuito Sala Blu, oppure in caso di flussi eccezionali di PRM (es. comitive) non normalmente gestibili, l'eventuale ritardo è ripartito in egual misura al GI ed all'IF proprietaria mediante l'attribuzione del codice 77.

Per "comitive" si intendono tre o più PRM con un'unica prenotazione e individuate da un unico protocollo pratica.

II.2.8 Attribuzione dei ritardi nelle località di confine

Ai fini della assegnazione delle responsabilità degli scostamenti maturati dai treni in tutti gli impianti di collegamento tra l'IFN gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e le reti di Altri Gestori limitrofi, l'IF che svolge servizio sulla IFN è da considerarsi il soggetto di riferimento rispetto al Performance Regime.

Gli impianti di collegamento rappresentano punti cruciali di connessione tra due Gestori Infrastruttura, dove avvengono cambiamenti nella gestione degli orari di servizio e della normativa di esercizio.

Si definiscono due tipologie di stazioni di collegamento:

- Località di servizio gestite da RFI che ricevono o immettono treni verso altri Gestori.
- Località di servizio gestite da altri Gestori Infrastruttura che ricevono o immettono treni verso la IFN, nelle quali RFI non ha giurisdizione diretta:
 - Chiasso
 - Milano Bovisa
 - Merone
 - Modane
 - Nova Gorica
 - Stabio

I rapporti commerciali con le IF straniere partner esulano le logiche di attribuzione del Performance Regime Nazionale e sono da ricondurre ai rapporti contrattuali in essere fra le stesse I.F.F.

L'IF operante sul territorio nazionale risponde del ritardo maturato sulla rete gestita da RFI, indotto a qualsiasi treno, nonché delle soppressioni, anche di altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità.

I treni (siano essi Viaggiatori o Merci) in partenza dagli impianti di collegamento verso la rete Nazionale devono essere intesi come originari dall'impianto stesso.

Negli impianti di valico confine, per i ritardi ai treni in ingresso sulla Rete Nazionale IFN sarà riconosciuta la causalità "esterna" e dovrà essere utilizzato il codice 815 oppure, qualora si abbiano notizie sulle cause del ritardo del treno in arrivo, dovranno essere opportunamente utilizzati i codici di maggior dettaglio della famiglia 81x, in condizioni di normale operatività senza apertura di evento anomalo.

I ritardi dei treni maturati per un evento occorso all'interno della località di confine dovranno essere attribuiti alla reale causa che li ha generati ed associati ad evento anomalo come previsto al par.II.2.3.

Nel campo descrittivo dello stesso dovranno essere riportate tutte le informazioni disponibili inerenti all'evento.

Le anomalie al materiale rotabile (es. guasto del locomotore, guasto porte, anomalie ad un carro merci etc.) se riconducibili a responsabilità della Impresa Ferroviaria Estera dovranno essere dichiarate dalla IF Nazionale tempestivamente durante le attività propedeutiche alla preparazione del treno e comunque prima della partenza dello stesso. Tali ritardi saranno valorizzati in capo alla IF estera partner, se presente in anagrafica PIC, oppure al codice 814 – (*Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno di provenienza*) se questa non inserita in elenco (previa apertura E.A.).

Eventuali anomalie riscontrate e dichiarate dopo la partenza del treno saranno trattate come anomalie riconducibili al materiale rotabile ed attribuite alla IF proprietaria Nazionale.

Le stesse modalità e logiche di attribuzione devono essere applicate per le cause di soppressione.

In assenza di anomalie, gli scostamenti successivi alla partenza di treni viaggianti fuori dal proprio canale orario per ritardo in ingresso da Altre Reti, se maturati per scelte di regolazione, saranno associati a codici riconducibili al Gestore Infrastruttura (indotte, cod. 91/92).

La comunicazione "Treno Pronto", laddove prevista, costituisce elemento utile alla corretta attribuzione della causa di ritardo (*par.II.2.9 Treno pronto*).

I provvedimenti di riprogrammazione dei mezzi trazione/materiali o equipaggi, conseguenti a ritardi in ingresso da Altre Reti, sono da considerarsi scelte gestionali dell'Impresa Ferroviaria e saranno associati ad opportuno codice riconducibile all'IF proprietaria, secondo le diverse casistiche (materiale, personale etc.).

I ritardi maturati nella località di confine per i treni in partenza verso la rete di Altro Gestore ed espressamente riconducibili ad una Impresa Ferroviaria Estera dovranno essere valorizzati a quest'ultima se presente nella anagrafica PIC.

Se l'IF estera non risulta essere presente nell'elenco di PIC, tale ritardo dovrà essere attribuito al codice 813 (*Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno successivo*) previa apertura EA.

~~Il codice di ritardo 813 (ritardi su rete RFI per IF successiva è da utilizzare solamente per gli scostamenti riconducibili ad Impresa Ferroviaria operante su altro GI~~

I ritardi scaturiti ai treni dalla riduzione della capacità operativa dell'impianto di confine dovranno essere associati alla causa reale di tale indisponibilità (sia esso riconducibile al GI, IF nazionale o estera, cause esterne, ridotta capacità causa binari ingombri da altri materiali in sosta).

Il DCCM/RdC dovrà individuarne il motivo sulla base delle informazioni a disposizione ed

associare i ritardi ai treni coinvolti e/o vincolati in LdS precedente previa apertura di un apposito E.A. nella PIC.

All'E.A. sopra citato saranno associati tutti i ritardi ad esso riconducibili nonché i provvedimenti di riprogrammazione.

Qualora il vincolo di cui sopra sia riconducibile ad Altro Gestore limitrofo verrà aperto uno specifico EA attribuendo il codice 81 (*Ritardo da altre Reti*) oppure opportuno altro codice della famiglia 81x sulla base delle informazioni disponibili.

▪ **Casi particolari**

In presenza di situazioni puntuali e particolari di esercizio tali da provocare una notevole riduzione della operatività del Gestore Nazionale e/o delle II.FF., come interruzione o forti limitazioni della circolazione (ritardi superiori a 180') per cause riconducibili ad Altre Reti, la Struttura Territoriale preposta di DCIO, coerentemente con le informazioni fornite dal GI limitrofo interessato e/o dalle IF, potrà valutare l'apertura di un apposito E.A., associato ad opportuno codice della famiglia 81x cui associare i ritardi da esso derivati secondo i criteri definiti nella presente procedura al par. II.2.3 *Anormalità*.

In caso di mancato arrivo di un treno proveniente da Altre Reti la conseguente totale limitazione di percorso del corrispondente treno su Rete Nazionale (soppressione) potrà essere associata alla IF estera partner se presente in anagrafica oppure, in caso contrario, al codice 814 (previa apertura di apposito EA nella PIC).

Sarà cura dell'IF interessata farne richiesta in PIC specificando sempre nel campo note il legame dei treni.

Si chiarisce infine che, i ritardi del Personale di Bordo scaturiti nella normale operatività (cioè ritardi per turni di servizio svolti parzialmente su Altre Reti, per spostamenti degli equipaggi in "vettura" o con mezzi esterni, come taxi) in assenza di anomalie individuate definite ad *"alto impatto"* dalla SONC di RFI, rientrano nelle scelte organizzative dell'Impresa Ferroviaria.

II.2.9 Treno Pronto

La comunicazione "Treno pronto", in coerenza con quanto previsto dall'Allegato 10 al RCT ("Procedura Treno Pronto"), deve essere effettuata almeno tre minuti prima dell'orario programmato per la partenza, costituisce informazione determinante per la gestione della circolazione da parte dei RdC ed è, ai fini della presente Procedura, elemento utile alla corretta attribuzione della causa di ritardo.

Tale comunicazione deve essere inoltrata dal personale incaricato dell'IF esclusivamente al termine delle operazioni propedeutiche alla partenza e unicamente quando il treno sia effettivamente pronto a partire.

Nel caso la comunicazione "Treno Pronto" venga inoltrata ma il treno in oggetto non sia effettivamente "pronto", i ritardi eventualmente generati, anche ad altri treni, per soggezione della circolazione saranno attribuiti all'IF proprietaria (cod. 58_Personale).

L'applicazione del presente paragrafo è possibile in tutte le località ove prevista la trasmissione della comunicazione "Treno Pronto".

Nelle località di origine/intermedie previste, qualora il "Treno Pronto" sia trasmesso in anticipo

rispetto alle tempistiche sopra descritte, il treno potrà essere inoltrato in anticipo rispetto al proprio orario programmato, per treni che non espletano servizio viaggiatori, nel primo “slot” temporale libero e compatibilmente con le condizioni della circolazione ferroviaria, oppure in orario.

Qualora il “Treno Pronto” venga trasmesso nei tempi previsti (3 minuti prima rispetto all’orario di partenza programmato), il treno sarà inoltrato in orario.

In caso di partenza oltre l’orario programmato, il ritardo sarà attribuito alla reale causa che lo ha generato.

Qualora invece il “Treno Pronto” venga trasmesso oltre i tre minuti antecedenti l’orario di partenza programmato, il treno sarà sempre inoltrato nel primo “slot” libero individuato dal RdC, compatibilmente con le condizioni della circolazione ferroviaria ed alle caratteristiche del trasporto, ed il ritardo sarà attribuito, in assenza di altri eventi anomali, alla IF Proprietaria (cod.61 Formazione Treno).

In quest’ultimo caso (“Treno Pronto” comunicato oltre i tre minuti antecedenti l’orario di partenza), qualora il treno non fosse inoltrato entro 30’ (per il segmento passeggeri o merci) dalla suddetta comunicazione, gli ulteriori scostamenti saranno attribuiti a “scelta di circolazione – cod.91” salvo altri eventi perturbativi che possano impedire la partenza del treno ed a cui saranno associati detti scostamenti.

L’evento anomalo aperto nella PIC, a prescindere dalla ripartizione del ritardo come sopra descritto, sarà comunque chiuso dal RdC all’orario di inoltro del treno stesso.

Nelle località di servizio intermedie, laddove sia prescritta per la partenza la trasmissione del “Treno Pronto” dall’AdC al RdC, l’inoltro del treno e l’attribuzione dei ritardi avverrà in maniera analoga a quanto previsto per le stazioni origine.

Qualora però il treno in oggetto sia gravato da un ritardo pregresso, la trasmissione del “Treno Pronto” dovrà essere trasmessa di norma entro i normali tempi di sosta programmati, fermo restando che l’IF debba adoperarsi per ridurre al minimo tale sosta al fine di recuperare per quanto possibile il ritardo stesso.

Nel caso in cui il “Treno Pronto” venga inoltrato oltre i tempi di sosta previsti d’orario, il maggior ritardo scaturito sarà attribuito all’IF proprietaria.

I ritardi successivi alla partenza maturati da un treno fuori dal proprio canale orario programmato saranno associati alla causa che li ha generati secondo i criteri riportati al precedente par. II.2.3.

Le località di servizio ove è previsto l’utilizzo del “Treno pronto” sono riportate nei relativi Fascicoli Linea.

Secondo disposizioni emanate a livello territoriale, in specifici impianti riportati nei Fascicoli Linea, il GI può prevedere tempistiche per la comunicazione “Treno Pronto” differenti da quanto sopra indicato.

▪ **Anomalie e indisponibilità della funzione “Treno Pronto”**

Come previsto nella “Procedura Treno Pronto” in caso di mancata conferma del messaggio (“accettazione”) per malfunzionamento temporaneo del sistema GSM/R oppure nel caso di indisponibilità programmata preventivamente notificata alle IF, al fine di favorire la regolarità

dell'esercizio e ridurre al minimo i ritardi, l'Agente incaricato dell'IF dovrà tempestivamente contattare il RdC comunicando verbalmente di aver terminato le operazioni propedeutiche alla partenza del treno. In assenza di comunicazioni da parte dell'Agente incaricato dell'IF, il treno sarà considerato non ancora pronto alla partenza. L'orario di "Treno Pronto", ai fini della gestione della circolazione e di conseguenza dell'associazione delle cause di ritardo, sarà considerato acquisito al momento della comunicazione effettiva da parte del personale incaricato dell'IF e riportato nel testo dell'evento anomalo corrispondente.

II.2.10 Cause Esterne

Per i casi di seguito descritti, è possibile associare gli scostamenti a "cause esterne" (cioè non di diretta responsabilità del GI o delle II.FF.), la cui certificazione deve avvenire come indicato in allegato A per ciascun evento.

I codici di "causa esterna" sono relativi ad eventi che generano perturbazioni o indisponibilità per le quali la tipologia, la violenza, la casualità o l'imprevedibilità non avrebbero consentito di attuare idonei provvedimenti mitigativi da parte del Gestore dell'Infrastruttura e/o delle Imprese Ferroviarie.

Per talune anomalie, la natura dell'evento è immediatamente verificabile e configurabile come "causa esterna", mentre altre anomalie possono essere ricondotte a "cause esterne" solo a seguito di accertamenti effettuati in tempo differito.

Possono essere attribuiti immediatamente a cause esterne quei ritardi maturati a seguito di segnalazioni di carattere precauzionale e di sicurezza da parte del personale in servizio sia del GI che delle IF (anche per possibili anomalie dell'infrastruttura ferroviaria o dei treni), che non abbiano poi avuto riscontro effettivo a seguito degli accertamenti del personale preposto, ovvero se, a seguito delle verifiche da parte del personale tecnico intervenuto, si è proceduto ad una ripresa del normale esercizio ferroviario senza alcun tipo di intervento manutentivo, riduzioni della capacità infrastrutturale e/o riduzioni di velocità di linea o dei treni.

Faranno fede in questi casi le comunicazioni registrate (M40/fonogramma) dell'Agente della Manutenzione incaricato delle verifiche che riattivi alla normale circolazione senza interventi manutentivi e del Personale del Treno che contestualmente certifichi che il materiale rotabile non presenta anomalie e sia atto a proseguire il servizio senza nessuna limitazione di esercizio (es. riduzione velocità, necessità di utilizzo altro pantografo etc.).

Negli altri casi, le Strutture di RFI (DOIT, DOS, DTC e NAV) (All.B) e o l'IF interessata (All.C), devono presentare specifica richiesta alla COA di giurisdizione per richiedere l'associazione di scostamenti a cause esterne, utilizzando rispettivamente l'Allegato B - *Modulo per certificazione Cause Esterne conto RFI* e l'Allegato C - *Modulo per certificazione Cause Esterne conto IF*, nel rispetto delle tempistiche indicate nei punti successivi. ~~riserba ai casi da trattare in tempo reale o in tempo differito poiché richiedono approfondimenti tecnici, tenuto conto che la richiesta non può essere effettuata oltre il quarto giorno lavorativo successivo all'arrivo del treno o alla conclusione dell'evento.~~

Le dichiarazioni dirigenziali riportate rispettivamente nell'Allegato B e C alla presente procedura devono essere presentate con firma autografa/digitale certificata del dirigente responsabile e

complete di tutta la documentazione a corredo necessaria.

~~La documentazione a supporto deve essere custodita dal richiedente e fornita in caso di verifiche successive sia interne a RFI che esterne.~~

Gli Allegati B e C dovranno riportare sempre in maniera sintetica la motivazione per cui si richiede l'attribuzione a cause esterne.

Il soggetto firmatario dell'Allegato (B e C) è da ritenersi responsabile di quanto in esso dichiarato, della idoneità della documentazione a supporto fornita, ed è chiamato a risponderne anche nell'ambito di verifiche successive (Audit) sia interne (Direzioni/Strutture di RFI) che di soggetti esterni (Autorità Regolatorie etc.), nonché di fronte ad eventuali azioni di rivalsa avanzate da soggetti terzi.

Per le anomalie che richiedono approfondimenti tecnici dovrà essere esplicitato sempre il nesso causa/effetto dell'anormalità scaturita dell'evento esterno. In alcuni casi particolari potrà essere richiesta dalle Strutture Territoriali di DCIO una relazione tecnica a supporto degli Allegati B/C.

La richiesta di associazione a cause esterne deve essere effettuata dalle II.FF. o dalle Strutture Territoriali di RFI (DOIT, DOS, DTC e NAV) non oltre il quarto giorno lavorativo successivo all'arrivo del treno o alla conclusione dell'evento (farà fede la data riportata nella firma digitale oppure, nel caso di firma autografa, la data di inoltro della mail), mentre la documentazione a supporto prevista potrà essere inoltrata entro e non oltre i 10 giorni lavorativi successivi alla richiesta.

Il codice causa rimarrà invariato nella PIC fino all'integrazione completa del materiale richiesto (salvo quanto previsto per i casi di furti/danneggiamento dell'infrastruttura o vandalizzazione del materiale rotabile da parte di estranei come di seguito specificato).

Le Strutture territoriali di DCIO provvederanno, secondo le indicazioni apposte, ad opportuna integrazione degli E.A., riportando le motivazioni dal soggetto richiedente.

È responsabilità della struttura territoriale competente di DCIO verificare che gli Allegati siano redatti in maniera completa ed esaustiva secondo quanto previsto dalla presente Procedura.

La struttura territoriale competente di DCIO incaricata custodisce ed archivia gli allegati B e C ricevuti ~~ovvero, nei casi in cui non siano previsti,~~ e la documentazione a supporto della corretta associazione a cause esterne. Una volta ricevuti i documenti necessari, sarà possibile attribuire la causa esterna al relativo codice, la cui certificazione avverrà a cura della competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area entro e non oltre 10 giorni lavorativi dal ricevimento della documentazione.

La competente struttura di Circolazione e Orario Area, che effettua la modifica dell'attribuzione in "causa esterna", provvede a:

- numerare in modo progressivo mensile le dichiarazioni presentate, conservandole per 5 anni;
- modificare il codice di causa dell'evento anomalo a riferimento, provvedendo ad integrarne il testo con la frase: "*Causa Esterna per Dichiarazione n..... (numero attribuito dalla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario) di..... (IF o DOIT o NAV o DOS o DTC e riportando sinteticamente le motivazioni addotte).*"

Per quanto concerne le richieste di associazione a cause esterne espresse dalle Strutture di RFI, gli allegati B dovranno sempre essere custoditi e archiviati per 5 anni dalle stesse ivi compresa la documentazione a supporto.

Tale documentazione dovrà essere fornita in caso di verifiche successive sia interne che esterne a RFI.

Di seguito si riportano i criteri di attribuzione dei codici ~~da riportare~~ in caso di “ritardi e soppressioni” ~~contenuta nella Procedura:~~

- **Scioperi (codice PIC 80)**

Gli eventi legati a scioperi, quindi riconducibili a “cause esterne”, saranno certificati con la presenza del documento di conferma della proclamazione dello sciopero, che sarà custodito dalla struttura competente di Circolazione e Orario Area. I provvedimenti di riprogrammazione delle II.FF. saranno associati in tempo reale al codice 80 previa specifica richiesta delle stesse, tracciata nella PIC (implementazione del campo note). Eventuali richieste pervenute in tempo differito e non tracciate non potranno essere attribuite al codice 80. Tali anomalie potranno essere associate di norma per 180’ oltre il termine delle proteste sindacali. In caso di adesioni particolarmente rilevanti la SONC potrà dichiarare l’estensione dell’anomalia per un tempo superiore e fornirà le opportune indicazioni di associazione secondo quanto previsto al par. II.2.3 per le anomalie ad “*alto impatto*”.

- **Ritardo da altre Reti (codice PIC 81).**

I ritardi maturati su altre Reti rilevati in arrivo nelle stazioni di confine saranno giustificati con cod. PIC 815. Gli scostamenti rilevati in partenza dalle stazioni di confine, oltre i tempi di sosta programmati, non potranno essere ricondotti a “Ritardo da altre Reti” cod. PIC 81x. Per i suddetti casi i ritardi dovranno essere associati ad una specifica ~~evento~~ **anomalia** con la descrizione delle cause/motivi di ritardo.

- **Autorità (codice PIC 82)**

I ritardi in conseguenza di intervento ~~degli Organi di Polizia~~ **delle Forze dell’Ordine (FF.OO.)** e sono direttamente attribuibili a “causa esterna”. Sarà a cura del DCCM/DCP indicare nel testo dell’anomalia le restrizioni legate alla richiesta e la conferma dell’avviso ai referenti di FSS. **Qualora gli interventi delle Autorità coinvolgano direttamente una IF, sarà cura del personale del treno informare tempestivamente il RdC e fornire a questi tutte le informazioni del caso. In assenza di comunicazione, il RdC attribuirà al ritardo il codice previsto (prolungata sosta o altro. L’IF potrà richiedere l’associazione a cause esterne previa presentazione di dichiarazione dirigenziale corredata sempre dal rapporto del Personale di Bordo riportando in maniera dettagliata l’accaduto (in questo caso il codice associato all’EA sarà 89_Eventi certificati da IF). Potranno inoltre essere associati al codice 82 i ritardi scaturiti dalle azioni gestionali adottate dal Gestore Infrastruttura, preventivamente programmate e riportate negli appositi Piani Operativi, conseguenti a richieste delle Istituzioni/Enti Governativi per lo svolgimento di eventi pubblici di particolare importanza e impatto.**

- **Eventi accidentali (codice PIC 83).**

Gli eventi legati agli interventi di Vigili del Fuoco e a segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia o di ~~gli~~ interventi del 112 (Numero Unico Emergenze) richiesti direttamente dal GI, anche su istanza del personale di un treno, sono ~~direttamente~~ **immediatamente** attribuibili a “causa esterna” codice PIC 83 **senza produzione di dichiarazione dirigenziale.**

Gli interventi dei Vigili del Fuoco in asset esterni ma adiacenti all’infrastruttura ferroviaria che provochino ripercussioni alla circolazione ferroviaria (interruzioni, limitazioni etc.), possono essere immediatamente associati a cause esterne se comunicati direttamente al DCCM/RdC di giurisdizione.

Nei casi di occupazione di binari di stazione (manifestanti), l’evento sarà codificato ~~direttamente~~ **immediatamente** a cause esterne e nel testo dell’Evento Anomalo sarà specificato l’intervento delle Autorità/FSS **senza produzione di dichiarazione dirigenziale.**

Nel caso di sabotaggio all’Infrastruttura e altre azioni dolose di particolare rilevanza sarà a cura della competente struttura centrale di Direzione Circolazione e Orario fornire le opportune indicazioni per definire il testo dell’anormalità e la conferma del codice da associare. Per la certificazione con codice “cause esterne” si dovrà procedere a seguito della dichiarazione presentata dalle competenti strutture di DOIT/DOS/DTC/NAV (Allegato B), ~~la cui~~ **che dovrà essere corredata da** documentazione a supporto di denuncia presentata agli Organi di Polizia. ~~sarà custodita a cura del richiedente.~~

Ai fini della certificazione a “cause esterne” di un evento determinato dal tallonamento barriere PL ~~occorre la dichiarazione presentata dalla~~ **è necessario che la competente** struttura della DOIT **presenti dichiarazione dirigenziale** (Allegato B) e **con allegata** denuncia di reato oppure, in alternativa ~~alla denuncia~~, qualora non accettata dagli organi di Polizia, verbale di accertamento (allegato alla Procedura Operativa Direzionale “Prevenzione ed accertamento delle infrazioni alle norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio ferroviario di cui al D.P.R. 11 luglio 1980, n.753 e s.m.”) che attesti il danneggiamento avvenuto per effettiva forzatura da parte di estranei e non per degrado dell’apparato. ~~La documentazione suddetta sarà custodita dalla DOIT richiedente.~~

Per quanto concerne i PL in gestione ai privati, eventuali ritardi ai treni potranno essere attribuiti immediatamente a cause esterne a seguito di comunicazione registrata (M40/fonogramma) al RdC da parte del personale di RFI intervenuto sul posto per le verifiche del caso.

In mancanza di tale informazione immediata i ritardi saranno attribuiti al codice 21 e, a seguito richiesta da parte della DOIT interessata (Allegato B), potranno essere ricondotti a cause esterne.

Nei casi di “mancato consenso PAI-PL” a seguito di indebita occupazione area di scansione, laddove siano presenti sistemi video e di diagnostica remotizzati a servizio del RdC, ~~questi notificherà al CEI con fonogramma l’informazione dell’indebita occupazione~~ e l’evento potrà essere certificato in tempo reale a “cause esterne” senza la presentazione della dichiarazione dirigenziale RFI (Allegato B). ~~Diversamente,~~ **In assenza dei sistemi video remotizzati**, occorre la dichiarazione dirigenziale cui Allegato B, **supportata dalle** ~~cui~~ evidenze fotografiche, stralci **di**

filmati di telecamere di sorveglianza o opportuni log del sistema PAI-PL che ne accertino l'effettivo intervento per indebita occupazione, ~~saranno custodite a cura del richiedente.~~

Le immagini dovranno essere trattate con adeguate misure di riservatezza e accesso selettivo ai dati personali esclusivamente agli incaricati al trattamento.

Nei casi di indebita occupazione della zona di attraversamento PL ~~Km xxx~~ da parte di un automezzo, sarà possibile la certificazione a “cause esterne” in tempo reale senza dichiarazione dirigenziale (~~Allegato B~~), solo in caso di comunicazione ~~registrata~~ (fonogramma su M40/M100b) **da parte delle Forze dell'Ordine oppure** dell'AdC che rileva l'occorso.

Nei casi di investimento animali su sede ferroviaria, sarà possibile la certificazione a “cause esterne” in tempo reale solo se l'AdC comunicherà l'evento al RdC con fonogramma su M40/M100b entro i 15 minuti dall'occorso. Nel testo relativo all'evento **anormalità** dovranno essere riportati gli estremi del modulo.

Nei casi di ~~presenza sulla linea~~ **rinvenimento** di vegetazione **sulla sede ferroviaria oppure sul materiale rotabile** (alberi, **ramaglie** ecc.), **l'evento sarà inizialmente codificato conto RFI (cod.24) e** l'associazione dell'evento a “causa esterne” avverrà solo se la stessa ~~vegetazione~~ **è risultata** proveniente da aree esterne all'asset del Gestore dell'Infrastruttura. La dichiarazione dirigenziale (Allegato B) dovrà avere a supporto le foto con evidenza del punto di invasione della sede ferroviaria ~~e denuncia verso i privati se trattasi di asset di privati.~~ Tale ~~documentazione sarà custodita a cura del richiedente.~~

Per la presenza sulla sede ferroviaria o sul materiale rotabile di corpi estranei (es. teloni, coperture, materiale proveniente da aree di cantiere etc.) che interferiscano con la sagoma limite (LdC/binari) oppure con la regolare marcia del treno, analogamente, l'attribuzione iniziale sarà conto RFI (cod.24). La certificazione dell'evento anomalo a “causa esterne” sarà possibile a seguito della presentazione della dichiarazione dirigenziale (Allegato B) supportata da documentazione fotografica comprovante la provenienza da aree esterne agli asset del Gestore Infrastruttura.

Nel caso in cui l'oggetto rinvenuto risulti essere un componente di un treno, il personale della Manutenzione intervenuto si attiverà per individuare l'IF proprietaria del rotabile. Qualora il treno sia individuato, il codice dell'evento sarà ricondotto a responsabilità IF (cod.64).

Nel caso invece non risulti possibile individuare il treno da cui proviene l'oggetto, la DOIT potrà richiedere l'associazione a cause esterne previa presentazione di dichiarazione dirigenziale (Allegato B) corredata da materiale fotografico a supporto e relazione tecnica.

Nei casi di mancanza di alimentazione ascrivibile al gestore elettrico **esterno** (TERNA o altri), l'associazione dell'evento a “causa esterna” avverrà **previa presentazione** dichiarazione dirigenziale (Allegato B) **con la comunicazione da parte della Struttura territoriale di RFI (DOIT) e al gestore elettrico (tramite posta certificata),** attestante la mancanza ~~continuativa~~ **accidentale** dell'alimentazione elettrica ~~e~~ **ed** eventuali **ulteriori** informazioni derivabili da analisi dei dati LOG (Sistemi ACEI, ACCM, SSE, DOTE, ecc.) che documentino tale criticità. ~~La documentazione sarà custodita a cura del richiedente.~~

Nella richiesta di cause esterne dovrà essere sempre specificato (a cura della DOIT interessata) la presenza o meno di Gruppi elettrogeni/UPS e l'avvenuto intervento degli stessi.

In caso di guasto del gruppo di continuità/UPS l'E.A. non sarà attribuibile a cause esterne. In caso di guasti/danneggiamenti all'infrastruttura o al materiale rotabile provocati dall'azione di animali (roditori), le anomalie scaturite saranno attribuite al GI o all'IF proprietaria. Le DOIT/IF coinvolte potranno richiedere l'associazione a cause esterne solamente previa presentazione della dichiarazione a firma dirigenziale (Allegato B/C) supportata dalla documentazione comprovante l'adozione di adeguate misure mitigative preventive, atte a circoscrivere e limitare tali situazioni.

Il materiale probatorio a supporto dovrà sempre includere le evidenze fotografiche dell'ente danneggiato nonché la documentazione che attesti l'avvenuta disinfestazione periodica dei locali (nel rispetto delle tempistiche previste), la sigillatura ermetica dei varchi di accesso, unitamente alla dimostrazione dell'adozione di altre misure dissuasive (es. ultrasuoni e repellenti).

- **Altre cause**

Saranno associati al codice 83 i ritardi scaturiti dall'attivazione dell'ora legale e dall'allaccio delle tracce orario dei treni a seguito dell'aggiornamento annuale dell'Orario di Servizio.

- **Eventi meteo e ambientali (codice PIC 84)**

Gli eventi correlati al maltempo sono da considerarsi in tempo reale come guasti dell'infrastruttura o del materiale rotabile e saranno ricondotti a cause esterne previa richiesta formale (allegati B e C) della parte interessata nonché della documentazione a supporto necessaria. Saranno riconducibili immediatamente a "cause esterne" qualora determinati da fenomeni ad alto impatto (neve, alluvioni, esondazioni, frane, ecc.) confermati tramite i bollettini di vigilanza meteorologica della Protezione Civile (Allerta Arancione o Rossa) e/o dimostrati da documentazione allegata, anche proveniente da fonti esterne, che comprovino l'eccezionalità dell'evento (documentazione fotografica, notizie reperite a mezzo stampa etc.) e validati dalla struttura Coordinamento Circolazione e Servizi; di contro, l'attivazione di rallentamenti precauzionali a seguito di allarmi emessi da dispositivi di sicurezza installati da RFI lungo tratte critiche e/o in base alle procedure di sicurezza del gestore potranno essere ricondotti immediatamente a causa esterna (allarmi pluviometrici, anemometrici, MTR).

- movimenti tellurici,
- frane e smottamenti
- mareggiate,
- rallentamenti precauzionali a seguito di allarmi emessi da dispositivi di sicurezza installati da RFI lungo tratte critiche e/o in base alle procedure di sicurezza del Gestore (allarmi pluviometrici, anemometrici, idrometrici, MTR),
- incendi (se originati da ambienti esterni all'infrastruttura ferroviaria e comunicati in tempo reale dall'AM intervenuto o dal CEI con comunicazione registrata, M40/fonogramma, al RdC).

In mancanza della comunicazione in tempo reale da parte del personale intervenuto, gli incendi potranno essere ricondotti a cause esterne previa presentazione di Allegato B e rapporto del personale intervenuto, attestante l'origine esterna agli asset del GI dell'evento.

Potranno inoltre essere immediatamente attribuiti a cause esterne gli eventi scaturiti da:

- allagamenti della sede ferroviaria,
- esondazioni

preallertate dalla Protezione Civile con bollettini di vigilanza meteorologica e previa comunicazione in tempo reale da parte dell'AM intervenuto o dal CEI con comunicazione registrata (M40/fonogramma) al Regolatore della Circolazione.

In mancanza di tale comunicazione registrata la commutazione in causa esterna avverrà previa dichiarazione dirigenziale corredata della documentazione accessoria (allerta meteo, documentazione fotografica, eventuale documentazione di carattere tecnico).

Per quanto concerne i ritardi generati dalle forti nevicate, potranno essere associati immediatamente a cause esterne a seguito dell'attivazione delle misure cautelative previste dai "Piani Neve e Gelo" predisposti dal GI.

Per eventi meteo di particolare ~~impatto~~ forza e violenza, come ad esempio eccezionali grandinate Θ , trombe d'aria, nubifragi (fenomeni temporaleschi eccezionalmente intensi caratterizzati da una elevata quantità di precipitazioni in un breve lasso di tempo) non preventivati ~~beni~~ tramite i normali bollettini di vigilanza metereologica, che possano provocare danneggiamenti agli impianti o al materiale rotabile, le DOIT/DOS/DTC/IF/NAV potranno richiedere l'associazione ad una causa esterna solo a seguito della presentazione della dichiarazione dirigenziale (Allegato B o C), supportata da documentazione fotografica e notizie relative all'evento reperite attraverso i media a conferma dell'accaduto.

In caso di più anomalità ricadenti nella stessa Località di Servizio, sullo stesso tratto di linea o comunque nell'ambito di uno stesso territorio circoscritto, se riconducibili al medesimo contesto meteo, sarà possibile produrre un unico allegato B inserendo tutti gli E.A. di cui si fa richiesta di cause esterne.

In tempo reale, i ritardi saranno attribuiti, in prima istanza, al codice 78, riferito a responsabilità condivisa GI/IF, nelle more dei necessari accertamenti. Fanno eccezione i casi in cui siano immediatamente disponibili elementi chiari, univoci e documentabili che consentano una diversa attribuzione, quali, a titolo esemplificativo, anomalie nell'erogazione della corrente confermate dal CEI/DOITE di giurisdizione, da ricondurre al codice 23, oppure la presenza di un singolo convoglio con difficoltà di captazione, in presenza di regolare circolazione dei restanti treni sulla tratta, da ricondurre al codice 64.

I bollettini metereologici a supporto degli allegati dovranno essere di Criticità Moderata (*Aranzone*) o Criticità Elevata (*Rossa*) oppure con criticità di analogo livello secondo le diverse tipologie di definizioni utilizzate delle Strutture della Protezione Civile a livello locale.

Gli eventi di gelicidio sull'infrastruttura e mancato consenso dei sistemi PAI-PL per neve o nebbia che generano eventi anomali saranno riconducibili a "cause esterne" previa presentazione della dichiarazione dirigenziale (Allegato B), ~~la cui~~ supportate da evidenza fotografica e/o bollettino di vigilanza metereologica della Protezione Civile che ne accerti l'effettiva criticità. ~~La documentazione sarà custodita a cura del richiedente.~~

Sono attribuibili a "cause esterne" per presenza di ghiaccio solamente i ritardi specificatamente riconducibili al particolare fenomeno del "gelicidio" dell'infrastruttura (o galaverna, ovvero il formarsi di uno spesso strato ghiacciato sulla Linea di Contatto o Enti/Apparati che ne impedisca il normale funzionamento) a seguito di particolari condizioni

atmosferiche) e comprovati da documentazione fotografica.

I ritardi provocati da “difficoltà di captazione” non riconducibili alla casistica di cui sopra non sono di norma attribuibili a cause esterne.

L'AdC, nel caso riscontri problematiche di captazione dovute a presenza di ghiaccio sulla LdC, dovrà darne sempre tempestiva comunicazione al RdC/DCCM (M40/fonogramma) in quanto, tale comunicazione costituisce presupposto per l'attivazione delle procedure di sicurezza previste.

Al fine di mitigare le possibili ripercussioni sulla circolazione derivanti dalle difficoltà di captazione dei treni dovute al ghiaccio, il Gestore Infrastruttura prevede l'attuazione di specifiche azioni mitigative (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo etc.).

~~Sulle linee ove sono state attuate specifiche azioni mitigative da parte del Gestore dell'Infrastruttura (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo etc.) i ritardi scaturiti per difficoltà di captazione sono attribuiti all'IF proprietaria.~~

Sulle linee ove sono state attuate le azioni di cui sopra, i ritardi per difficoltà di captazione sono attribuiti all'IF proprietaria (cod.64 – Mezzi di Trazione).

In accordo con il GI, qualora anche l'IF proprietaria, al fine di favorire la regolarità dell'esercizio, abbia adottato le misure cautelative previste da normativa (PGOS cap.III art.8.2, *Circolazione con entrambi i pantografi in presa*) i ritardi per difficoltà di captazione potranno essere associati a cause esterne previa presentazione di Allegato C, rapporto del PdB e ZTE.

Qualora invece le azioni mitigative di cui sopra indicate non siano state eseguite per cause riconducibili al Gestore dell'Infrastruttura (corsa raschiaghiaccio non programmata, non effettuata o rinunciata da RFI, tempistiche del trattamento ungifilo oltre le specifiche previste, etc.) i ritardi scaturiti dalla presenza di ghiaccio sulla linea di contatto dovranno essere attribuiti a RFI con codice 28 -Altre cause.

Qualora l'effettuazione della corsa raschiaghiaccio non sia stata effettuata per cause riconducibili all'IF incaricata, il codice causa sarà attribuito alla stessa IF.

~~Eventuali criticità puntuali ed eccezionali (ad es. circolazione del primo treno commerciale del mattino, o prima circolazione dopo oltre due ore dal passaggio del treno raschiaghiaccio (in assenza di ungifilo), saranno valutate dal Tavolo Tecnico Nazionale per l'attribuzione a causa esterna.~~

Nel caso in cui nonostante le azioni mitigative di cui sopra, si presentino criticità puntuali ed eccezionali, queste verranno analizzate dal Tavolo Tecnico Nazionale al fine di valutare una attribuzione a causa esterna (codice PIC 89) allegando, materiale fotografico se disponibile, documentazione probante temperature inferiori alla media stagionale etc. e presentazione dichiarazione dirigenziale (Allegato C). Rientrano in queste casistiche:

- la circolazione del primo treno commerciale del mattino dopo oltre due ore dal passaggio del treno raschiaghiaccio;
- la circolazione nelle prime ore del mattino di un treno dopo oltre un'ora di intervallo rispetto al passaggio del treno precedente in servizio commerciale.

~~Qualora le azioni mitigative di cui sopra non siano state eseguite per cause riconducibili al Gestore dell'Infrastruttura (corsa raschiaghiaccio non programmata, non effettuata o rinunciata, tempistiche del trattamento ungifilo oltre le specifiche previste, etc.) i ritardi scaturiti dalla presenza di ghiaccio sulla linea di contatto dovranno essere attribuiti a RFI.~~

Gli sbalzi dell'alimentazione elettrica scaturiti da scariche atmosferiche che per sovratensione provochino l'apertura degli "Interruttori a scatto" nei posti tecnologici, senza danni ulteriori ai componenti da esso gestiti, potranno essere ricondotti a cause esterne solo se evidenziati dai sistemi di diagnostica del GI che attestino tali anomalie (LOG RCE dell'impianto attestanti l'allarme di alimentazione e l'eventuale apertura dell'interruttore coinvolto) e previa presentazione da parte di DOIT ~~AF~~ di dichiarazione dirigenziale e apposita documentazione che certifichi l'accaduto.

Eventuale ricostruzione cronologica degli allarmi, riportata nell'Allegato B, potrà costituire elemento integrativo utile all'istruttoria, soprattutto nei casi più complessi o in presenza di eventi concatenati.

In caso di folgorazione di un ente o apparecchiatura dell'infrastruttura, gli E.A. relativi potranno essere ricondotti a cause esterne previa presentazione da parte della DOIT interessata della dichiarazione a firma dirigenziale con l'evidenza fotografica degli enti danneggiati dalla scarica atmosferica, l'allerta meteo "Arancione o Rossa" (se presente), i rilievi meteo (es. mappa ceraunica relativa al territorio interessato) o notizie reperite via web oltre ad una relazione tecnica a chiarimento del nesso causa/effetto dell'anomalia.

Gli eventi riconducibili a folgorazione per scariche atmosferiche subiti dai treni (con danneggiamenti delle apparecchiature del materiale rotabile) potranno essere ricondotti a cause esterne se evidenziati dai sistemi di diagnostica di bordo che certifichino i forti e improvvisi sbalzi dell'alimentazione, con l'evidenza fotografica degli enti danneggiati dalla scarica atmosferica, previa presentazione, da parte della IF interessata, della dichiarazione a firma dirigenziale (Allegato C) corredata da relazione tecnica a chiarimento del nesso causa/effetto dell'anomalia.

▪ **Eventi non riconducibili a codici cause esterne**

Per maggior chiarimento si elencano gli eventi che non saranno riconducibili a cause esterne a seguito di malfunzionamenti degli impianti o del materiale rotabile per le seguenti cause: ~~forti piogge, fenomeni di slittamento dovuti ad avverse condizioni meteo, malfunzionamenti impianti per presenza di ghiaccio o per forte caldo, presenza di materiali tra ago/contrago dei deviatori, presenza di materiali/polveri sui filtri dei motori, rottura rotaia, criticità SSC per interferenze magnetiche esterne non accertate dagli enti preposti e slincamenti o difetti al binario causati da forti escursioni termiche comprese nei valori definiti nelle specifiche tecniche:~~

- ~~forti piogge, eventi temporaleschi (es. infiltrazioni d'acqua nelle apparecchiature di terra o del materiale rotabile);~~
 - fenomeni di slittamento dovuti ad avverse condizioni meteo;
 - malfunzionamenti impianti per presenza di ghiaccio o per forte caldo;
 - ~~presenza di materiali tra ago/contrago dei deviatori (la presenza di animali fra ago e contrago dei deviatori potrà essere ricondotta a cause esterne solo previa presentazione di Allegato B e documentazione fotografica);~~
 - presenza di materiali/polveri sui filtri dei motori dei rotabili;

- rottura rotaia;
- criticità SSC per interferenze magnetiche esterne non accertate dagli enti preposti;
- slineamenti o difetti al binario causati da forti escursioni termiche comprese nei valori definiti nelle specifiche tecniche.

▪ **Furti da parte di estranei a danno dell'Infrastruttura (codice PIC 86)**

In relazione agli eventi correlati a furti a danno dell'infrastruttura saranno certificati a “cause esterne” previa presentazione della dichiarazione dirigenziale (Allegato B), supportata dalla denuncia presentata agli Organi di Polizia da parte della DOIT di giurisdizione. ~~la documentazione sarà custodita a cura del richiedente.~~

La dichiarazione dirigenziale dovrà essere presentata non oltre il quarto giorno lavorativo successivo alla conclusione dell'evento, con relativo adeguamento del codice causa dell'evento anomalo nella PIC, permanendo lo stesso in stato di “Non certificato”.

La documentazione a supporto (denuncia) potrà essere trasmessa entro e non oltre le tempistiche previste per la chiusura dei dati nella PIC (1^ step di validazione), ovvero entro la fine del mese solare successivo a quello oggetto dell'evento.

In mancanza della documentazione suddetta l'evento sarà ricondotto a codice conto GI.

▪ **Investimenti di persone (codice PIC 87)**

Gli eventi relativi a investimenti di persone o suicidi sono direttamente attribuibili a “causa esterna”.

▪ **Estranei lungo linea (codice PIC 88)**

I ritardi scaturiti dalla presenza di estranei lungo la linea ferroviaria potranno essere immediatamente attribuiti a cause esterne.

A prescindere che la comunicazione al RdC avvenga da parte del personale del Gestore Infrastruttura, del personale delle Imprese Ferroviarie, direttamente dalle FF.OO. oppure da privati, per uniformità, dovrà essere sempre utilizzato il codice PIC 88.

▪ **Eventi certificati da IF (codice PIC 89)**

Nel caso di eventi legati agli interventi di Vigili del Fuoco e segnalazioni comunicate da ~~Autorità di Polizia,~~ o di intervento **richiesta intervento di personale sanitario** per ~~del 118~~ **malore viaggiatore (112 Numero Unico emergenze)** richiesto direttamente dal personale del treno, per cui il GI ne venisse informato solo successivamente, per l'attribuzione a causa esterna sarà necessaria dichiarazione formale dell'IF (Allegato C) e rapporto del PdB a certificazione di quanto occorso.

Gli interventi dei Vigili del Fuoco sul materiale rotabile o bordo treno potranno essere ricondotti a causa esterne previa produzione di Allegato C e relazione tecnica a supporto che attesti l'origine esterna dell'evento.

Per gli eventi legati a ~~intemperanza viaggiatori caduta~~ **infortunio** viaggiatori **a bordo treno** e

~~/malore viaggiatori, fenomeni di fitta nebbia e slittamenti per foglie 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 C), corredata dal rapporto del personale interessato ed eventuale documentazione fotografica e può essere accordata anche in assenza di intervento delle Forze dell’Ordine.~~

~~Per gli eventi di atti vandalici o furti/danneggiamenti da parte di estranei (anche lancio sassi) commessi a bordo treno o a danno del materiale rotabile o all’azionamento freno di emergenza/spiombamento porte, può essere richiesta la commutazione del codice in “causa esterna”, previa presentazione di apposita dichiarazione dirigenziale (Allegato C) corredata da denuncia presentata agli Organi di Polizia.~~

~~In caso di presenza di estranei o ostacoli lungo la linea, l’evento sarà ricondotto a “cause esterne” solo se il fonogramma (M40 o 100b) dell’AdC avvenga entro 15 minuti dalla rilevazione dell’evento.~~

~~Nel testo dell’evento anomalo relativo dovranno essere riportati gli estremi del modulo.~~

▪ **Intemperanza Viaggiatori**

L’intemperanza viaggiatori da cui scaturisca l’intervento delle FF.OO. non necessiterà di dichiarazione dirigenziale ma potrà essere attribuito immediatamente a cause esterne (codice PIC 89) previa comunicazione in tempo reale da parte dell’AdC al RdC.

In assenza di intervento delle FF.OO. il PdB dovrà dare immediatamente comunicazione del viaggiatore intemperante al RdC, il quale riporterà nel testo dell’EA quanto accaduto ed inizialmente i ritardi saranno attribuiti all’IF (cod. 50 *Richiesta di un maggiore tempo di sosta*). I ritardi scaturiti potranno successivamente essere ricondotti a cause esterne (cod.89) previa produzione di dichiarazione dirigenziale corredata dal rapporto del PdB (presentata entro i 4 giorni lavorativi successivi all’evento).

▪ **Indebita apertura porte/azionamento freno emergenza**

Gli eventi come l’indebito azionamento maniglia apertura porte e l’indebito azionamento freno di emergenza, a seguito comunicazione da parte del Personale di Bordo al RdC in tempo reale saranno codificati 62_Veicoli viaggiatori. La commutazione a causa esterna potrà avvenire previa presentazione della dichiarazione dirigenziale supportata dal rapporto del PdB, nonché dalla comunicazione registrata alla Sala Operativa di Prodotto che avverrà nei modi d’uso, secondo le disposizioni interne delle IF (M40/ sistema informatico dell’IF /segnalazione dell’anomalia o del ripristino della funzionalità della porta sul libro di bordo).

I rapporti del personale di bordo a supporto delle richieste dirigenziali saranno accettati se redatti tramite il sistema software dell’IF proprietaria o in alternativa anche mezzo mail se prodotti alla Sala Operativa di Prodotto in “tempo reale”, ovvero immediatamente al termine della prestazione lavorativa (faranno fede la data registrata dal sistema informatico dell’IF o la data di invio mail da parte del personale del treno).

▪ **Atti vandalici al materiale rotabile**

Ai fini della commutazione di un E.A. a causa esterna per eventi come lancio sassi /

grafitaggio / azionamento indebito estintori / azionamento indebito sistema antincendio / vandalizzazione del materiale etc. (*atti vandalici*), le Imprese Ferroviarie dovranno sempre presentare come materiale a supporto della dichiarazione dirigenziale (Allegato C) la denuncia agli organi di polizia oppure la segnalazione alle autorità competenti.

La dichiarazione dirigenziale dovrà essere presentata non oltre il quarto giorno lavorativo successivo alla conclusione dell'evento, con relativo adeguamento del codice causa dell'evento anomalo nella PIC, permanendo lo stesso in stato di "Non certificato".

La documentazione a supporto (denuncia) potrà essere trasmessa entro e non oltre le tempistiche previste per la chiusura dei dati nella PIC (1^ step di validazione), ovvero entro la fine del mese solare successivo a quello oggetto dell'evento.

In mancanza della documentazione suddetta (denuncia) l'evento sarà ricondotto a codice conto IF proprietaria.

▪ **Slittamenti**

I fenomeni di slittamento / pattinamento dei rotabili non devono di norma essere ricondotti a cause esterne.

Costituisce un'eccezione la casistica degli slittamenti scaturiti da presenza di fogliame sulle rotaie, nel solo periodo autunnale, previa presentazione di apposita dichiarazione dirigenziale (Allegato C) corredata dal rapporto del personale di bordo interessato ed eventuale documentazione fotografica.

Alla ricezione della comunicazione registrata da parte dell'AdC di un treno di uno slittamento / pattinamento:

- in assenza di prescrizione di riduzione velocità, dovrà essere aperto un EA cod.64 (Personale IF);
- in presenza di prescrizione di riduzione velocità, dovrà essere aperto un EA cod.24 (Armamento e sede) cui seguirà richiesta di intervento degli AM.

Il GI provvederà in ogni caso a richiedere opportuna visita linea da parte degli AM che sarà finalizzata all'individuazione della reale causa che ha provocato l'evento: qualora venga individuata una anomalia sul "piano del ferro" il codice dell'EA sarà confermato (se codificato inizialmente 24), oppure opportunamente modificato ad altro codice conto RFI secondo i flussi interni del GI.

Qualora invece non venissero riscontrate anomalie e riattivata la circolazione alla normale velocità di linea senza interventi manutentivi, il codice dell'EA sarà modificato in 64 (materiale rotabile);

Eventuali casistiche particolari relative a slittamenti per presenza di salsedine, ghiaccio o altri agenti / fenomeni naturali per cui l'IF richieda l'attribuzione ad una causa esterna, saranno puntualmente approfonditi e valutati nell'ambito degli appositi tavoli di confronto tra GI e IF previa presentazione del materiale probatorio della eccezionalità dell'evento (documentazione fotografica / video etc.) a cura della IF interessata.

Casi particolari

- **Verbali preventivi per forte affluenza viaggiatori/controlli antievasione**

Potranno essere attribuiti codici di “causa esterna” ai ritardi conseguenti ad attività di controlli antievasione o a grande affluenza di viaggiatori per manifestazioni, fiere o altri eventi pubblici, se formalmente dichiarati in modo preventivo dall’Impresa Ferroviaria con documento scritto (Verbale preventivo condiviso IF/ struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario e successive richieste per singolo/gruppo treni attraverso Allegato B) e autorizzati dalla Struttura Centrale di Direzione Circolazione ed Orario.

Nei verbali preventivi dovrà essere sempre indicato quanto segue:

- Descrizione evento (es. Lucca Comics/Fiera del XXXX/Concorso XXX etc.)
- Data o periodo in cui si svolge l’evento
- Tratte di linea interessate
- Fasce orario/ Treni coinvolti interessati dal possibile maggior flusso viaggiatori

Nel caso non fosse possibile definire e individuare preventivamente fasce orarie o treni critici, sarà cura delle Strutture territoriali di DCIO valutare e convalidare la congruità delle richieste pervenute.

L’attribuzione del ritardo sarà in prima battuta sempre con cod.50/IF.

La richiesta da parte dell’IF della variazione a cause esterne dovrà essere partecipata alla Struttura Territoriale di DCIO e supportata dalla documentazione seguente:

- Allegato C
- Rapporto del Personale di Bordo (redatto in tempo “reale”/ sistema software dell’IF etc.).

Il testo dell’EA sarà opportunamente integrato con la dicitura: “Causa Esterna per Dichiarazione n..... (numero attribuito dalla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario) di..... (IF). Riferimento verbale condiviso IF/ GI del xxxxx”.

Per quanto concerne i controlli antievasione, si procederà in maniera analoga: l’IF interessata comunicherà preventivamente alla Struttura Territoriale di DCIO date, orari e treni interessati riportati nel Verbale preventivamente predisposto. L’attribuzione del ritardo sarà in prima battuta al cod.50/IF ed in seguito potrà essere ricondotto al codice 89 seguito presentazione Allegato C e rapporto PdB.

- **Urti / Sobbalzi / Ostacoli**

Per l’attribuzione a “causa esterna” di anomalie conseguenti a urti, sobbalzi, ostacoli lungo linea 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. L’anomalia sarà inizialmente aperta con il codice PIC 24.

I tecnici di RFI effettueranno visita sul posto al fine di individuare la reale causa dell’evento segnalato. Gli esiti della stessa saranno comunicati formalmente al RdC mediante comunicazione registrata (M40/M100b) e qualora gli esiti fossero negativi o comunque non riconducibili al GI o all’IF, la codifica sarà assegnata a causa esterna dal DCCM con il cod. 83 (dovrà essere esplicitato che non è stata rilevata alcuna anomalia né effettuati interventi di ripristino).

Nei casi descritti nel presente capitolo, Qualora la comunicazione della IF non avvenga nel rispetto dei tempi previsti di 15 minuti, il ritardo sarà attribuito alle IF (cod.68).

Si precisa che in merito agli urti, le dichiarazioni dirigenziali di istanze di modifica in “causa esterna” di anomalità attribuite a guasti treno per le quali venga rilevato un danno da urto in officina o in tempo differito rispetto all’evento stesso, dovranno essere inoltrate (mezzo mail) dalle IF interessate ~~esclusivamente~~ alle strutture Territoriali e Centrale preposte di Direzione Circolazione e Orario (esercizio-pocp@rfi.it e Performance.Regime.COER.XX@rfi.it), corredate del materiale probatorio necessario (documentazione fotografica, relazione tecnica d’officina, Ordine di Lavoro d’officina per le riparazioni occorse, etc.) ~~nei tempi previsti da questa procedura~~ entro e non oltre 7 giorni lavorativi dall’evento e successivamente trasmesse dalla struttura territoriale di competenza preposta di Direzione Circolazione e Orario alla ~~struttura centrale di Direzione Circolazione ed Orario~~, per essere valutate direttamente al Tavolo Tecnico Nazionale di Performance Regime.

Si specifica che per “urti con ostacoli lungo linea” non si intendono le interazioni catenaria/pantografo, che dovranno sempre essere trattate tramite appositi tavoli tecnici e opportuna documentazione come descritto nei paragrafi seguenti.

Circostanze particolari non riconducibili ai casi sopracitati verranno trattate in analogia ai casi previsti dalla Procedura vigente, con documentazione a supporto, dalla struttura centrale di Direzione Circolazione ed Orario.

- **Segnalazioni da parte dell’AdC di formazioni di “arco elettrico” su LdC (“sfiammate”)**

In caso di comunicazione registrata da parte dell’AdC della rilevazione di una “sfiammata” (arco elettrico) tra pantografo e linea di contatto, il personale del treno dovrà comunicare lo stato visivo del pantografo (se occorre o meno condizionamento) e lo stato visivo della LdC, (libertà della sagoma TE).

Nel caso in cui il pantografo risulti danneggiato, la LdC (a seguito di visita degli agenti TE) risulti integra e conseguentemente la circolazione sia riattivata senza interventi di ripristino all’infrastruttura, il codice causa sarà attribuito in prima battuta all’IF proprietaria (cod. 64).

Nel caso in cui il pantografo risulti integro (dichiarazione scritta dell’AdC dell’idoneità visiva del pantografo, possibilità di muoversi senza interventi per la messa in sicurezza da parte del personale TE e cambio pantografo), sarà aperto in prima battuta nella PIC un E.A. codice 23 cui farà seguito l’intervento dei tecnici TE per la verifica della linea.

I tecnici intervenuti sul posto accerteranno lo stato della LdC ed in caso di anomalie il codice causa sarà confermato 23.

Qualora invece a seguito della visita degli agenti TE, la LdC risulti integra, senza aver subito danni e contestualmente anche il pantografo, seguito comunicazione registrata dell’AdC, risulti ugualmente integro, con la circolazione riattivata senza interventi di ripristino, riduzioni di velocità, condizionamento o cambio del pantografo per inefficienza dello stesso, il codice causa attribuito sarà 83 *Eventi accidentali*

Allorquando la comunicazione della sfiammata da parte dell’AdC non avvenga nel rispetto dei tempi previsti di 15 minuti, il ritardo del treno sarà codificato conto IF (codice PIC 68 *Personale*) e confermato anche nel caso in cui sia la LdC che il Materiale Rotabile risultino integri a seguito dei controlli previsti.

Nel caso in cui sia il pantografo che la LdC risultino danneggiati, si procederà

all'assegnazione in prima battuta il codice causa al codice 79.

La parte interessata (DOIT/IF) potrà contestare il codice assegnato previa attivazione del tavolo tecnico di confronto come previsto dal paragrafo II.2.12 *Analisi delle cause e corretta attribuzione in caso di interazione fra rotabili e infrastruttura*.

II.2.11 Inconvenienti d'esercizio (codice PIC 90)

Le anomalie attribuite al codice 90 "Inconvenienti d'esercizio", di norma, potranno essere certificate su PIC solamente dopo l'attribuzione della causa a seguito della conclusione degli accertamenti delle Commissioni d'indagine, a meno di formale disposizione della competente struttura centrale di Direzione Circolazione ed Orario che ne disponga la certificazione con il codice 90. In tal caso il campo descrittivo della stessa dovrà essere completato con la dicitura "Evento certificato in assenza di risultanze della Commissione d'inchiesta, nel rispetto dei tempi di consolidamento della banca dati PIC. Ulteriori informazioni in Banca Dati **Sicurezza Pericoli**".

II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura

Si riportano di seguito i casi di "interazione tra materiale rotabile ed infrastruttura ferroviaria" e i relativi codici da attribuire:

- a) Anomalia dovute a interazione catenaria-pantografo.
- b) Indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR)
- c) Erogazione del servizio Parking su asset RFI
- d) Intervento del SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno).
- e) Disconnessione di treni su linee attrezzate con ERTMS – ETCS.
- f) Intervento RTB/RTF (Rilevamento Termico Boccole/Rilevamento Temperatura Freni).

a) Anomalia dovute a interazione catenaria-pantografo

Al manifestarsi di una anomalia interessante la linea di contatto e/o un materiale rotabile dovuta all'interazione catenaria/pantografo, si riporta l'iter procedurale necessario per l'attribuzione delle responsabilità, in particolare quelle assegnate a seguito di contraddittorio tra RFI e IF.

Attribuzione delle cause.

Il DCCM, fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza, avvalendosi delle informazioni ricevute dal CEI/CI e dall'AdC del treno coinvolto, attribuirà in prima battuta all'anomalia il codice:

Causa PIC 23 (Impianti di alimentazione elettrica per trazione) conto RFI, nelle seguenti casistiche:

- i tecnici TE intervenuti sul posto riscontrano la rottura (meccanica o per fusione) delle funi portanti la linea di contatto con o senza ingombro della sagoma di transito;

- i tecnici TE intervenuti sull'anormalità riscontrano la rottura per fusione dei conduttori di contatto in corrispondenza del sezionamento a spazio d'aria dei portali TE;

Causa PIC 64 (Mezzi di trazione) conto Impresa Ferroviaria proprietaria coinvolta nell'anormalità, nelle seguenti casistiche:

- i tecnici TE intervenuti sull'anormalità riscontrano una rottura per fusione della linea di contatto con treno fermo oppure in fase di spunto per la ripartenza;
- il treno oggetto dell'anormalità presenta un dissesto al pantografo e i tecnici di RFI a seguito visite e/o ricognizioni, **nella tratta precedente interessata e nel punto di arresto del treno, previste dalla normativa non rilevano danneggiamenti alla catenaria (linea di contatto, sospensioni, mensole, pendini ecc.);**

In tutti i casi non specificatamente previsti nelle casistiche sopra elencate dovrà sempre essere attribuito il codice:

Causa PIC 79 (Interazione pantografo/catenaria) ~~in attesa di accertamenti per i casi non riconducibili a quelli precedenti;~~ la responsabilità sarà attribuita in misura del 50% a RFI e del 50% all'IF coinvolta.

~~A seguito di opportune verifiche da parte dei referenti di RFI e della IF coinvolta, per i soli casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto, Per i casi attribuiti in prima istanza ai codici 23 e 64 le parti interessate (DOIT e IF) potranno contestare il codice attribuito alla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario entro 3 5 giorni lavorativi e richiedere l'espletamento degli accertamenti formali con le modalità sotto riportate. In tal caso l'anormalità dovrà permanere nello stato di "Non certificato" sarà considerata sospesa fino alla conclusione del Tavolo Tecnico che verrà istituito nelle modalità sotto riportate.~~

~~Altresì, Analogamente anche per gli eventi con l'attribuzione in prima istanza del codice PIC 79, entro 3 5 giorni lavorativi, sarà facoltà di una o di entrambe le parti coinvolte (DOIT / IF) a cura della struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario avviare l'iter formale per l'individuazione della corretta responsabilità, istituendo il "Tavolo Tecnico" nelle modalità sotto riportate causa scatenante l'anormalità, richiedendo l'attivazione del "Tavolo Tecnico". Nel solo caso di indisponibilità del veicolo ferroviario per sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria, in quanto l'IF ed il Gestore Ferroviario sono impossibilitati ad effettuare sopralluoghi o rilievi tecnici, viene prevista l'estensione dei tempi di individuazione delle responsabilità. Qualora tali tempistiche non siano conformi a quanto previsto da questa procedura relativamente al consolidamento dei dati in Banca dati PIC, l'evento anomalo sarà certificabile con cod.79 previa autorizzazione della competente struttura di DCIO.~~

Le DOIT o le II.FF. potranno richiedere l'attivazione del "Tavolo Tecnico" di confronto interfacciandosi con la competente Struttura Territoriale di Direzione Circolazione e Orario entro i 5 giorni lavorativi successivi all'evento, richiedendo mediante il modulo previsto e opportunamente compilato (allegati D /E alla presente procedura) la nomina del REFTE / REFIF. Qualora la controparte non comunichi il proprio referente entro 5 giorni lavorativi dalla richiesta l'E.A. verrà attribuito e certificato nella PIC alla parte inadempiente con coerente integrazione del campo note.

In tutti i casi sopra descritti (EA attribuiti al cod. 23, 64 o 79), la richiesta di avvio degli approfondimenti congiunti da parte delle DOIT / IF interessate è subordinata sempre alla

presentazione di idonea documentazione tecnica supportata da elementi probatori atti ad avvalorare le tesi della parte richiedente.

Tutta la documentazione sottoelencata e contrassegnata con (*) dovrà essere presentata contestualmente alla richiesta di apertura del Tavolo Tecnico:

Imprese Ferroviarie:

- documentazione fotografica delle parti danneggiate del materiale rotabile (*);
- estratto del materiale video della telecamera di bordo qualora presente;
- rapporti manutentivi del materiale rotabile (*);
- ZTE/DISW in formato tabellare e libro di Bordo del materiale (*);
- report di eventuali altri sistemi diagnostici presenti a bordo;
- modulistica (rapporto del personale di bordo e comunicazioni registrate M40) (*);

Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale di RFI:

- report fotografico delle parti danneggiate sia dei componenti dell'infrastruttura che del pantografo (anche a seguito dell'eventuale ricondizionamento) (*);
- eventuali immagini dei sistemi di Video Ispezione pantografi;
- estratto RCE DOTE riportante gli interventi delle protezioni TE nelle SSE/Cabine TE (*);
- rapporti manutentivi riferiti al tratto di infrastruttura oggetto dell'anormalità (*);
- rilievi dei treni diagnostici se disponibili;
- modulistica (disalimentazione LdC, interruzione circolazione, comunicazioni tra AdC – D.C.O./DM/DCCM e/o relative CVR per le quali occorrerà formalizzare la richiesta al Responsabile di microstruttura interessato, facendo riferimento al protocollo di istituzione del Tavolo Tecnico) (*).

Tale documentazione dovrà essere fornita e condivisa alla controparte in maniera contestuale alla richiesta di nomina del REFTE / REFIF. In assenza della documentazione a supporto necessaria, la richiesta di avvio del Tavolo Tecnico non avrà seguito e la contestazione sarà considerata decaduta.

Nel solo caso di indisponibilità del veicolo ferroviario per sequestro da parte dell'Autorità Giudiziaria, in quanto l'IF ed il Gestore Ferroviario sono impossibilitati ad effettuare sopralluoghi o rilievi tecnici, viene prevista l'estensione dei tempi di individuazione delle responsabilità. Qualora tali tempistiche non siano conformi a quanto previsto da questa procedura relativamente al consolidamento dei dati in Banca dati PIC, l'evento anomalo sarà certificabile con cod.79 previa autorizzazione della competente struttura di DCIO.

Il Tavolo Tecnico di confronto fra il Gestore Infrastruttura e l'Impresa Ferroviaria proprietaria ha il fine di stabilire un'attribuzione condivisa relativamente alla reale causa che ha generato l'interazione pantografo/catenaria.

Il codice causa sarà opportunamente modificato oppure confermato a seguito delle risultanze del Tavolo Tecnico Territoriale.

Qualora invece nessuna delle parti interessate dovesse procedere alla richiesta di istituzione del “Tavolo Tecnico Territoriale” entro i 5 giorni lavorativi successivi all'accadimento, ai fini del Performance Regime l'evento anomalo sarà considerato concluso e la Struttura preposta di DCIO provvederà a certificare il codice causa nella PIC. Nel caso di prima attribuzione al codice 79, verrà integrato opportunamente il testo dell'evento: *“Tavolo Tecnico Territoriale di approfondimento non richiesto da DOIT xxx/IF xxx. Certificata responsabilità condivisa”*.

La richiesta di attribuzione a cause esterne dell'evento dovrà essere valutata esclusivamente dal Tavolo Tecnico Nazionale. Pertanto dovrà essere inoltrata dalla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario tutta la documentazione prodotta in ambito Tavolo Tecnico Territoriale, corredata da dichiarazioni dirigenziali (Allegato B e/o C della Procedura) presentate con firma autografa/digitale certificata del dirigente responsabile con documentazione a supporto (materiale fotografico, materiale non ferroviario che ha determinato il danneggiamento del pantografo o della Linea di Contatto etc.) che provi con ragionevole certezza l'attribuzione ad una causa esterna.

“Tavolo Tecnico” di confronto tra RFI e IF (modalità operative).

In presenza di un'anormalità per cui necessiti esperire accertamenti formali in caso di contestazione della responsabilità dell'evento è necessario istituire il “Tavolo Tecnico” di confronto tra RFI e IF. Nell'ambito del “Tavolo Tecnico” le figure che intervengono sono le seguenti:

REFTE: specialista di Trazione Elettrica, lato RFI, ~~nominato~~ **comunicato** annualmente da ogni Responsabile di DOIT **(o suo delegato)**, che agisce per delega negli accertamenti formali per i casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto. I nominativi, completi di tutti gli estremi per la loro identificazione, dovranno essere comunicati a Esercizio Infrastrutture della DOI.

REFIF: specialista lato IF, ~~nominato~~ **comunicato** annualmente dall'IF stessa, che agisce per delega negli accertamenti formali per i casi di mancata condivisione della responsabilità dell'accaduto. I nominativi, completi di tutti gli estremi per la loro identificazione, dovranno essere comunicati alla competente Struttura Centrale di Direzione Circolazione ed Orario per la successiva informazione alle competenti strutture territoriali di Direzione Circolazione e Orario.

RAN.IF: referente dell'IF intervenuto sull'anormalità, che potrà anche coincidere con l'AdC del treno oggetto dell'avaria; avrà il compito di mettere a disposizione tutte le informazioni eventualmente richieste dal referente RFI intervenuto circa il materiale rotabile (numero del treno, la tipologia del materiale rotabile e il tipo del pantografo).

Quanto sopra, al solo fine di poter ricostruire la dinamica dell'evento. Il referente della IF sull'anormalità dovrà altresì indicare l'eventuale luogo di deposito del materiale coinvolto nell'eventualità di successive verifiche al materiale rotabile.

RAN.TE: referente di RFI intervenuto sull'anormalità che potrà anche coincidere con

L'Operatore della Manutenzione o altra figura della DOIT intervenuta; avrà il compito di garantire il corretto flusso delle informazioni riguardo l'anormalità stessa e di raccogliere tutte le informazioni necessarie per una corretta e puntuale ricostruzione della dinamica di quanto accaduto (primo punto di interferenza pantografo/catenaria, tipo di pantografo, parti dissestate della linea di contatto, foto di tutte le parti dissestate del pantografo e del materiale rotabile con la chiara evidenza degli striscianti e del verso di marcia del treno, ecc..).

L'elenco dei referenti TE e IF (REFTE e REFIF) potrà essere aggiornato a discrezione delle DOIT e delle IIFF previa comunicazione formale.

~~In caso di contestazione del codice di attribuzione del ritardo, la DOIT di giurisdizione o l'IF interessata, entro 3 giorni dall'evento, dovrà attivarsi per richiedere, tramite la competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario, la nomina del referente della controparte.~~

~~Nel dettaglio:~~

- ~~• per i casi specificamente previsti, attribuiti in prima istanza al codice **PIC 23** (Impianti di alimentazione elettrica per trazione), la DOIT potrà contestare alla competente Struttura Territoriale di Direzione Circolazione e Orario l'attribuzione del codice nei modi d'uso e attivare contestualmente il "Tavolo Tecnico" di confronto **entro 3 giorni lavorativi** dall'evento mediante il modulo previsto opportunamente compilato (Allegato E) richiedendo la nomina del REFIF. Qualora l'IF non comunichi il proprio referente entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta, la competente Struttura Territoriale di Direzione Circolazione e Orario provvederà ad inviare un sollecito formale e, trascorsi ulteriori 2 giorni lavorativi senza riscontro, l'EA verrà attribuito all'IF e certificato in PIC con coerente integrazione del campo note;~~

- ~~• per i casi specificamente previsti, attribuiti in prima istanza al codice **PIC 64** (Mezzi di trazione), la IF proprietaria potrà contestare alla competente Struttura Territoriale di Direzione Circolazione e Orario l'attribuzione del codice nei modi d'uso e attivare contestualmente il "Tavolo Tecnico" di confronto **entro 3 giorni lavorativi** dall'evento, mediante il modulo previsto opportunamente compilato (Allegato F), richiedendo la nomina del REFTE. Qualora la DOIT interessata non comunichi il proprio referente entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta, la competente struttura territoriale di DCIO provvederà a inviare un sollecito formale e, trascorsi ulteriori 2 giorni lavorativi senza riscontro, l'EA verrà attribuito alla parte DOIT e certificato in PIC con coerente integrazione del campo note.~~

~~Per gli eventi con l'attribuzione del codice PIC 79 sarà direttamente la struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario entro 3 giorni lavorativi dall'evento a richiedere la nomina dei referenti sia lato IF che lato DOIT con modulo cui Allegato D alla presente. Qualora i nominativi dei referenti (REFTE/REFIF) delle parti interessate non vengano comunicati **entro 3 giorni lavorativi dalla richiesta** o, a seguito di sollecito, al massimo **entro 5 giorni successivi**, la competente Struttura Territoriale di Direzione Circolazione e Orario valuterà l'attribuzione della responsabilità dell'EA alla parte inadempiente e, in tal caso, provvederà ad integrare coerentemente il campo note dell'EA in PIC.~~

Alla data della nomina dei referenti di cui sopra si ritiene avviato formalmente il "Tavolo Tecnico" ed entro e non oltre **15 giorni lavorativi** dall'istituzione del Tavolo dovrà essere redatto un verbale a firma congiunta per stabilire la responsabilità dell'evento.

Per i casi attribuiti in prima istanza al **codice PIC 23** (Impianti di alimentazione elettrica per trazione) o al **codice PIC 64** (Mezzi di trazione), una volta nominati i referenti ed istituito formalmente il Tavolo Tecnico, sarà cura della parte che ne ha richiesto l'attivazione (DOIT/IF) proporre una o più date in cui svolgere l'incontro, informando la competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario di riferimento. La controparte potrà accettare o proporre date alternative, sempre e comunque entro e non oltre i 7 giorni lavorativi dall'avvio formale del Tavolo Tecnico.

Per i casi attribuiti in prima istanza al **codice PIC 79** (Interazione linea di contatto/treno), una volta nominati i referenti ed istituito formalmente il Tavolo Tecnico, sarà cura della competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario di riferimento proporre una o più date in cui svolgere l'incontro. Le parti interessate potranno accettare o proporre date alternative, sempre e comunque entro e non oltre i 7 giorni lavorativi dall'avvio formale del Tavolo Tecnico.

Sarà **sempre** cura della competente struttura territoriale di DCIO richiedere formalmente (mezzo mail) lo stato di avanzamento dei lavori del Tavolo Tecnico ed in caso di rifiuto delle date proposte senza alcuna alternativa e/o assenza reiterata di una delle parti, l'evento verrà attribuito e certificato al soggetto inadempiente con coerente integrazione del testo dell'EA.

Qualora non si riuscisse a definire una responsabilità condivisa al Tavolo Tecnico Territoriale, il contraddittorio verrà trattato al Tavolo Tecnico Nazionale, per cui dovrà essere inoltrato da REFTE e REFIF, il verbale a firma congiunta e tutta la documentazione ad esso allegata, alla competente struttura territoriale di DCIO di riferimento. ~~entro e non oltre 30 giorni lavorativi dalla data in cui è avvenuto l'EA oggetto di disamina.~~

~~Trascorso tale termine senza risultanze, entro 3 giorni lavorativi, sarà attivato d'ufficio il Tavolo Tecnico Nazionale e le parti in causa dovranno comunicare i nominativi dei referenti partecipando contestualmente tutta la documentazione prodotta. Non saranno presi in considerazione ulteriori elementi inoltrati oltre tale termine.~~

Nell'ambito del "Tavolo Tecnico" sarà possibile effettuare specifici sopralluoghi congiunti per approfondire la dinamica dell'evento. Entro e non oltre quindici giorni dall'istituzione del "Tavolo Tecnico" dovrà essere redatto un verbale a firma congiunta REFTE-REFIF riportante in allegato tutta la documentazione necessaria a chiarire la dinamica dell'accaduto, ~~e precisamente se disponibile:~~

- ~~— report fotografico delle parti danneggiate sia dell'infrastruttura che del materiale rotabile;~~
- ~~— immagini dei sistemi di Video Ispezione pantografi;~~
- ~~— estratto del giornale DOTE riportante gli interventi delle protezioni TE nelle SSE/Cabine TE;~~
- ~~— ultimi rapporti di manutenzione riferiti al tratto di infrastruttura oggetto dell'anormalità e/o rilievi diagnostici;~~
- ~~— ultimi rapporti di manutenzione del materiale rotabile;~~
- ~~— DISW grafico ed in forma tabellare e libro di Bordo del materiale;~~
- ~~— report di eventuali altri sistemi diagnostici presenti a bordo;~~
- ~~— modulistica (disalimentazione, interruzione, comunicazioni tra AdC DCO/DM/DCCM e/o relative CVR per le quali occorrerà formalizzare la richiesta al Responsabile di struttura~~

interessato, facendo riferimento al protocollo di istituzione del Tavolo tecnico);

Sarà cura del REFTE, tramite l'analista della struttura Gestione Esercizio Territoriale della DOT, comunicare tale risultanza al Responsabile della competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario di giurisdizione al fine di inserire il codice causa corrispondente per la certificazione dell'anormalità in PIC.

Nell'eventualità che non si riuscisse a definire le responsabilità al Tavolo Tecnico **Territoriale**, l'anormalità verrà analizzata nell'ambito del Tavolo Tecnico Nazionale con i referenti di Direzione Circolazione ed Orario, Direzione Operativa Infrastrutture e delle IF appositamente nominati.

La richiesta di attivazione del Tavolo Tecnico Nazionale dovrà essere partecipata alla preposta Struttura Centrale di DCIO mezzo mail (esercizio-pocp@rfi.it) e, per conoscenza, alla struttura territoriale di riferimento: Performance.Regime.COER.XXX@rfi.it) da una oppure da entrambe le parti interessate, entro 10 giorni lavorativi dalla chiusura del Tavolo Tecnico Territoriale (farà fede la data riportata nel verbale a firma congiunta).

In questa evenienza il codice causa inizialmente attribuito rimarrà invariato fino al termine degli approfondimenti del TTN.

Trascorsi 30 giorni lavorativi dalla data dell'evento senza risultanze, sarà in ogni caso attivato d'ufficio il Tavolo Tecnico Nazionale e le parti in causa dovranno inoltrare alle Strutture di Sede Centrale tutta la documentazione prodotta in ambito Territoriale. Non saranno presi in considerazione ulteriori elementi non partecipati alla controparte durante i tavoli congiunti.

Sopralluogo congiunto.

Al fine di ricostruire la puntuale dinamica dell'avaria dovuta all'interazione, se richiesti, potranno essere effettuati opportuni sopralluoghi da parte di RFI, congiuntamente alla IF proprietaria del treno oggetto dell'avaria, da ricondurre in due tipologie:

- **Sopralluogo all'atto dell'anormalità al treno oggetto del guasto o ai treni precedenti, sia in linea/stazione o deposito IF:** sarà cura del CEI e delle competenti strutture territoriali preposte di Direzione Circolazione e Orario coinvolte coordinare con le Sale Operative delle IF coinvolte l'intervento di verifica da parte del personale RFI sui dispositivi di captazione del materiale rotabile oggetto dell'anormalità e di quelli precedenti alla stessa. Tali sopralluoghi potranno essere effettuati in linea, in opportuna località di servizio (non necessariamente di fine corsa) oppure all'interno dei depositi su indicazione dell'IF proprietaria. Per i treni del servizio Long-Haul il coordinamento con le Sale Operative dell'IF sarà tenuto dalla struttura Gestione Circolazione Nazionale e Servizi in ambito DCIO e dalla struttura Esercizio Infrastrutture in ambito DOI.
- **Sopralluogo successivo all'istituzione del tavolo tecnico con REFTE e REFIF:** sarà cura del REFTE e del REFIF effettuare, qualora ritenuto opportuno, sopralluoghi congiunti sul luogo dell'anormalità, presso i nuclei manutentivi ove sono conservate le parti dei dispositivi TE coinvolti nell'anormalità e presso il deposito della IF ove sono conservate le parti dissestate del pantografo oggetto dell'avaria.

Intervento dei tecnici di RFI per condizionamento/rimozione del pantografo.

A seguito di un'anormalità dovuta all'interazione catenaria/pantografo, qualora siano necessari degli interventi da parte dei tecnici di RFI al materiale rotabile coinvolto, riconducibili ai casi di:

- condizionamento del pantografo sull'imperiale senza rimozione di alcuna parte;
- rimozione di tutto o parti del pantografo con deposito a bordo del materiale o presso la sede dell'Unità Manutentiva/Nucleo Manutentivo (custodite in luogo sicuro e comunicato alla IF; va precisato che qualsiasi parte del materiale rotabile oggetto di dissesto/rimozione è di proprietà della IF, mentre qualsiasi parte dell'infrastruttura coinvolta nell'anormalità è di proprietà RFI, e costituisce evidenza dell'accaduto. RFI e la IF sono responsabili del recupero dei reperti di proprietà, da effettuarsi possibilmente entro la fine dell'anormalità.

Qualora RFI, durante le operazioni di intervento dei tecnici TE (condizionamento pantografo e/o ripristino LdC) recuperasse eventuali parti del materiale rotabile, queste dovranno essere, di norma, depositate a bordo del treno stesso.

Nell'eventualità non fosse possibile immediata restituzione per problematiche dovute all'IF (es. materiale ingombrante) sarà cura della stessa, per mezzo del proprio personale presente sul posto, chiederne momentanea custodia alle Strutture di RFI. In tal caso il personale TE provvederà a comunicare per iscritto la presa in carico del pantografo al personale di bordo. Qualora parti del materiale rotabile fossero invece rinvenute in tempo differito rispetto all'evento, il RAN.TE dovrà avvisare l'IF proprietaria (RAN.IF), comunicando il luogo nel quale sono temporaneamente depositati. L'IF potrà dovrà provvedere autonomamente al recupero, previo avviso al RAN.TE o REF.TE., entro 10 giorni lavorativi dall'evento. Il recupero delle parti custodite dal GI, è di esclusiva competenza dell'IF.

b) Indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR)

I treni e gli impianti del GI (SSE), possono registrare temporanee anomalie di captazione o erogazione di tensione, con conseguenti aperture delle relative protezioni elettriche (AR "Interruttori extra-rapidi" degli impianti e IR "Interruttori Rapidi" dei treni). Tali anomalie non devono essere equiparate alla gestione delle anomalie di interazione pantografo/catenaria.

I ritardi in tempo reale saranno attribuiti in prima battuta al cod.78 (responsabilità condivisa GI/IF) in attesa di accertamenti, a meno di **immediate, chiare e univoche** informazioni, come ad esempio anomalie di erogazione di corrente confermate dal CEI/DOITE di giurisdizione (cod.23) oppure presenza di un singolo convoglio che manifesti difficoltà di captazione con circolazione regolare dei restanti treni in tratta (cod.64).

Nel caso in cui nell'anormalità risultino coinvolti più treni di differenti IF, il codice 78 sarà **inizialmente** associato alla IF proprietaria del primo treno che dichiara l'anomalia, in attesa degli approfondimenti successivi.

Per i casi attribuiti in tempo reale ai codici 23 e 64, l'eventuale richiesta di apertura del tavolo tecnico sarà partecipata dalle DOIT/IF interessate alla Struttura Territoriale di DCIO entro 5 giorni lavorativi, la quale provvederà al coinvolgimento della controparte nei tempi e nei modi previsti dalla vigente procedura (comunicazioni via mail). La DOIT/IF che richiede il confronto dovrà fornire preventivamente, a supporto della contestazione, la propria analisi tecnica (scatti

DOTE in formato PDF, analisi sullo stato e configurazione della SSE, ZTE/DISW in formato tabellare editabile del treno coinvolto ed eventuale relazione del Fornitore IF relativa allo stato del bordo). In assenza delle analisi e documentazioni tecniche, la Struttura Territoriale di DCIO non procederà alla convocazione della controparte e la contestazione sarà considerata decaduta (previa comunicazione via mail).

In caso di mancata risposta o in assenza della fornitura delle proprie analisi, trascorsi 5 giorni lavorativi dall'inoltro, la responsabilità dell'E.A. sarà attribuita alla parte inadempiente.

Per i casi di prima associazione al codice 78, la DOIT di giurisdizione procederà con gli accertamenti di competenza. In caso di assenza delle analisi da parte della DOIT, trascorsi 5 giorni lavorativi dall'evento, l'anormalità sarà attribuita a RFI a cura della Struttura Territoriale di DCIO (cod.23).

Se invece l'anomalia risulterà riconducibile al GI, la Struttura Territoriale di DCIO, ricevuta conferma, procederà ad opportuna modifica del codice secondo le indicazioni ricevute ed alla certificazione dello stesso conto RFI.

Qualora invece dagli approfondimenti emerga un corretto funzionamento degli impianti, entro 5 giorni lavorativi dall'evento, verrà inoltrata, per il tramite della Struttura di Territoriale di DCIO, l'estrazione dei dati RCE/DOTE alla IF coinvolta.

Qualora necessario ai fini degli approfondimenti la DOIT potrà coinvolgere più di una IF nel tavolo tecnico.

In caso di mancata risposta o in assenza della fornitura delle proprie analisi, trascorsi 5 giorni lavorativi, la responsabilità dell'E.A. sarà attribuita all'IF proprietaria.

Qualora le risultanze delle analisi svolte dall'IF siano concordi con quelle del GI, il codice causa sarà opportunamente modificato e certificato conto IF.

In caso contrario l'IF, entro 5 giorni dal ricevimento della documentazione della DOIT, fornirà le risultanze dei propri approfondimenti (ZTE/DISW in formato tabellare ed eventuale relazione del Fornitore relativa allo stato del bordo).

In questa eventualità, entro e non oltre 10 giorni lavorativi dall'invio della documentazione, le parti coinvolte svolgeranno un incontro congiunto al fine di stabilire la causa scatenante dell'anormalità.

Le risultanze del tavolo tecnico saranno partecipate alla Struttura Territoriale di DCIO con comunicazione formale (mail). Nel caso non risulti possibile individuare una responsabilità certa, sarà confermato il codice 78.

A seguito delle analisi nel tavolo tecnico gli scenari che si possono verificare sono di seguito elencati:

1. Apertura delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) senza aperture delle protezioni elettriche degli impianti (AR- "extra-rapidi") delle Sotto Stazioni Elettriche del Gestore: codice attribuito 64 (materiale rotabile);
2. In caso di aperture ripetute delle protezioni AR ("extra-rapidi") dovute ad un eccessivo

assorbimento per presenza di un numero anomalo ed elevato di treni in un tratto di linea (ad esempio per treni in ritardo a seguito di altre anomalie) e senza la possibilità di individuare uno specifico “treno causa”: il codice associato sarà 28 (Altre cause) attribuito al Gestore Infrastruttura.

3. Le aperture ripetute delle protezioni AR (“extra-rapidi”) dovute ad un eccessivo assorbimento per presenza di un numero anomalo ed elevato di treni in una tratta alimentata da SSE in maniera “non convenzionale”, causa attività di manutenzione programmate dal GI o finalizzate a lavorazioni conto gestore elettrico esterno: il codice attribuito sarà 32 (Limitazione prestazionale) attribuito al Gestore Infrastruttura.

4. Molteplici e contestuali aperture delle protezioni IR e AR in rapida successione: senza possibilità di individuare una causa chiara e univoca (Impianti/Treno): confermato codice 78;

- **Associazioni dei ritardi (casi particolari)**

In alcuni casi la **momentanea** apertura degli interruttori AR “*extra-rapidi*” della SSE, con immediata richiusura degli stessi nell’arco temporale di pochi secondi come da caratteristiche costruttive, può provocare un contestuale scatto delle protezioni elettriche (IR) dei treni, con conseguente arresto degli stessi (anormalità codificata 23).

In queste situazioni i mezzi di trazione necessitano di tempi di riavvio di diversi minuti, variabili a seconda della tipologia del rotabile.

Tale tempistica è stata individuata nella misura convenzionale di 10 minuti, trascorsi i quali, in caso di permanenti difficoltà nella ripartenza del treno, sarà aperto un secondo evento anomalo, associato al cod.64, per accudienza del materiale rotabile, cui legare i ritardi successivi.

L’IF proprietaria, in tempo differito, entro i 5 giorni lavorativi successivi all’evento, avrà facoltà di chiedere alle Strutture Territoriali preposte di DCIO, la rimodulazione dei minuti attribuiti ai due eventi anomali, fornendo apposita documentazione tecnica attestante che i parametri tecnici e le caratteristiche costruttive di “riavvio” della locomotiva prevedano tempistiche superiori ai 10 minuti convenzionali stabiliti.

c) Erogazione del servizio Parking su asset RFI

Il servizio di erogazione del “Parking” su asset RFI è normato dalla relativa Procedura Operativa Direzionale in vigore. Ad ogni adeguamento orario vengono redatti tra le Strutture Centrali preposte del GI e delle IIF della Lunga Percorrenza appositi verbali, finalizzati a definire i flussi comunicativi (RFI/IF) per le indisponibilità programmate e in caso di indisponibilità accidentale durante l’erogazione del servizio. Analoghi verbali sono redatti a livello territoriale fra il GI e le Imprese Ferroviarie del Trasporto Regionale. In caso di interruzione del servizio Parking gli eventuali ritardi dei treni dovranno essere ricondotti alla causa che l’ha determinata.

L’IF proprietaria potrà effettuare contestazione dei codici attribuiti, per il tramite della Struttura Territoriale di DCIO preposta, che provvederà al coinvolgimento della controparte, fornendo sempre i dati relativi al materiale rotabile (ZTE/DISW) al fine di individuare eventuali anomalie nel locomotore oppure nella gestione del parking da parte del personale preposto.

In assenza della documentazione richiesta, la Struttura Territoriale di DCIO non procederà alla convocazione della controparte e la contestazione sarà considerata decaduta.

Seguito istanza dell'IF proprietaria, il Gestore Infrastruttura effettuerà verifica dei dati registrati dai sistemi diagnostici fornendo tutta la documentazione disponibile (scatti DOTE, RCE etc.). In assenza di anomalie di erogazione registrate, l'anormalità sarà attribuita alla IF (codice 64). Se necessario la documentazione di cui sopra potrà essere supportata da relazione tecnica esplicativa dei dati. In caso di disalimentazione accidentale che determini l'impossibilità del completo utilizzo del servizio Parking i ritardi dovranno essere attribuiti al GI (cod. 23).

Nel caso di aperture delle protezioni elettriche (AR), ossia scatti TE con richiusura automatica nei tempi standard costruttivi (nell'ordine di secondi), sarà facoltà del GI richiedere alla IF interessata ulteriore documentazione attestante il regolare funzionamento del materiale rotabile (tempi di mantenimento del pantografo in presa in assenza alimentazione momentanea).

In mancanza di tale documentazione che escluda una problematica del materiale rotabile, in considerazione del corretto funzionamento elettrico degli impianti, i ritardi saranno attribuiti al materiale rotabile.

d) Intervento SCMT/SSC

Al manifestarsi di un intervento del sistema di controllo della marcia del treno (SCMT/SSC), fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza, il RdC riceverà le informazioni dall'AdC sul tipo di segnalazione/codice errore fornito dal DMI di bordo.

Nel caso in cui vi sia la visualizzazione sul DMI dei “codici errore” 37, 39, “Train Trip” o “Perdita del punto informativo”, vi è una indeterminatezza della causa dell'intervento SCMT/SSC, che necessita di approfondimenti (codice PIC 29 (SCMT/SSC)).

~~Per i “codici errore” diversi da quelli sopra citati, la responsabilità è direttamente attribuibile al SSB e i relativi perditempo connessi all'intervento del SCMT sono attribuiti alla responsabilità dell'IF e il DCCM attribuirà all'anormalità il codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS).~~

~~Nell'ipotesi che il (SSB) di un treno o materiale rotabile, nell'arco delle 24 ore, registri l'intervento SCMT /SSC in almeno 3 casi, il DCCM attribuirà alle anomalie il codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS). Parimenti se un punto informativo determini l'intervento al sistema SCMT / SSC in almeno 3 casi nell'arco delle 24 ore, il DCCM attribuirà alle anomalie il codice PIC 29 (SCMT/SSC). In entrambi i casi integrando coerentemente il testo degli EA.~~

Per i “codici errore” diversi da quelli sopra citati (37, 39, “Train Trip” o “Perdita del punto informativo”) come da Procedura Modalità di gestione delle segnalazioni di avaria SCMT/SSC, la responsabilità è direttamente attribuibile al SSB e i relativi perditempo connessi all'intervento del SCMT sono attribuiti alla responsabilità dell'IF e il DCCM attribuirà all'anormalità il codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS).

Per gli interventi SCMT o SSC non ascrivibili direttamente all'IF, il DCCM attribuirà in prima battuta all'evento il codice causa PIC 29 - SCMT/SSC, specificando nella descrizione dell'EA la dicitura “Intervento SCMT o SSC” corredandolo delle informazioni necessarie di cui è in possesso

(, Codici Errore, tipo di Locomotore e SSB Binario/**itinerario** interessato o Prog.KM), e avviserà il CEI che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria.

La DOIT ~~analizza il proprio sistema di terra e la ZTE/DIS del treno coinvolto~~ entro 5 giorni lavorativi dall'evento **dovrà richiedere (mezzo mail), per le necessarie analisi, tramite la Struttura Territoriale di DCIO, la ZTE/DISW (in formato tabellare) del materiale rotabile coinvolto.**

Se entro 5 giorni lavorativi dalla richiesta la IF non avrà fornito il materiale l'anormalità sarà certificata al codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS).

~~Tramite l'analista~~ **La DOIT, acquisito e analizzato il materiale fornito,** notificherà alla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario i seguenti esiti:

- il Punto informativo oggetto dell'intervento risulta guasto. In tal caso il codice causa dell'evento viene confermato conto RFI con codice PIC 29(SCMT/SSC);
- il SST (Sottosistema di terra del SCMT) funziona regolarmente ed è intervenuto a causa del guasto di un altro ente (segnale, CdB, ecc.). In tal caso avverrà la modifica del codice di causa che resterà nell'ambito della responsabilità di RFI, integrando il testo della relativa anormalità;
- il SST (Sottosistema di terra dell'SCMT) non risulta guasto e dalle analisi effettuate c'è evidenza di un problema al SSB (Sottosistema di Bordo) o di gestione dello stesso. In tal caso tramite l'invio di opportuna documentazione a supporto, il codice causa dell'anormalità verrà modificato conto IF con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS). La competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario formalmente, nello stesso giorno della modifica, avviserà l'IF coinvolta dell'avvenuto cambio di codice causa.
- L'anormalità non è riconducibile direttamente a guasti del SST (Sottosistema di terra dell'SCMT/SSC) o del SSB (Sottosistema di Bordo) e non sono presenti guasti di altri enti che ne potevano giustificare l'intervento o non è disponibile la ZTE/DIS del treno. In tal caso l'anormalità verrà contestata dalla DOIT e la stessa sarà oggetto di eventuale confronto al tavolo tecnico territoriale "SCMT/SSC" mensile.

Nei casi in cui l'IF non concordi sull'analisi fatta da DOIT dovrà inoltrare alla competente struttura territoriale di DCIO, le proprie risultanze, entro 5 giorni lavorativi dal ricevimento della comunicazione di cui sopra.

Nel caso in cui fossero necessarie analisi da parte del Fornitore, la richiesta di dilazione dei tempi di contestazione (massimo 10 giorni lavorativi) sarà inoltrata alla controparte per il tramite della Struttura di DCIO.

Qualora le analisi fossero discordanti le parti coinvolte svolgeranno un incontro congiunto (Tavolo Tecnico Territoriale) al fine di stabilire la causa dell'anormalità.

In caso di mancato accordo la parte interessata potrà richiedere ulteriore approfondimento al Tavolo Tecnico Nazionale via mail (esercizio-pocp@rfi.it, soiperformance@rfi.it).

Il codice inizialmente attribuito rimarrà invariato fino al termine del confronto.

- **Rallentamento non gestito**

Nel caso specifico di intervento del SCMT con visualizzazione sul DMI del codice errore

“44” (rallentamento non gestito), il RdC e l'AdC si atterranno allo specifico protocollo di sicurezza, previa verifica delle prescrizioni in proprio possesso e dell'aspetto dei segnali incontrati. In tal caso il DCCM attribuirà l'anormalità con codice causa PIC 29 (SCMT/SSC) in attesa dei riscontri da parte del CEI, che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria.

Se dagli accertamenti dell'AM sul posto, si conferma la presenza di un del rallentamento, ed il suo regolare inserimento nel sistema Aster, e sia escludibile il malfunzionamento delle boe, il codice di causa dell'anormalità sarà modificato dal DCCM conto Impresa Ferroviaria con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SSC/ERTMS).

Qualora invece, durante i suddetti accertamenti, fosse attribuibile la responsabilità di un agente di RFI nella non corretta gestione dei protocolli previsti, fermo restando l'applicazione dei protocolli di sicurezza attuati, la competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario attribuirà all'anormalità il codice causa PIC conto RFI (cod. 14 o 28 sulla base delle responsabilità accertate).

Nei casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa, l'IF potrà entro i successivi 5 giorni lavorativi, contestare il codice di causa dell'anormalità alla competente struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario esibendo tutta la documentazione tecnica di sua pertinenza comprese le zone tachigrafiche ZTE/DIS e i relativi log di bordo. In mancanza della documentazione a supporto della contestazione, l'anormalità resterà a carico dell'IF.

La competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario, entro la prima settimana del mese successivo, istituirà un tavolo tecnico territoriale “SCMT/SSC” di confronto tra un referente della DOIT (Analista e/o referenti SCMT, ecc..) e delle IIFF coinvolte per discutere la corretta attribuzione dei codici causa di tutte quelle anomalie SCMT o SSC del mese precedente ancora in stato di contestazione.

Le anomalie oggetto di confronto dei tavoli tecnici territoriali “SCMT/SSC” verranno comunicate alle IIFF interessate e all'analista di DOIT, a cura della competente struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario, ogni 15 giorni.

Nel caso in cui le parti non presentino opportuna documentazione tecnica al tavolo di confronto (Es. ZTE/DIS, log di bordo, documentazione tecnica di impianto, ecc..) l'anormalità verrà attribuita alla parte inadempiente.

I casi che non troveranno condivisione tra le parti al tavolo tecnico territoriale “SCMT/SSC”, verranno discussi successivamente al Tavolo Tecnico Nazionale.

e) Anormalità sulle linee attrezzate con ERTMS – ETCS

Al manifestarsi di un'anormalità su un treno connesso al Sistema Blocco Radio (RBC) sulle linee ERTMS per un treno connesso al Sistema Blocco Radio (RBC) il RdC, fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza, aprirà un'anormalità sull'evento nella PIC un Evento Anomalo con la descrizione specificando nella descrizione la dicitura “Anormalità ERTMS” corredandolo delle informazioni di cui è in possesso, necessarie per i successivi approfondimenti (numero del treno, tipologia di evento secondo i casi di seguito riportati) e attribuendo in prima istanza all'Evento Anomalo il codice causa secondo i

seguenti casi:

Il DCCM, in prima battuta, attribuirà all'anormalità il codice causa secondo i seguenti casi:

- a) **Disconnessione durante la marcia del treno:** tale disconnessione si manifesta con la perdita improvvisa della M.A. del treno e la perdita del controllo da parte di RBC. Tale evento può avvenire per molteplici cause, sia per causa del sistema di terra che di quello di bordo, nonché per una caduta delle comunicazioni radio GSM-R tra sistema di terra e sistema di bordo. In tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 27 (RBC), conto RFI.
- b) **Mancata connessione al Blocco Radio:** tale evento si manifesta nei punti di ingresso alle linee ERTMS e può essere causato dai malfunzionamenti del sottosistema di terra o di bordo della caduta della comunicazione radio GSM-R. In tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 27 (RBC), conto RFI.
- c) **Train trip durante la marcia treno ERTMS:** tale evento si manifesta con il treno che si arresta in un punto di linea, degradando la velocità, pur mantenendo la M.A. e il controllo di RBC. Successivamente all'arresto del treno, a seguito di operazioni dell'AdC (tipicamente procedura di Post Trip), viene ripresa la marcia del treno. In tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC ~~20 (Imp. Sicurezza)~~ **27 (RBC), conto RFI.**
- d) **Perdita di connessione per spegnimento DMI a bordo:** in questo caso è il macchinista che comunica l'evento al RdC ed il treno potrà essere movimentato dal RdC solo dopo che l'agente di condotta avrà provveduto al ripristino della funzionalità del DMI con il re-inserimento, nel sottosistema di bordo, di tutti i dati identificativi del treno. In tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SCC/ERTMS).
- e) **Perdita di connessione a seguito di accudienza locomotiva:** questo caso si manifesta con il treno che si arresta in un punto della linea, degradando la velocità, pur mantenendo la M.A. e il controllo di RBC. Successivamente all'arresto del treno, a seguito di operazioni dell'agente di condotta (tipicamente il cambio della piastra del DMI), viene persa la connessione radio. ~~Il tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 64 (Mezzi di Trazione) sarà,~~ **Per uniformità di gestione, l'evento sarà attribuito al codice causa PIC 69 (Mezzi Trazione – Guasto SCMT / SCC / ERTMS).**

~~A seguito dell'apertura dell'Evento Anomalo,~~ **Per le anomalie inizialmente attribuite al codice 27,** il CEI/CI procederà, ~~nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria,~~ a richiedere entro 1 giorno lavorativo un'analisi di 1° livello ~~alle strutture territoriali competenti (OMH/Nucleo SCC).~~ **al NOC ERTMS, mediante l'interfaccia dedicata, comunicando il numero dell'Avviso di Avaria.**

~~Nel caso in cui le strutture territoriali competenti (OMH, Nucleo SCC), entro 3 giorni~~

~~lavorativi, accertino un malfunzionamento del sottosistema di terra (rete GSM-R, RBC, CdB, apparati, ecc), condideranno la documentazione necessaria all'analista ERTMS del NOC e al CEI/CI che gestirà l'avaria nel rispetto delle vigenti disposizioni e dove necessario, confermerà entro 1 giorno lavorativo alla competente struttura della Direzione Circolazione e Orario di giurisdizione il codice attribuito conto RFI o il cambio codice dell'Evento Anomalo su PIC attribuendolo a RFI.~~

~~Qualora dall'analisi di primo livello non risulti alcuna avaria del sottosistema di terra, le strutture competenti territoriali (OMH/Nucleo SCC) invieranno entro 3 giorni lavorativi all'analista ERTMS del NOC, al CEI/CI e alla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario la documentazione necessaria con cui dovrà essere comunicato entro 1 giorno lavorativo la responsabilità dell'evento all'IF e, se necessario eseguito il cambio codice causa dell'anormalità conto IF con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione — Guasto SCMT/SSC/ERTMS).~~

~~Diversamente, se dall'analisi di primo livello non dovessero emergere responsabilità certe dell'evento anomalo, le strutture competenti territoriali (OMH, Nucleo SCC) potranno richiedere a NOC ERTMS un'analisi di secondo livello.~~

~~Qualora, entro 2 giorni lavorativi, NOC ERTMS certifichi che la responsabilità dell'evento anomalo sia legata al sottosistema di bordo, con necessario cambio di attribuzione codice PIC, invierà tramite l'analista ERTMS del NOC una comunicazione al CEI/CI ed alla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario di giurisdizione con la documentazione necessaria, la quale, entro 1 giorno lavorativo effettuerà il cambio codice causa dell'anormalità conto IF con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione — Guasto SCMT/SSC/ERTMS) e contestualmente avviserà formalmente l'Impresa Ferroviaria coinvolta dell'avvenuto cambio di codice causa, allegando la relativa documentazione.~~

~~Nel caso in cui invece NOC ERTMS, entro 2 giorni lavorativi, accerti che la responsabilità dell'evento è legata ad un malfunzionamento del sottosistema di terra (rete GSM-R, RBC, CdB, apparati, ecc.), confermerà al CEI/CI la responsabilità tramite il proprio Analista ERTMS. Il CEI/CI, a valle della ricezione di conferma di attribuzione anomalia da parte dell'analista ERTMS o del cambio codice attribuito conto RFI in PIC da parte della competente struttura territoriale della Direzione Circolazione e Orario, gestirà l'avaria nel rispetto delle vigenti disposizioni.~~

Entro 5 giorni lavorativi dall'evento, il NOC ERTMS, identificherà la responsabilità dell'evento anomalo indicando le cause attribuibili al sottosistema di terra (SST) o al sottosistema di bordo (SSB) e condiderà la documentazione necessaria al CEI/CI, all'OMH e all'Analista Territoriale di DOIT. Nei casi in cui si renda necessario un approfondimento con i fornitori, l'analista ERTMS invierà comunicazione (mezzo mail) alla IF interessata, per il tramite della Struttura Territoriale di DCIO, con la quale richiederà una proroga di 15 giorni lavorativi per la definizione della responsabilità dell'evento.

Il NOC ERTMS, tramite il proprio analista, gestirà la comunicazione verso la competente struttura territoriale di DCIO, confermando la causa inizialmente associata oppure

chiedendo il cambio codice conto IF dell'Evento Anomalo a seconda della responsabilità rilevata.

Entro 5 giorni lavorativi dalla ricezione della comunicazione di cui sopra, la Struttura Territoriale di DCIO provvederà a comunicare all'IF coinvolta il cambio del codice dell'E.A., allegando le analisi del GI e dando contestualmente conferma dell'avvenuta modifica del codice all'Analista ERTMS ed all'Analista Territoriale della DOIT di giurisdizione.

Quest'ultimo, ricevuta la comunicazione di cui sopra, provvederà alla gestione dell'anormalità (A.D.A.) nel rispetto delle vigenti disposizioni interne al GI.

Superate le tempistiche di cui sopra (normalmente 5 giorni lavorativi oppure 15 in caso di richiesta proroga), in mancanza delle analisi previste l'evento sarà certificato conto RFI (codice 27).

Nella eventualità invece in cui la struttura di DCIO non gestisca le comunicazioni ed il cambio del codice entro i 5 giorni lavorativi successivi al ricevimento della comunicazione da parte del NOC, l'anormalità sarà certificata conto RFI con il codice 18.

~~Nei casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa, l'IF potrà contestare il codice di causa dell'anormalità alla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario esibendo tutta la documentazione tecnica e i log di bordo (in formato leggibile e dettagliato) di sua pertinenza. In mancanza della documentazione a supporto della contestazione, o qualora il limite temporale sia stato superato senza che sia pervenuta alla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario di competenza alcuna contestazione formale da parte dell'IF, l'anormalità resterà a carico dell'IF.~~

Nei casi in cui l'IF non concordi sull'attribuzione della causa potrà effettuare contestazione alla competente struttura territoriale di DCIO, entro 5 giorni lavorativi dal ricevimento della comunicazione di cui sopra, esibendo la propria analisi tecnica, nella quale sia evidenziato il nesso causa-effetto dell'anomalia supportato da dati analitici oggettivi.

In mancanza della documentazione a supporto della contestazione, o qualora il limite temporale sia stato superato senza che sia pervenuta alcuna contestazione formale da parte dell'IF, l'Evento Anomalo sarà certificato a carico dell'IF.

Qualora invece si renda necessario un approfondimento con i propri fornitori, l'IF invierà comunicazione (mezzo mail) alla DOIT interessata e al NOC ERTMS, per il tramite della Struttura Territoriale di DCIO, con la quale richiederà una proroga di 15 giorni lavorativi.

Superate le tempistiche di cui sopra (normalmente 5 giorni lavorativi oppure 15 in caso di richiesta proroga), in mancanza delle analisi tecniche l'evento sarà certificato conto IF.

Per le anomalie inizialmente attribuite al codice 69 l'IF, entro 5 giorni lavorativi dall'evento, potrà fornire la propria analisi tecnica alla Struttura Territoriale di DCIO, nella quale sia esplicitato il nesso causa-effetto dell'anomalia supportata da dati analitici oggettivi.

Qualora si renda necessario un approfondimento con i propri fornitori, l'IF potrà richiedere una proroga di 15 giorni lavorativi con le stesse modalità sopra indicate.

Superate le tempistiche di cui sopra, in mancanza delle analisi tecniche, l'evento sarà certificato conto IF.

Il NOC ERTMS, tramite il proprio analista, gestirà la contestazione dando risposta formale

alla Struttura Territoriale di DCIO entro 5 giorni lavorativi dalla comunicazione, confermando oppure confutando l'analisi fornita dalla IF.

Qualora si renda necessario un approfondimento con i fornitori, il NOC potrà richiedere una proroga di 15 giorni lavorativi alla Struttura territoriale di DCIO con le stesse modalità sopra descritte.

Superate le tempistiche di cui sopra, in assenza degli approfondimenti da parte del NOC l'evento sarà certificato conto RFI.

Nella eventualità in cui gli approfondimenti tecnici effettuati dal NOC ERTMS e dall'IF siano divergenti, la Struttura territoriale di DCIO inoltrerà i casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa a seguito di contestazione dovranno essere comunicati all'analista ERTMS del NOC, alle competenti strutture centrali di DCIO-RFI (Coordinamento Circolazione e Servizi e alla Struttura Organizzativa di Esercizio Infrastrutture) e verranno trattati al Tavolo Tecnico Nazionale (indirizzi mail : esercizio-pocp@rfi.it e soiperformance@rfi.it).

Il processo descritto è finalizzato ad analizzare e trovare la corretta attribuzione delle responsabilità agli eventi anomali occorsi sulle tratte ERTMS. Nei casi di eventi ripetitivi o ritenuti di maggior rilevanza, si potranno indire a cura della Direzione Circolazione ed Orario, dei tavoli tecnici di confronto tra NOC ERTMS e delle Imprese Ferroviarie, finalizzati alla risoluzione di criticità e/o fornire utili riferimenti per futuri attrezzaggi alle linee con ERTMS.

f) Intervento RTB/RTF

Al manifestarsi di un intervento delle apparecchiature RTB/RTF, il RdC, fermo restando l'applicazione dei protocolli normativi e di sicurezza vigenti, aprirà un'anormalità descrittiva dell'evento specificando nella descrizione la dicitura "Intervento RTB o Intervento RTF" corredandolo delle informazioni necessarie di cui è in possesso (tipo di Locomotore e numero del treno, località/tratta e Prog.KM dell'accaduto e impianto intervenuto).

Nei casi in cui ci sia un intervento di allarmi di Rilevamento Termico Boccole o Assi Frenati emessi dalle apparecchiature di bordo del treno, le anormalità verranno trattate come accudienza del materiale. In tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 66 (Materiale Rotabile – Intervento RTB/RTF), conto Impresa Ferroviaria.

Il DCCM, in prima battuta, a seguito degli accertamenti al materiale rotabile da parte dell'AdC (Agente di Condotta), attribuirà all'anormalità il codice causa con codice PIC 66 (Materiale Rotabile – Intervento RTB/RTF), conto Impresa Ferroviaria, nei seguenti casi:

- l'AdC richiede lo scarto del rotabile interessato, oppure conferma il proseguimento della marcia del treno (a velocità ridotta o meno) fino ad un successivo posto di verifica RTB/RTF o località di servizio ove effettuare una ulteriore verifica.
- l'AdC attua una riduzione di velocità ed effettua una verifica a titolo precauzionale al materiale rotabile. In tal caso il codice causa resterà conto Impresa Ferroviaria, anche se successivamente non emergessero criticità al materiale rotabile oggetto di verifica.
- l'AdC riparte a piena velocità, non confermando così la veridicità dell'allarme.

Nel caso in cui lo stesso impianto RTB/RTF intervenga per due o più treni nell'arco delle 24 ore per tre treni consecutivi (nelle linee a semplice binario è inteso per lo stesso senso di marcia) e la verifica dei rotabili coinvolti abbia avuto esito negativo dall'AdC, il DCCM avviserà il CEI che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria e attribuirà alle anomalie il codice causa PIC 26 (RTB/RTF) contro RFI, specificando nel testo dell'evento anomalo l'evidente ripetitività degli interventi occorsi.

In tale evenienza sarà possibile, in tempo differito, seguito richiesta della DOIT, ricondurre le anomalie ad un unico evento anomalo, comprensivo dei dati e delle informazioni relativi a tutti i treni coinvolti.

Nei casi di anomalie inizialmente attribuite a RFI, nel caso in cui a seguito dell'intervento dell'AM o dalle prime analisi effettuate tramite i sistemi di diagnostica non risulti alcuna avaria al sistema RTB/RTF, l'Analista della DOIT entro 5 giorni lavorativi dall'evento, tramite l'invio di opportuna documentazione a supporto, richiederà alla competente struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario di effettuare il cambio codice causa dell'anomalia conto IF con codice PIC 66 (Materiale Rotabile – Intervento RTB/RTF).

La competente struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario, nello stesso giorno della modifica, avviserà formalmente l'Impresa Ferroviaria coinvolta dell'avvenuto cambio di codice causa allegando la documentazione delle prime analisi ricevute.

Nei casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa, l'IF potrà entro i successivi 5 giorni lavorativi, contestare il codice di causa dell'anomalia alla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario esibendo, se necessario, tutta la documentazione tecnica pertinente.

I casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa a seguito contestazione, saranno trattati al Tavolo Tecnico Territoriale di confronto tra RFI e le IF

Qualora gli eventi riguardino i treni viaggiatori della Lunga Percorrenza, il tavolo di confronto tra RFI e IF coinciderà direttamente con il Tavolo Tecnico Nazionale.

II.2.13 Modalità di attribuzione ritardi per il Trasporto Merci

Le modalità ed i criteri di attribuzione delle cause di ritardo di norma non differiscono a seconda della tipologia del trasporto (viaggiatori o merci).

Tuttavia, in considerazione delle peculiarità e specificità del trasporto merci vengono di seguito dettagliate alcune casistiche particolari.

Il ritardo nella preparazione del treno sarà attribuito al codice 61 previa apertura di apposito evento anomalo.

L'orario di pronto treno deve essere comunicato dall'agente incaricato dell'IF al RdC ed è elemento utile alla discriminazione dei ritardi in partenza secondo quanto disciplinato al par.

II.2.9 Treno Pronto

Qualora un treno non rispetti l'orario programmato, in assenza di degni infrastrutturali conosciuti o di altre cause individuabili, i ritardi devono essere imputati al codice 68-*Personale* per mancato rispetto della traccia orario. L'IF proprietaria potrà contestare il codice attribuito nei modi d'uso esplicitandone sempre la motivazione ed allegando il materiale

probatorio necessario (ZTE), pena decadenza della contestazione.

Le variazioni nella composizione (Manovre Straordinarie, eccedenza peso etc.) di un treno rispetto al programmato che comportino ritardi in partenza o nella gestione della circolazione del treno in linea (incroci/precedenze), saranno valorizzate al codice PIC 60.

Le riduzioni di velocità dei veicoli merci rispetto al programmato saranno attribuite al codice PIC 63.

In caso di ritardi riconducibili alla IF proprietaria per problematiche dovute al materiale rotabile (accudienza etc.) sarà cura della IF stessa (tramite l'AdC) fornire al RdC le informazioni di dettaglio necessarie alla gestione della circolazione, nonché all'apertura/implementazione corretta degli eventi (i ritardi saranno attribuiti al codice PIC 64-materiale rotabile).

Cambi del personale

I cambi del personale di Condotta devono di norma avvenire negli impianti dichiarati dall'IF in orario.

Richieste di variazione in Gestione Operativa delle LdS programmate per il cambio personale, o inserimento “*ex novo*”, per scelte organizzative delle II.FF. devono essere inserite formalmente da questa nella PIC e soggette ad approvazione della U.C. interessata e N.O. DCCM.

In caso di necessità sarà cura della IF stessa chiedere la regolarizzazione con VCO, previa analisi di fattibilità da parte del GI.

Eventuali ritardi saranno attribuiti all'IF proprietaria che ne ha fatto richiesta.

Nel caso in cui il treno viaggi nel proprio canale orario e sia trattenuto per esigenze di circolazione in LdS diversa dal programmato per scelte di regolazione del GI, in assenza di altri eventi anomali in atto cui associare le scelte di cui sopra, lo scostamento sarà attribuito al GI (cod.92).

Nel caso in cui il treno viaggi fuori dal proprio canale orario e per regolazione della circolazione sia trattenuto in LdS diversa dal programmato, in assenza di eventi anomali in atto, lo scostamento sarà attribuito all'Evento Anomalo prevalente che ne ha provocato la perdita della traccia programmata secondo quanto previsto al par. II.2.3 *Anormalità (mancanza di capacità)*.

Nel solo caso in cui un treno in orario venga trattenuto in una LdS diversa dalla programmata dal cambio personale, sia per motivi riconducibili al GI che all'IF ed il ritardo creatosi sia completamente riassorbito nella Località di cambio prevista in orario, annullando così completamente lo scostamento “*fittizio*” venutosi a creare, le Strutture Territoriali di DCIO preposte potranno associare un codice che non abbia ricadute in termini di Performance Regime né sul GI né sull'IF proprietaria.

Si specifica infine che i ritardi scaturiti nella normale operatività per spostamenti degli Equipaggi per turnazione programmata con mezzi esterni come taxi (anche per proteste sindacali che non coinvolgono il comparto dei trasporti ferroviari) o per spostamenti in “vettura”, in assenza di anomalie definite ad alto impatto, rientrano nelle scelte organizzative dell'Impresa Ferroviaria.

Ritardi negli impianti dove il servizio manovra è gestito da RFI

Negli impianti dove il servizio di manovra è gestito da RFI il RdC dovrà individuare, nei limiti delle informazioni a sua disposizione, la causa dei ritardi maturati dai treni ed associare gli scostamenti dei treni coinvolti in maniera opportuna, previa apertura di evento anomalo nella PIC, rendendo le attribuzioni immediatamente visibili a tutti i soggetti interessati (II.FF. e strutture di RFI_DOIT).

Le attività di manovra dovranno essere espletate, di norma, nei tempi previsti dall'orario programmato.

La maggiore sosta dei rotabili scaturita da responsabilità di una o più IF rispetto ai tempi previsti da M53, costituisce una riduzione della capacità dell'Infrastruttura non riconducibile al GI.

Il GI ha facoltà di dichiarare una LdS "satura" qualora, a causa di una riduzione della capacità di impianto, non sia possibile attenersi al normale programma di circolazione /manovra previsto e potrà di conseguenza vincolare l'arrivo dei treni a seconda delle esigenze gestionali contingenti scaturite dalla riduzione di capacità dell'impianto stesso.

Il provvedimento di vincolo sarà associato all'EA che ha comportato l'indisponibilità con impossibilità al ricevimento e/o all'inoltro del treno sul tratto di linea/impianto interessato.

Quando l'indisponibilità è causata dallo stazionamento prolungato di carri appartenenti a una o più Imprese Ferroviarie, il DCCM/RdC aprirà un Evento Anomalo nella PIC per ciascuna Impresa Ferroviaria proprietaria dei carri in sosta prolungata.

I ritardi ai treni derivati dal vincolo di cui sopra saranno legati all'E.A. corrispondente della stessa IF proprietaria.

Nel caso invece non vi sia corrispondenza fra la IF proprietaria del treno vincolato e gli EA aperti nell'impianto per carri in sosta prolungata, il ritardo maturato a causa del vincolo sarà associato all'Evento Anomalo aperto da maggior tempo.

Agli eventi anomali sopra citati saranno associati tutti i ritardi ad essi riconducibili nonché eventuali provvedimenti di riprogrammazione.

Ritardi negli impianti / Scali Merci dove il servizio manovra non è gestito da RFI

I ritardi scaturiti dalle operazioni di manovra effettuate in autoproduzione dalle II.FF. merci o in "service" da altra IF, sono imputate alla stessa Impresa Ferroviaria proprietaria del treno.

I ritardi maturati negli impianti in cui il servizio di manovra è affidato al Gestore Unico delle manovre (GU) sono attribuiti all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno non essendo il GU un soggetto incluso nel circuito del Performance Regime.

Quanto sopra perché le attività svolte dal GU, sono eseguite per conto delle II.FF. che ne commissionano il servizio di manovra.

Per il treno che subisce ritardo a causa di un provvedimento di vincolo in LdS precedente a causa di mancanza di capacità nell'impianto di destinazione, in cui il servizio di manovra è affidato in autoproduzione alle II.FF. stesse o al GU, il ritardo maturato sarà attribuito alla IF proprietaria del treno vincolato.

In questi impianti le eventuali rive per ritardi scaturiti dalle manovre, o altri aspetti ad esso connessi, tra le II.FF. stesse operanti nel medesimo impianto, oppure nei confronti del Gestore Unico delle Manovre stesso, esulano le regole del Performance Regime e rientrano nei singoli rapporti contrattuali fra i soggetti interessati.

Riprogrammazione del servizio.

Le riprogrammazioni del servizio ferroviario (limitazioni di percorso totali o parziali dei treni) sono da considerarsi come scelte gestionali delle IF volte a riprogrammare i servizi (turno materiali/mezzi di trazione/equipaggi) e valorizzate nella PIC con opportuno codice riconducibile all'IF proprietaria, secondo le diverse casistiche (materiale, personale etc.).

Nel caso siano conseguenza diretta di una anomalia, queste potranno essere associate all'E.A. che le ha generate, nei limiti temporali previsti dal par. II.2.3. *Anormalità* per le linee convenzionali (60').

Il ritardo di un treno merci viaggiante fuori dal proprio canale orario, nel caso di interferenze con interruzioni **programmate** non procrastinabili o limitazioni di capacità gestionali nelle fasce pendolari, saranno ricondotte all'E.A. prevalente che ne ha determinato la marcia fuori dal canale orario programmato secondo quanto previsto al *par. II.2.3 Anormalità/Mancanza di capacità*.

In presenza di due o più eventi anomali sarà associato l'E.A. che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto.

Nel caso di un evento anomalo dichiarato ad alto impatto, tutti i ritardi e i provvedimenti saranno associati secondo le modalità descritte dalla Sala Operativa Nazionale di RFI.

II.3 VALIDAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO

Il processo di validazione si attua mediante la condivisione tra GI e IF, anche a seguito di confronto tra Referenti accreditati del GI e delle IF di cui alla Procedura Operativa Direzionale "Gestione commerciale da parte dei Referenti accreditati del Gestore dell'Infrastruttura".

Il DCCM di giurisdizione, supportato dal DCP, in tempo reale e comunque entro il proprio turno di servizio, provvede alla verifica in merito alla corretta attribuzione dei codici di ritardo riferiti agli eventi anomali, alla associazione di questi in relazione agli scostamenti dei treni come descritto nel par. II.2 "Attribuzione e codifica delle cause di ritardo", provvedendo alla certificazione dei suddetti EA.

La competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area procederà alla validazione dei dati di andamento, eseguendo l'accertamento della correttezza dei dati relativi al circolato (Treni Reali, Passaggi Reali, Composizioni Reali, treni Programmati, Passaggi Programmati, Composizioni Programmate, Operazioni), verificando e recependo le osservazioni inoltrate dalle IF attraverso i propri referenti accreditati (variazioni della Categoria Commerciale, variate utilizzazioni, ecc.), nonché eventuali errori di sistema (erronei rilevamenti orario, etc.), provvedendo alla dovuta correzione.

La competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area, a seguito della verifica

della corretta attribuzione dei codici delle anomalie del mese di riferimento, procederà alla certificazione delle cause di ritardo tramite l'apposita funzione della PIC, ad eccezione degli eventi anomali cui è stato attribuito il codice 90 (Inconvenienti di esercizio) e il codice 79 (Interazione Terra/Treno) che, in assenza di risultanze dalle Commissioni d'indagine o dei tavoli tecnici preposti, dovranno rimanere in stato di "Non certificato".

La competente struttura centrale di Direzione Circolazione e Orario, prima di autorizzare il consolidamento definitivo delle cause di ritardo (2^ chiusura), procederà alla verifica dell'avvenuta certificazione degli eventi anomali sull'intera Rete, inoltre provvederà all'attribuzione del codice ed alla relativa certificazione degli eventi oggetto di contenziosi riportati al Tavolo Tecnico Nazionale ai fini della relativa risoluzione, nonché delle anomalie oggetto di accertamenti formali.

II.3.1 Tempo reale

In caso di disaccordo sulla causa di ritardo attribuita a uno scostamento, le IIFF o altre Strutture di RFI (DOIT, DTC, DOS, NAV) possono attivarsi attraverso i loro Referenti accreditati, i cui nominativi sono formalmente comunicati a RFI all'atto della sottoscrizione del contratto di utilizzo dell'infrastruttura da parte delle IIFF.

Tutti i Referenti accreditati di norma si confronteranno verbalmente con il DCCM/DCP di giurisdizione per la soluzione della controversia.

In caso di accordo, i dati confermati, modificati o integrati saranno immediatamente inseriti in PIC. In caso di diniego, si potrà procedere a contestazione formale alla competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area.

In ogni caso, le eventuali contestazioni dovranno essere effettuate tramite PIC, ovvero via e-mail alla casella di Performance Regime, non oltre 5 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dalla attribuzione della causa di ritardo (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione.

II.3.2 Accertamenti tecnici e tavolo tecnico

I Referenti accreditati del GI o della IF dovranno rispondere formalmente alla controparte entro 5 giorni lavorativi dall'arrivo della contestazione.

Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 5 giorni lavorativi, i tempi di risposta potranno essere prorogati fino a un massimo di 7 giorni lavorativi secondo le tempistiche previste per le singole casistiche, comunicandoli formalmente, mezzo mail, alla Struttura Territoriale di DCIO che provvederà ad informare la controparte all'IF.

Superato il periodo di tempo previsto (per la contestazione o per l'eventuale proroga), ai fini del Performance Regime, l'istanza di revisione del codice sarà considerata decaduta, ferme restando eventuali richieste e/o necessità di approfondimento.

In caso di rifiuto della contestazione, il Responsabile di Sala Operativa o altro soggetto designato dell'IF potrà richiedere, entro 5 giorni lavorativi dal rifiuto della contestazione,

un ulteriore approfondimento a RFI rivolgendosi alla competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area. In caso di ulteriore rifiuto, per quanto concerne:

- le richieste di approfondimento corredate delle documentazioni e/o certificazioni di supporto prodotte dalle IIFF **del segmento regionale**, saranno trattate nell'ambito del tavolo tecnico territoriale con cadenza mensile. Al tavolo tecnico territoriale parteciperanno la competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area e DOIT, il Responsabile Sala Operativa e le strutture di supporto delle IIFF. Verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali RFI provvederà alla modifica della causa di ritardo), quelle definitivamente rifiutate e quelle che l'IF chiederà di sottoporre al tavolo tecnico nazionale;
- le richieste di approfondimento corredate delle documentazioni e/o certificazioni di supporto prodotte dalle IIFF del settore Mercato/LP/merci, saranno trattate nell'ambito del Tavolo Tecnico Nazionale con cadenza mensile, secondo le modalità definite nel successivo punto II.3.3.

Verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali RFI provvederà alla modifica della causa di ritardo) e quelle definitivamente rifiutate.

I resoconti dei Tavoli Tecnici Territoriali devono essere trasmessi alla competente struttura centrale di Direzione Circolazione e Orario e potranno essere inoltrati alle Regioni e Enti sottoscrittori di contratti di servizio da parte delle IF interessate.

Si precisa che, in relazione agli accertamenti tecnici correlati a:

1. Anormalità dovute a interazione infrastruttura-materiale rotabile;
2. Intervento del SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno);
3. Indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR)
4. Erogazione del servizio Parking su asset RFI
5. Disconnessione di treni su linee attrezzate con ERTMS – ETCS2;
6. Intervento RTB/RTF (Rilevamento Termico Boccole/Rilevamento Temperatura Freni.

si dovrà fare riferimento a quanto previsto al punto II.2.12.

II.3.3 Tavolo Tecnico Nazionale

I Responsabili designati di Direzione Circolazione e Orario e delle strutture operative delle II.FF. interessate affronteranno nel Tavolo Tecnico Nazionale i contenziosi non risolti a livello territoriale per la loro soluzione definitiva. La trasmissione di detti casi dovrà avvenire formalmente (mezzo mail: esercizio-pocp@rfi.it) da parte delle II.FF. e delle Strutture Territoriali di RFI alla competente struttura centrale di DCIO preposta entro il giorno 20 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione.

Analogamente, la competente struttura centrale di DCIO, potrà inoltrare casi particolari

individuati che necessitino di approfondimento e di valutazione al Tavolo Tecnico Nazionale formalmente, mezzo mail, al Referente accreditato dell'IF, entro il giorno 20 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione.

I casi sottoposti a valutazione del Tavolo Tecnico Nazionale dovranno essere corredati da tutto il materiale di supporto presentato alle Strutture Territoriali.

Le anomalie oggetto di accertamenti formali verranno valutate sulla base dei risultati della Commissione d'indagine e la successiva attribuzione del codice causa avverrà in coerenza con i criteri enunciati nella presente procedura.

Al termine del Tavolo Tecnico Nazionale, i dati da modificare o integrare saranno registrati in PIC dalla competente struttura centrale di DCIO entro 15 giorni lavorativi.

II.3.4 Consolidamento dei dati di andamento e chiusura delle cause di ritardo e dei codici di anomalie

Il consolidamento dei dati nel Sistema PIC avviene in due fasi.

- **Entro il giorno 10 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione X**, la competente struttura centrale di DCIO autorizzerà il consolidamento dei dati di andamento relativamente ai Treni reali, Passaggi reali, Composizioni Reali, Treni programmati, Passaggi programmati, Composizioni Programmate (1^a fase -consolidamento) a seguito delle verifiche effettuate sui dati di PIC.

- **Entro il giorno 15 del mese X+2 rispetto a quello di circolazione X**, la competente struttura centrale di DCIO, autorizzerà la chiusura dei dati relativi alle cause di ritardo e dei codici delle anomalie (2^a fase-chiusura). Qualora entro tale data non siano stati conclusi gli accertamenti necessari all'individuazione delle corrette responsabilità per le anomalie che necessitano di indagini ed accertamenti tecnici, la 2^a chiusura potrà essere posticipata fino alla loro conclusione, salvo i casi eccezionali previsti nell'Allegato A.

II.4 PUNTUALITÀ

La puntualità dei treni rappresenta la qualità del servizio ferroviario. Per la sua misurazione si utilizzano differenti indicatori, connessi agli aspetti industriali o commerciali del servizio e ai differenti soggetti interessati (RFI e II.FF.).

La condizione di puntualità di ogni corsa consiste nel rispetto dell'orario programmato di arrivo nelle stazioni intermedie rilevanti e in quelle di destino.

II.4.1 Puntualità a destino

In riferimento al processo produttivo (traccia), si definisce puntuale un treno giunto a destino entro una soglia di puntualità variabile in base alla tipologia del servizio (segmento) del treno.

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni del segmento considerato in arrivo a destino entro la soglia di puntualità secondo alcuni parametri

predefiniti) e il numero totale dei treni circolati del relativo segmento di mercato.

Gli invii di materiale viaggiatori vuoto, le locomotive isolate e tutte le circolazioni non rientranti tra i treni viaggiatori o merci non vengono considerati nel calcolo della puntualità.

I principali KPI monitorati sono:

- la **puntualità reale** (o senza esclusioni) che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino entro soglia e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_p il numero di treni arrivati a destino e con N_c è il numero di treni circolati, la puntualità reale è pari a N_p/N_c*100);
- la **puntualità RFI** che è il rapporto tra il numero di treni arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili al Gestore dell'infrastruttura e il numero totale dei treni circolati (indicando con N_{rfi} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause RFI e con N_c è il numero di treni circolati, la puntualità RFI è pari a $(N_c-N_{rfi})/N_c*100$);
- la **puntualità IF** che è il rapporto tra il numero di treni della IF arrivati a destino (in soglia o fuori soglia) ad esclusione di quelli arrivati a destino oltre soglia per cause riconducibili alla Impresa ferroviaria e il numero totale dei treni della IF circolati (indicando con N_{if} il numero di treni arrivati a destino oltre soglia per cause IF e con N_{cif} è il numero di treni della IF circolati, la puntualità IF è pari a $(N_{cif}-N_{if})/N_{cif}*100$).

Un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario con un codice di responsabilità del GI sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause.

Analogamente un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili alla IF, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario con un codice di responsabilità della IF sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause.

A parità di scostamenti attribuiti per cause riconducibili al GI e per cause riconducibili alla IF, il treno è da considerarsi arrivato a destino oltre soglia esclusivamente per cause riconducibili al GI. Un treno si considera arrivato a destino oltre soglia per cause riconducibili ad altre IF, se dall'ultimo passaggio in orario gli scostamenti attribuiti con un codice di responsabilità altre IF sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause.

Un treno si considera arrivato a destino oltre soglia per cause esterne se, dall'ultimo passaggio in orario, gli scostamenti attribuiti con un codice di cause esterne sono maggiori rispetto agli scostamenti relativi alle altre cause.

Per analisi della qualità del servizio RFI offre la possibilità di produrre da PIC indicatori di puntualità basati su parametri (fasce di puntualità, tipologia di treni, etc.) e criteri differenti. Tali indicatori sono utilizzabili formalmente anche in applicazione al DM 146T/2000, in particolare:

- **Standard B1** = $(N_f+N_e)/N_C$

N_f = numero di treni arrivati a destino entro soglia

N_e = numero di treni arrivati a destino oltre soglia con ritardi preponderanti dovuti a cause esterne

N_C = numero dei treni circolati

$$- \text{Standard B} = (N_{fIF} + N_{eIF} + N_{aIF}) / N_{CIF}$$

- N_{fIF} = numero di treni dell'IF arrivati a destino entro soglia
 N_{eIF} = numero di treni dell'IF arrivati a destino oltre soglia con ritardi preponderanti dovuti a cause esterne
 N_{aIF} = numero di treni dell'IF arrivati a destino oltre soglia con ritardi preponderanti dovuti a cause di altra IF
 N_{CIF} = numero di treni dell'IF circolati

II.4.2 Puntualità intermedia e puntualità di stazione

In aggiunta agli indicatori di cui sopra, la puntualità del servizio viaggiatori, come previsto dalla Delibera ART n. 16/2018, è misurata anche attraverso gli indicatori:

- %OS (0-5) Scostamento orario (0'-5') treni.
- %OS (0-15) Scostamento orario (0'-15') treni.

L'indicatore %OS (0-5) è calcolato per ogni linea L e mese i come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 5 minuti ed il numero dei treni effettuati:

$$\%OS_{(0-5),L,i} = \left(\frac{T_{eff,L,i} - T_{rit,L,i}}{T_{eff,L,i}} \right) \cdot 100$$

dove per ogni linea L :

$T_{rit,L,i}$ = numero dei treni che presentano, alla stazione di destino o ad una delle stazioni intermedie rilevanti, somma delle componenti di ritardo afferenti a cause GI, IF o altra IF superiore a 5 minuti.

$T_{eff,L,i}$ = numero dei treni programmati – numero dei treni totalmente o parzialmente soppressi.

L'indicatore %OS (0-5) è misurato con riferimento:

- a) *al servizio relativo a domanda di trasporto non rilevante*: totalità dei treni al netto di quelli a domanda rilevante, per intera giornata – tutti i giorni della settimana;
- b) *al servizio relativo a domanda di trasporto rilevante*: treni nella c.d. fascia pendolare – per i giorni della settimana dal lunedì al venerdì – e specifiche corse di frequentazione elevata in un giorno feriale medio.

Con riferimento al solo **servizio a media-lunga percorrenza di interesse nazionale**, la puntualità è misurata attraverso l'indicatore: **%OSML(0-15) Scostamento Orario (0'-15') treni**. L'indicatore %OSML(0-15) è calcolato per ogni mese come rapporto tra il numero dei treni arrivati con un ritardo massimo di 15 minuti ed il numero dei treni totali effettuati. La formulazione è analoga all'indicatore %OS (0-5).

In riferimento agli aspetti commerciali del servizio sono definiti gli indicatori puntualità intermedia e puntualità di stazione.

La **puntualità intermedia** viene misurata per treno e viene calcolata come rapporto tra il numero di stazioni in cui il treno è arrivato entro soglia e il numero di stazioni in cui il treno ha effettuato servizio (indicando con N_s il numero di stazioni in cui il treno effettua servizio e con N_{sp} il numero di stazioni in cui il treno effettua servizio in cui è arrivato entro soglia, la puntualità intermedia è pari a N_{sp}/N_s*100).

La **puntualità di stazione** viene misurata nelle stazioni rilevanti, individuate previa consultazione con gli stakeholder ed indicate nel portale ePIR, in cui i treni svolgono servizio e viene calcolata come rapporto tra il numero di treni arrivati entro soglia nella località e il numero di treni che effettua servizio nella località (indicando con N_t il numero di treni che effettuano servizio nella località e con N_{tp} il numero di treni arrivati entro soglia nella località, la puntualità di stazione è pari a N_{tp}/N_t*100). Attraverso interrogazione dei sistemi informativi (PIC), è possibile valorizzare anche i valori medi assoluti, per un dato insieme di treni o per un dato periodo, dei ritardi intermedi su una tratta e di ritardi medi di stazione in corrispondenza delle stazioni rilevanti.

II.4.3 Soppressioni

In riferimento agli aspetti di regolarità rispetto al programma del servizio sono definiti gli indicatori di soppressione.

Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario e dalle Vco, presenti nei sistemi informativi per ciascuna giornata.

Le **soppressioni totali** vengono valutate come percentuale sia rispetto al numero dei treni soppressi rispetto a quelli programmati che rispetto ai treni*km soppressi rispetto ai treni*km programmati:

soppressioni totali = N_{ts}/N_t*100 (indicando con N_{ts} il numero di treni soppressi e con N_t il numero di treni programmati)

soppressioni totali trenikm = $N_{tskm}/N_{tkm}*100$ (indicando con N_{tskm} il numero di treni*km soppressi e con N_{tkm} il numero di treni*km programmati).

Le **soppressioni RFI** sono calcolate come percentuale dei treni soppressi per causa GI distinti fra treni programmati e quelli richiesti in GO (indicando con N_t il numero di treni programmati e con N_s il numero di treni programmati soppressi per causa GI, le soppressioni RFI per i treni programmati sono pari a N_{srfi}/N_t*100 ; indicando con N_{tgo} il numero di treni effettuati in GO e con N_{sgorfi} il numero di treni effettuati in GO soppressi per causa GI, le soppressioni RFI per i treni in GO sono pari a $N_{sgorfi}/N_{tgo}*100$).

Le **soppressioni IF** sono calcolate come percentuale dei treni soppressi per causa IF distinti fra treni programmati e quelli richiesti in GO (indicando con N_t il numero di treni programmati GO e con N_{sif} il numero di treni soppressi per causa IF, le soppressioni IF per i treni programmati sono pari a N_{sgoif}/N_t*100 ; indicando con N_{tgo} il numero di treni effettuati in GO e con N_{sgoif} il numero di treni effettuati in GO soppressi per causa IF, le soppressioni IF per i treni in GO sono pari a $N_{sgoif}/N_{tgo}*100$).

II.5 PERFORMANCE REGIME

In coerenza con quanto previsto dal quadro normativo e regolatorio vigente, RFI ha attivato il meccanismo di incentivazione delle qualità delle prestazioni denominato “Performance Regime”. Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (RFI e IF) registrati in PIC, unico database di sistema, applicando le penali calcolate secondo i criteri riportati all’interno del Prospetto Informativo della Rete.

La determinazione delle suddette penali per GI e IF utilizza un meccanismo di calcolo basato su una serie di coefficienti (quali, ad esempio, la tipologia di servizio, tipologia di rete, performance di puntualità raggiunte).

Il GI mette a disposizione delle IF tutti i dati di rendicontazione attraverso il modulo Rendicontazione Penali della Piattaforma PIC Web.

Ai fini del calcolo del Performance Regime il GI considera tutti gli scostamenti attribuiti a responsabilità del GI o dell’IF ad esclusione dei codici di Cause Esterne (cod. 8x) e del codice 75 (incroci/precedenze dinamiche).

Ulteriori dettagli relativi al meccanismo di incentivazione sono disponibili all’interno del PIR vigente.

II.6 VERIFICA DEL PROCESSO

Le competenti strutture territoriali di Circolazione e Orario Area assicurano la completa e corretta attribuzione dei giustificativi degli scostamenti, la validazione dei dati di andamento dei treni e l’applicazione dei contenuti della presente procedura, interfacciandosi a tal fine con la competente struttura centrale di DCIO.

Allo scopo di valutare e monitorare la corretta adozione dei criteri sopra elencati, la struttura centrale di DCIO potrà procedere in qualsiasi momento, a controlli del materiale attinente ad E.A. specifici oppure di un intero periodo, verificandone la congruità. In mancanza della fornitura del materiale richiesto, le Strutture di Sede Centrale valuteranno opportuna modifica del codice attribuito.

Inoltre, la competente struttura centrale di DCIO, di concerto con la Struttura Organizzativa Esercizio Infrastrutture di DOI, effettuerà attività di audit presso le COA e le DOIT.

PARTE III MATRICE DELLE RESPONSABILITA'

	Direzione Circolazione e Orario	Coordinamento Circolazione e Servizi *	Circolazione e Orario Area *	Direzione Operativa Infrastrutture	Direzione Tecnica	Direzione Operativa Stazioni	Imprese Ferroviarie
Presidio normativo	R	I	I	I	I	I	I
Attribuzione cause di ritardo e di soppressione	I	C	R	I	I	I	I
Validazione cause di Ritardo e di soppressione	I	C	R	I	I	I	I
Gestione delle Contestazioni	I	R	R	C	C	C	C
Elaborazione valori di puntualità	I	R	R	I	I	I	I
Attestazione cause esterne	I	C	C	R	R	R	R

R: Responsabile

C: Coinvolto

I: Informato

*Attraverso le competenti strutture gerarchicamente dipendenti

PARTE IV ALLEGATI

ALLEGATO A	TABELLA SINTESI CAUSE DI RITARDO
ALLEGATO B	MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE (richiesta presentata da RFI)
ALLEGATO C	MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE (richiesta presentata dall'IF)
ALLEGATO D	MODULO ATTIVAZIONE TAVOLO TECNICO TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO EA cod. 23 / 79
ALLEGATO E	MODULO ATTIVAZIONE TAVOLO TECNICO TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO EA cod. 64 /79

ALLEGATO A- CODIFICA CAUSE DI RITARDO

I codici di ritardo sono riportati nella tabella seguente, suddivisa in settori che individuano indicativamente la responsabilità della causa (Gestore Infrastruttura, Impresa Ferroviaria, Esterne, Indotte).

I primi due settori (Gestore Infrastruttura e Impresa Ferroviaria) sono ripartiti in colonne in base ai processi di competenza:

- circolazione (colonna 1), impianti (colonna 2), lavori all'infrastruttura (colonna 3), codici automatici conto GI (colonna 4) per il Gestore Infrastruttura;
- commerciale (colonna 5), veicoli ferroviari (colonna 6) conto IF;
- codici automatici conto IF (cod.73);

Ogni codice IF è integrato dal codice identificativo dell'IF che l'ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha subito lo scostamento.

Il settore Esterne (colonna 8) non è associato, per definizione, a responsabilità riconducibili al Gestore Infrastruttura o all'Impresa Ferroviaria.


Il codice relativo al ritardo da altre Reti è integrato da sottocodici indentificativi necessari solo per la definizione di responsabilità in ambito internazionale.

Il settore Indotte viene associato alla responsabilità del Gestore Infrastruttura per i codici 91 e 92 e alla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria per i codici 93 e 94.

Le anomalie attribuite al codice 90 "Inconvenienti d'esercizio", di norma, potranno essere certificate su PIC solamente dopo l'attribuzione della causa a seguito della conclusione degli accertamenti delle Commissioni d'indagine, a meno di formale disposizione della Struttura Centrale di Direzione Circolazione ed Orario che ne disponga la certificazione con il codice 90, integrando il campo descrittivo della stessa con la dicitura "Evento certificato in assenza di risultanze della Commissione d'inchiesta, nel rispetto dei tempi di consolidamento della banca dati PIC. Ulteriori informazioni in Banca Dati Sicurezza **Pericoli**".

Analogamente per le anomalie attribuite al codice 79 (Interazione Terra/Treno) si dovranno attendere le risultanze dei tavoli tecnici, **se richiesti dai soggetti coinvolti**. La struttura Centrale di Direzione Circolazione ed Orario, qualora non sia stato possibile individuare con certezza la causa scatenante dell'anomalia, procederà con la certificazione dell'EA con il codice iniziale, integrando opportunamente il campo descrittivo dell'evento.

I ritardi dovuti alle corse per "prove di carico" saranno attribuiti al codice RFI 32 – Limitazioni prestazionali

	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 2 a 14</p>
--	---	--	--


\\
**TABELLA DI SINTESI
 CAUSE DI RITARDO
 (p.m.)**

Per ciascun codice di ritardo viene di seguito descritto l'elenco indicativo degli eventi in esso compresi e la gestione di casi specifici.

I codici di ritardo indicati con l'asterisco (*) devono essere assegnati ad uno scostamento solo attraverso l'associazione ad una anormalità.

In ogni caso non è da intendersi vietata l'associazione di anormalità anche per i codici non indicati con l'asterisco (*)

I codici di ritardo indicati con doppio asterisco (**) possono essere associati e certificati a cause esterne solo a seguito di richiesta da parte del GI o IF con documentazione correlata (Allegato B con dossier custodito negli archivi della scrivente e Allegato C con documentazione a supporto: bollettini meteo, denuncia agli Organi di Polizia, rapporto del personale, documentazione fotografica, rassegna stampa, ecc.).

	<p align="center">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p align="center">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p align="center">Allegato A</p>	<p align="center">FOGLIO 3 a 14</p>
--	--	---	---

Gestore Infrastruttura

CIRCOLAZIONE	codice 1
<p>Programmazione orario</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difformità dalle specifiche tecniche - Distanziamento Treni pesanti (cui All.X PGOS) 	10
<p>Regolazione della circolazione</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR - Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione 	11
<p>Manovra a cura Gestore Infrastruttura*</p> <ul style="list-style-type: none"> - Difficoltà di attuazione dei movimenti di manovra - Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra - Regolarizzazioni di documentazioni 	12
<p>Navigazione*</p> <ul style="list-style-type: none"> - Indisponibilità di invasatura o ponte mobile - Guasto o indisponibilità della nave traghetti - Anormalità a bordo - Prolungamento delle operazioni di imbarco o sbarco del treno - 131 Prolungamento delle operazioni di imbarco o sbarco del treno (riconducibili a NAV) - 132 Personale di Manovra - 133 Avaria Ponte Mobile - 134 Indisponibilità di invasatura - 135 Guasto o indisponibilità della Nave Traghetto - 136 Personale NT / Anormalità a bordo - 137 Errore Operatore (Regolatore/CMN) 	13
<p>Esercizio *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Itinerario non corretto - Errata manovra apparati o tasti di soccorso 	14
<p>Assistenza Persone a Ridotta Mobilità *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Guasto o indisponibilità del carrello elevatore - Tardato arrivo degli addetti - Difficoltà nello svolgimento del servizio - Mancato rispetto S.T.I. PMR – Regolamento (UE) 782/2021 	15
<p>Personale/ Altre Cause *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attesa del personale di circolazione - Attesa consegne prescrizioni ai treni - Attesa del personale di manovra del Gestore Infrastruttura - Imprevista disabilitazione di impianto - Altre cause non riconducibili alle precedenti 	18




Allegato alla Procedura Operativa Direzionale:
ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE
PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME

Codifica: **RFI DCIO PD CIR 001 A**

Allegato
A


FOGLIO
4 a 14

IMPIANTI	codice 2
Impianti di sicurezza * <ul style="list-style-type: none"> – Guasto apparati di stazione – Guasto o malfunzionamento dei segnali – Guasto o malfunzionamento dei deviatori – Guasto o malfunzionamento dei circuiti di binario (escluso rottura rotaia) – Guasto o malfunzionamento dei sistemi di blocco (esclusa rottura rotaia) – Assenza o errato codice in linea con BAcc (causa malfunzionamento SST) – Mancata alimentazione apparati di stazione 	20
Passaggi a livello * <ul style="list-style-type: none"> – Guasto o malfunzionamento dei segnali/apparecchiature del PL – Guasto o malfunzionamento delle barriere del PL (escluso tallonamento barriere) 	21
Telecomunicazioni * <ul style="list-style-type: none"> – Disconnessioni sistemi di telecomando (CTC, SCC, punto-punto) – Guasto o malfunzionamento Radio Block Center (RBC) – Guasto o malfunzionamento delle telecomunicazioni e dei sistemi IT 	22
Impianti di alimentazione elettrica per trazione * <ul style="list-style-type: none"> – Guasto o malfunzionamento della linea di contatto (escluso gelicidio) – Mancata alimentazione linea di contatto (escluso mancata alimentazione linee primarie ascrivibile al gestore elettrico di cui al codice 83) – Guasto o malfunzionamento SSE – Abbassamento pantografi precauzionali a seguito segnalazioni Treni Diagnostici 	23
Armamento e sede * <ul style="list-style-type: none"> – Difetti del corpo stradale – Rottura rotaia – Slineamento del binario – Difetti di geometria del binario e dei deviatori – Usura – Rallentamenti precauzionali a seguito segnalazioni Treni Diagnostici (relative all'armamento) – Ossidazione piano di rotolamento dei circuiti (comunicata da AM) 	24
Opere d'arte * <ul style="list-style-type: none"> – Difetti delle gallerie – Difetti a ponti o viadotti – Difetti ai sottopassi 	25
Rilevatori Temperatura Boccole (RTB/RTF) * <ul style="list-style-type: none"> – Indebita (in base a procedure) rilevazione di elevata temperatura – Guasto o malfunzionamento RTB/RTF 	26
RBC * <ul style="list-style-type: none"> – Arresto del treno per mancata connessione al sistema RBC 	27
Personale/Altre cause * <ul style="list-style-type: none"> – Attesa del personale di manutenzione – Mancato intervento del personale di manutenzione – Indebita chiamata di emergenza personale RFI – Corse di regolarità per collaudo efficienza dell'infrastruttura – Problematiche di captazione in assenza azioni mitigative conto GI – Altre cause non riconducibili alle precedenti 	28
SCMT/SSC * <ul style="list-style-type: none"> – Arresto/condizionato del treno per guasto a terra del SCMT o SSC/ERTMS 	29

	Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	Allegato A	FOGLIO 6 a 14
--	---	--------------------------	----------------------


Gestore Infrastruttura

LAVORI ALL'INFRASTRUTTURA	codice 3
Pianificazione dei lavori <ul style="list-style-type: none"> - Rallentamenti programmati per esecuzione lavori e Supero aliquota rallentamenti - Ritardi/provvedimenti per interruzioni programmate non gestite in VCO 	30
Gestione dei lavori * <ul style="list-style-type: none"> - Tardata riattivazione - Tardata ultimazione di operazioni conto terzi 	31
Limitazioni prestazionali <ul style="list-style-type: none"> - Rallentamenti improvvisi (Rid. Vel. di linea non pianificata istituita da personale della Manutenzione) - Abbattimenti codice - Effetto coda per rallentamenti - Ritardi dovuti alle corse per “prove di carico” 	32
Ritardo indotto comunicato preventivamente alle IF per lavori di potenziamento infrastrutturale <ul style="list-style-type: none"> - Maggiore tempo di viaggio comunicato alle IF e pubblicizzato ai viaggiatori - Ritardi per gestione della circolazione indotti da riduzioni di capacità programmate 	33
Indisponibilità enti DOS * <ul style="list-style-type: none"> - Impianti elevatori, sottopassi ferroviari, fabbricato viaggiatori, pensiline, marciapiede 	34
Prodotti e tecnologie in sperimentazione * <ul style="list-style-type: none"> - Guasti o malfunzionamenti a nuovi prodotti e tecnologie in sperimentazione - Errata interazione terra/treno per una incompatibilità di carattere tecnico 	35
Imprese Appaltate * <ul style="list-style-type: none"> - Lavorazioni in appalto da parte di imprese esterne al GI 	36
Servizi IT * <ul style="list-style-type: none"> - Anomalie ai sistemi informatici del GI 	37
Personale / Altre Cause * <ul style="list-style-type: none"> - Attesa del personale addetto alle lavorazioni - Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni - Altre cause non riconducibili alle precedenti 	38

	<p align="center">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p align="center">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p align="center">Allegato A</p>	<p align="center">FOGLIO 7 di 14</p>
---	---	--	--


Gestore Infrastruttura codici automatici

CODICI AUTOMATICI CONTO GESTORE INFRASTRUTTURA	codice 4
<p>Sistema automatico di attribuzione GI</p> <ul style="list-style-type: none"> – Ritardo automatico Gestore (Ritardo attribuito automaticamente al Gestore dell'infrastruttura al termine della macrotratta) 	43
<p>Sistema automatico di attribuzione GI</p> <ul style="list-style-type: none"> – Mancata attribuzione RFI (scostamenti >2' attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura in attesa di verifica da parte del personale di circolazione) 	44

	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 8 a 14</p>
---	---	--	--


Impresa Ferroviaria

COMMERCIALE	codice 5
<p>Sosta in stazione</p> <ul style="list-style-type: none"> – Prolungato servizio viaggiatori (compresi PRM) – Richiesta di un maggiore tempo di sosta – Inversione non comunicata posizione carrozze treni AV 	50
<p>Fermata straordinaria *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fermata straordinaria notificata – Fermata non programmata (sosta per organizzazione di servizio) 	51
<p>Servizi accessori *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attesa per rifornimenti, pulizia veicoli, pulizia vetri, ...) – Prolungato carico o scarico (biciclette, bagagli, ...) – Approvvigionamenti per ristorazione o servizi letto 	52
<p>Irregolarità *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Segnalazione di porta aperta – Carichi spostati o non conformi 	53
<p>Predisposizione treno *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attesa documenti treno – Attesa consegna merci 	54
<p>Personale / Altre Cause *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attesa del personale di bordo – Attesa ricezione “treno pronto” – Tardato azionamento RAR (per treni viaggiatori) – Altre cause non riconducibili alle precedenti ed inerenti al servizio commerciale 	58


	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 9 a 14</p>
---	---	--	--

Impresa Ferroviaria

VEICOLI FERROVIARI	codice 6
<p>Composizione treno *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Variazione rispetto composizione programmata – Eccedenza peso o necessità di locomotiva “di spinta” – Manovre Straordinarie richieste da IF 	60
<p>Formazione treno *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Tardata messa a disposizione del treno – Attesa per aggiunta o eliminazione di veicoli (rinforzi o decurtazioni) – Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra – Regularizzazioni di documentazioni – Attesa operazioni di formazione treno da parte dell’Operatore di manovra – Attesa verifica tecnica del treno 	61
<p>Veicoli viaggiatori *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Limitazioni di velocità del veicolo – Guasto porte – Sfrenatura veicoli – Spezzamenti in linea – Guasti vetture semipilota – Ricarica accumulatori 	62
<p>Veicoli merci *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Limitazioni di velocità del veicolo – Guasto portelloni – Sfrenatura veicoli – Spezzamenti in linea 	63
<p>Mezzi di trazione *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Accudienza – Perdita di connessione pur mantenendo la M.A. / ERTMS – Guasto assetto cassa – Guasto pantografo – Sfrenatura veicolo – Assenza o errato codice in linea con BAcc (per malfunzionamento SSB) 	64
<p>Richiesta di soccorso *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Richiesta di soccorso (indicare tipologia e numero del veicolo) 	65
<p>Rilevatori Temperatura Boccole – Rilevatori Temperatura Freni (RTB/RTF)*</p> <ul style="list-style-type: none"> – Fermata a seguito rilevazione di elevata temperatura (escluso guasti RTB) 	66


	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 10 a 14</p>
---	---	--	---

<p>Personale *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attesa degli agenti di condotta – Attesa del personale di verifica – Fermata o prolungamento sosta per refezione o termine prestazione lavorativa degli agenti di condotta – Mancata fermata in orario o prescritta – Supero segnali a via impedita (senza effetti) – Incompleto ricovero del treno – Mancato rispetto dei tempi di percorrenza in assenza di degradi funzionali comunicati – Indebita chiamata di emergenza personale IF – Tardato azionamento RAR (per treni non viaggiatori) 	<p>68</p>
<p>Sottosistemi di Bordo *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo (SSC-SCMT) – Perdita di connessione per spegnimento DMI a bordo (ERTMS) – Perdita di connessione pur mantenendo la M.A. / ERTMS 	<p>69</p>

	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 11 a 14</p>
---	---	--	---


Altri codici

CODICE AUTOMATICO PER IMPRESA FERROVIARIA	codice 7
Sistema automatico di attribuzione IF <ul style="list-style-type: none"> – Ritardo automatico IF (Ritardo attribuito automaticamente all'Impresa Ferroviaria al termine della macrotratta) 	73
SCOSTAMENTI DOVUTI A PRECEDENZE/INCROCI DINAMICI	
Precedenze/incroci dinamici <ul style="list-style-type: none"> – Scostamento orario in partenza nella località in cui è stato programmato la precedenza/incrocio dinamico 	75
ASSISTENZA PRM INTEMPESTIVA/ RESPONSABILITA' CONDIVISE TRA GI E IF * (50% a RFI e del 50% all'IF coinvolta)	
<ul style="list-style-type: none"> – PRM non prenotata attraverso i canali preposti e nelle tempistiche previste – Flussi eccezionali PRM (es. Comitive) non normalmente gestibili da GI e IF – Casi la cui responsabilità è condivisa fra GI e IF ma non strettamente riconducibile a problematiche infrastrutturali o del materiale rotabile 	77*
INDEBITE APERTURE AR / IR (50% a RFI e 50% all'IF coinvolta)	78*
<ul style="list-style-type: none"> – indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR) 	
INTERAZIONE TERRA/TRENO *	
<ul style="list-style-type: none"> – Interazione terra/treno (in attesa di accertamenti, responsabilità attribuita in misura del 50% a RFI e del 50% all'IF coinvolta) <ul style="list-style-type: none"> – interazione pantografo/catenaria – interazione rotaia/bordino – anomala interazione infrastruttura /materiale rotabile entrambe nel rispetto dei parametri tecnici previsti 	79*


	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 12 a 14</p>
---	---	--	---

Esterne

ESTERNE	codice 8
<p>Scioperi * (certificazione: documento di dichiarazione di sciopero)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sciopero generale - Sciopero personale del Gestore Infrastruttura - Sciopero personale dell'Impresa ferroviaria - Sciopero personale delle ditte appaltate 	80
<p>Ritardo da altre Reti (certificazione NON necessaria. Vale registrazione orario circolazione reale.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Gestore Infrastruttura di provenienza (811 PI) - Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Gestore Infrastruttura successivo (812 NI) - Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno successivo (813 NR) - Scostamenti rilevati su rete RFI imputabili a Impresa ferroviaria del treno di provenienza (814 PR) - Scostamenti rilevati in arrivo dalle stazioni di confine per effetto di ritardi maturati su altre reti (815 con mantenimento dei tempi programmati di sosta del treno) 	81
<p>Autorità *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi di Polizia o Carabinieri - Interventi di Polizia di frontiera o Dogana - Interventi dell'Autorità Giudiziaria - Azioni gestionali richieste al GI dalle Autorità Preposte per eventi pubblici 	82
<p>Eventi accidentali *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi di Vigili del Fuoco (incendi) in asset adiacenti all'infrastruttura ferroviaria con ripercussioni sulla circolazione - Segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia - Occupazione binari da parte di estranei (**) - Sabotaggi all'Infrastruttura e altre azioni dolose di particolare rilevanza (**) - Tallonamento barriere PL e mancato consenso PAI-PL per indebita occupazione area di scansione (**) - Malore viaggiatore con intervento del 118 - Investimento automezzi/animali su sede ferroviaria - Rimozione residuati bellici - Caduta di alberi o coperture da aree esterne alla sede ferroviaria (**) - Mancata alimentazione ascrivibile al gestore elettrico (TERNA o altro, ecc.) (**) - Segnalazioni di carattere precauzionale e di sicurezza da parte del personale ferroviario (GI o IF) senza riscontro - Ritardi scaturiti da allaccio tracce per aggiornamento annuale Orario di Servizio e passaggio dell'ora legale 	83

	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 13 a 14</p>
---	---	--	---

ESTERNE	codice 8
<p>Eventi meteo e ambientali * (certificazione a cura dell'IF/GI acquisendo bollettino meteo che denunci una allerta Arancione o Rossa, o altro documento pubblico)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Forti nevicate Neve (preallertati o certificati da Protezione Civile) - Gelicidio (**) - Allagamenti sede ferroviaria o esondazioni - Esondazioni - Frane - Mareggiate - Movimenti tellurici - Attivazione di rallentamenti per allarmi pluviometrici, anemometrici, MTR - Incendi (se originati da ambienti esterni all'infrastruttura ferroviaria) - Attivazione sistemi di PAI-PL per neve o nebbia (**) 	84
<p>Furti da parte di estranei *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Furti a danno dell'infrastruttura (**) 	86
<p>Investimenti di persone *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Investimento di persone - Suicidi 	87
<p>Estranei lungo linea *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Presenza estranei lungo la linea ferroviaria 	88
<p>Eventi certificati da IF *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azionamento freno di emergenza/spiombamento indebito azionamento maniglia apertura porte (**) - Intemperanze viaggiatori, cadute o malore di viaggiatori (**) - Fenomeni di fitta nebbia (**) - Slittamenti per fogliame su rotaie (solo periodo autunnale) (**) - Atti vandalici (**) - Presenza di estranei lungo linea (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento) - Presenza di ostacoli lungo linea (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento) (**) - Furti o danneggiamenti da parte di estranei (anche lancio sassi) commessi a bordo treno o danno del materiale rotabile (**) - Controlli antievasione se preventivamente comunicati dall'IF - Grande affluenza di viaggiatori per manifestazioni, fiere o altri eventi pubblici se preventivamente comunicati dall'IF 	89

	<p style="text-align: center;">Allegato alla Procedura Operativa Direzionale: ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME</p> <p style="text-align: center;">Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u></p>	<p style="text-align: center;">Allegato A</p>	<p style="text-align: center;">FOGLIO 14 a 14</p>
---	---	--	---

Indotte

INDOTTE	codice 9
<p>Inconvenienti di esercizio * (certificabile seguito indicazione e autorizzazione Struttura Centrale di Direzione Circolazione ed Orario)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Scontro tra treni – Svio di treno – SPAD 	90
<p>Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anormalità)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo precedente del treno 	91/GI
<p>Ritardo per perdita traccia altro treno (non associato a anormalità)</p> <ul style="list-style-type: none"> – Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo di altro treno 	92/GI
<p>Corrispondenze</p> <ul style="list-style-type: none"> – Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza 	93/IF
<p>Coincidenza non programmata *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Scostamenti in partenza di un treno a seguito richiesta in PIC, della IF che attende, per attesa di altro treno. 	94/IF

ALLEGATO B – MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE (richiesta presentata da RFI)

DOIT/NAVIGAZIONE: _____

Circolazione e Orario Area di _____, Esercizio _____

**Oggetto: Dichiarazione attribuzione causa esterna per ritardi EA _____ del
___/___/___ con AdA _____**

Si dichiara che il giorno _____ alle ore _____ e fino alle ore _____ nella
località/linea/Stretto di/tra _____ è stato riscontrato quanto segue:

In virtù di quanto descritto si richiede che l'anormalità in oggetto e tutti i ritardi derivanti vengano attribuiti a cause esterne.

Si dichiara che l'evento di cui sopra è attestato da:

- Denuncia di reato
- Rapporto personale intervenuto/presente
- Rilievi fotografici /video
- Altra documentazione (specificare)

~~custodita presso gli archivi della scrivente~~ **trasmessa in allegato**

Data _____

Il Dirigente Responsabile _____

Il soggetto firmatario è responsabile riguardo la conformità, la veridicità e l'idoneità dei documenti allegati, con espressa accettazione di verifiche interne / esterne e contestuale assunzione di responsabilità circa azioni di rivalsa avanzate da soggetti terzi

ALLEGATO C – MODULO PER CERTIFICAZIONE CAUSE ESTERNE (richiesta presentata dall'IF)

IF: _____

Circolazione e Orario Area di _____ Esercizio _____

**Oggetto: Dichiarazione attribuzione causa esterna per ritardi EA _____ del
__/__/__**

Si dichiara che il giorno _____ alle ore _____ e fino alle ore _____ nella località/linea di/tra _____ è stato riscontrato quanto segue:

In virtù di quanto descritto si richiede che l'anormalità in oggetto e tutti i ritardi derivanti vengano attribuiti a cause esterne.

Si dichiara che l'evento di cui sopra è attestato da:

- Denuncia di reato
- Rapporto personale intervenuto/presente
- Rilievi fotografici /video
- Altra documentazione (specificare)

trasmessa in allegato

Data _____

Il Dirigente Responsabile _____

Il soggetto firmatario è responsabile riguardo la conformità e la veridicità dei documenti allegati, con espressa accettazione di verifiche interne / esterne e contestuale assunzione di responsabilità circa azioni di rivalsa avanzate da soggetti terzi

**ALLEGATO D – MODULO PER L’ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO
TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO
EA codice 23 / 79**

Il Responsabile UT-DOIT di _____

A seguito dell’anormalità TE dovuta all’interazione catenaria/pantografo del giorno .../.../...
nella Località/Tratta: EA:

COMUNICA

al Responsabile ESERCIZIO-COA di

La nomina del Sig.: (cognome/nome)

Email:

Telefono:

A rappresentare DOIT al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile

Il Responsabile Esercizio _____

di DCIO-COA _____

CHIEDE

al Responsabile IF

di indicare il nominativo del proprio referente per l’istituzione del Tavolo Tecnico Congiunto

Data.....

Il Responsabile

Il Responsabile IF.....

COMUNICA

il Sig.: (cognome/nome).....

Email: Telefono:

A rappresentare l’IF al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile

**ALLEGATO E – MODULO PER L’ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO
 TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO
EA codice 64 / 79**

Data:

Il Responsabile IF.....

A seguito dell’anormalità TE dovuta all’interazione catenaria/pantografo del giorno .../.../...
 nella Località/Tratta: EA:

COMUNICA

al Responsabile ESERCIZIO-COA di La
 nomina del Sig.: (cognome/nome)

Email: Telefono: a
 rappresentare IF..... al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile

Il Responsabile Esercizio _____ di DCIO-COA _____

CHIEDE

al Responsabile UT/DOIT.....

di indicare il nominativo del proprio referente per l’istituzione del Tavolo Tecnico Congiunto

Data.....

Il Responsabile

Il Responsabile UT-DOIT:

COMUNICA

il Sig.: (cognome/nome).....

Email: Telefono:

A rappresentare UT/DOITal Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile