

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
A		Emissione per applicazione	Giulio Candia	Daniele Moretti

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 2 di 44

INDICE

PARTE I.....	3
I.1 SCOPO E CAMPO DI APPLICAZIONE	3
I.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO	3
I.3 DEFINIZIONI	3
I.4 ABBREVIAZIONI	7
PARTE II	9
II.1 RILEVAZIONE DEI DATI DI CIRCOLAZIONE.....	9
II.2 ATTRIBUZIONE E CODIFICA DELLE CAUSE DI RITARDO.....	10
II.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo	10
II.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo	12
II.2.3 Anormalità	12
II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF.....	14
II.2.5 Attribuzione delle cause di ritardo ed aperture eventi anomali nello Stretto di Messina	14
II.2.6 Attribuzione cause di ritardo ed apertura eventi anomali nei comprensori di Messina C.le e Villa S.G.	15
II.2.7 Servizio PRM.....	15
II.2.8 Attribuzione dei ritardi nelle località di confine.....	16
II.2.9 Treno Pronto.....	16
II.2.10 Cause Esterne.....	17
II.2.11 Inconvenienti d'esercizio (codice PIC 90).....	23
II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura	23
II.3 VALIDAZIONE E CERTIFICAZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO.....	35
II.3.1 Tempo reale.....	36
II.3.2 Accertamenti tecnici e tavolo tecnico.....	36
II.3.3 Tavolo tecnico nazionale	37
II.3.4 Consolidamento dei dati di andamento e chiusura delle cause di ritardo e dei codici di anormalità ...	37
II.4 PUNTUALITÀ.....	38
II.4.1 Puntualità a destino	38
II.4.2 Puntualità intermedia e puntualità di stazione.....	39
II.4.3 Soppressioni.....	41
II.5 PERFORMANCE REGIME.....	41
II.6 VERICA DEL PROCESSO.....	42
III.1 MATRICE DELLE RESPONSABILITA'	43
PARTE IV ALLEGATI	44
IV.1 ALLEGATI.....	44

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 3 di 44

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.2 DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO

Il presente documento si correla a:

- Prospetto Informativo della Rete - edizione vigente;
- 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;
- 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 Treno 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”.

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 4 di 44

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.

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 Traghetto 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 5 di 44

Comprensorio

Insieme di infrastrutture afferente ad un porto, un interporto o una zona industriale/commerciale, costituito dagli impianti di servizio, dagli 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), 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 a determinati eventi 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 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 redatto dalla COA interessata e da tenere agli atti della COA medesima, sottoscritto da tutti i partecipanti, con definizione finale delle relative responsabilità.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 6 di 44

Tavolo Tecnico Centrale

In relazione a determinati eventi 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, costituito dai rappresentanti della IF interessata, 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 7 di 44

I.4 ABBREVIAZIONI

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni

AdC	Agente di Condotta
AdA	Avvisi di Avaria
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 Verbalì 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
ERTMS/ETCS	European Rail Traffic Management System/European Train Control System
FSS	FS Security
FST	FS Technology
GET	Strutture Gestione Esercizio Territoriale in ambito Mantenimento Infrastrutture delle DOIT
GI	Gestore Infrastruttura
GO	Gestione Operativa
IF	Impresa Ferroviaria
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
RTB/RTF	Rilevatori Temperatura Boccole – Rilevatori Temperatura Freni
SCMT/SSC	Sistema Controllo Marcia Treno / Sistema Supporto Condotta
SOI	Struttura Sala Operativa Infrastrutture in ambito Esercizio Infrastrutture di DOI
SON	Struttura Sala Operativa Nazionale in ambito Gestione Circolazione Nazionale e Servizi di DCIO
Vco	Variazioni in corso d'orario
ZTE	Zona Tachigrafica Elettronica

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 9 di 44

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 10 di 44

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 attribuita dai Regolatori della Circolazione, 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 e va eseguita in tempo reale dall’operatore preposto 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 in tempo reale da parte dell’operatore preposto o a seguito di analisi da parte di personale di RFI, 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.

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 all'IF interessata tramite i sistemi informatici.

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno, RFI 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 potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, anche \leq a 2', comunicandola formalmente (tramite e-mail) alla IF interessata qualora l'attribuzione sia a carico dell'IF.

L'IF 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.COER.NA	< Performance.Regime.COER.NA@rfi.it >;
Performance.Regime.COER.PA	< Performance.Regime.COER.PA@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. Qualita SCS AN	< COABAAN-PQ-SCS-AN@rfi.it >;
COAVETS-Programmazione-Qualità TS	< COAVETS-Programmazione-Qualita-TS@rfi.it >.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 12 di 44

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), 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 codice 79 è da utilizzare nei casi di interazione terra/treno, la casistica interazione pantografo/catenaria è dettagliata nel paragrafo II.2.12.

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 identificativi necessari solo per la definizione di responsabilità in ambito internazionale/altro Gestore Infrastruttura.

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.

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

II.2.3 Anormalità

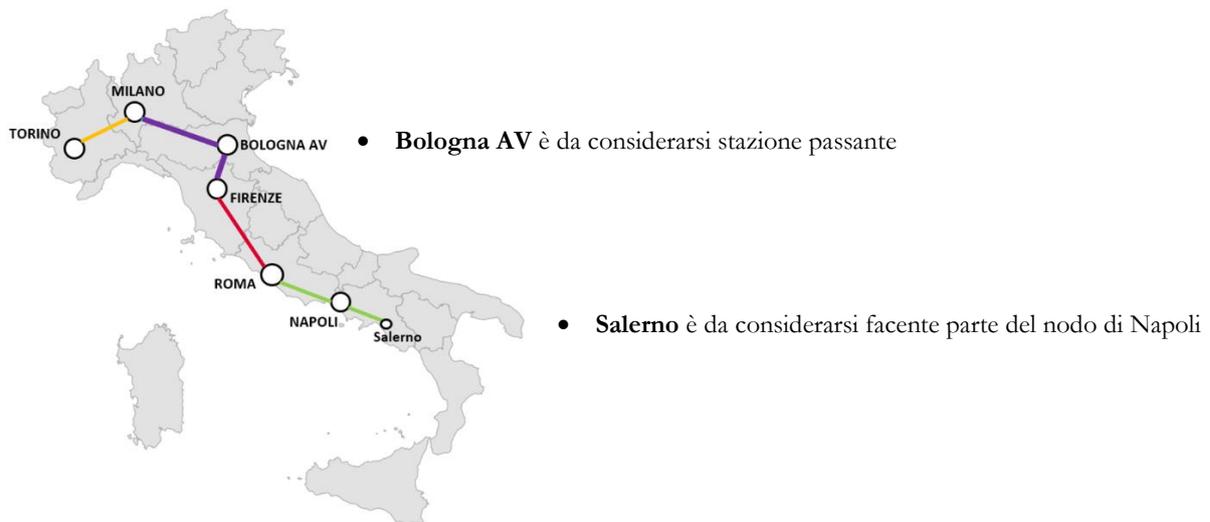
Le anormalità sono eventi inseriti nei sistemi informativi di supporto della circolazione oppure direttamente in PIC a cui viene assegnato il relativo codice di ritardo/soppressione.

Le anomalie devono essere aperte, per quanto possibile, tempestivamente al verificarsi di un evento anomalo e comunque entro il turno di servizio del Regolatore della Circolazione interessato.

A un'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; 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.



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 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).

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 14 di 44

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.

Per il solo treno fuori canale che durante il viaggio matura 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.

In caso di anomalie che comportino impatti rilevanti sulla circolazione, il GI, in accordo con le IIFP 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 anomalie 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 ...), 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 ai DCCM territoriali interessati e alle strutture centrali e territoriali di Qualità.

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

Per qualunque anomalia 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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 15 di 44

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.

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 l'apertura di apposito Evento Anomalo nella PIC ai fini della corretta attribuzione del ritardo.

II.2.7 Servizio PRM

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 manifestate dall'IF o dell'infrastruttura, secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Il servizio dispensato nelle stazioni inserite nel circuito "assistenza PRM", è effettuato da RFI.

Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PRM, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario senza discriminazioni, il ritardo dovuto al servizio di incarozzamento è da considerarsi alla stregua di 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 deviata è da attribuire al GI con cod. 34.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 16 di 44

Infine, si specifica che in caso di richiesta di servizio assistenza di una PRM “intempestiva”, cioè che non abbia effettuato la prenotazione del servizio attraverso i canali ufficiali 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.

II.2.8 Attribuzione dei ritardi nelle località di confine

In tutti gli impianti di valico, per i treni in ingresso sulla Rete Nazionale dovrà essere utilizzato il codice 815, qualora si abbiano notizie sulle cause del ritardo del treno in arrivo, dovranno essere opportunamente utilizzati i codici di maggior dettaglio della famiglia 81x.

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 successivo par.II.2.9.

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

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.

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 ed è, ai fini della presente Procedura, elemento utile alla corretta attribuzione della causa di ritardo. 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 17 di 44

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.

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.

II.2.10 Cause Esterne

Per i casi di seguito descritti, è possibile associare gli scostamenti a cause esterne, 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 configurabile come "causa esterna", mentre altre anomalie possono essere ricondotte a "cause esterne" solo a seguito di accertamenti effettuati in tempo differito.

Le Strutture di RFI (DOIT, DOS, DTC e NAV) (All.B) e 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, riferite ai casi da trattare in tempo reale o in tempo differito poiché richiedono approfondimenti tecnici, tenuto conto che la richiesta non può essere

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 18 di 44

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.

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

La struttura territoriale competente di DCIO incaricata custodisce ed archivia gli allegati B e C ricevuti ovvero, nei casi in cui non siano previsti, 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.

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).*

Di seguito si riportano i criteri di attribuzione dei codici da riportare in caso di "ritardo 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.

▪ **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 uno specifico evento con la descrizione delle cause/motivi di ritardo.

▪ **Autorità (codice PIC 82)**

I ritardi in conseguenza di intervento degli Organi di Polizia sono direttamente attribuibili a "causa esterna". Sarà a cura del DCCM/DCP indicare nel testo dell'anormalità le restrizioni legate alla richiesta e la conferma dell'avviso ai referenti di FSS.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 19 di 44

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

Gli eventi legati agli interventi di Vigili del Fuoco e segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia, o di intervento del 118 richiesti direttamente dal GI, anche su istanza del personale di un treno, sono direttamente attribuibili a “causa esterna” codice PIC 83.

Nei casi di occupazione di binari di stazione (manifestanti), l’evento sarà codificato direttamente a cause esterne, nel testo dell’Evento Anomalo sarà specificato l’intervento delle Autorità/FSS.

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 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 competente struttura della DOIT (Allegato B) e 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.

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 occorre la dichiarazione dirigenziale cui Allegato B, le cui evidenze fotografiche, stralci 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.

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 dell’AdC che rileva l’occorso.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 20 di 44

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 dovranno essere riportati gli estremi del modulo.

Nei casi di presenza sulla linea di vegetazione (alberi, ecc..) l’associazione dell’evento a “causa esterne” avverrà solo se la stessa vegetazione è 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.

Nei casi di mancanza di alimentazione ascrivibile al gestore elettrico (TERNA o altro), l’associazione dell’evento a “causa esterna” avverrà previa dichiarazione dirigenziale (Allegato B) con la comunicazione del gestore elettrico, attestante la mancanza continuativa dell’alimentazione elettrica o eventuali 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.

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

Gli eventi correlati al maltempo saranno riconducibili a “cause esterne” qualora determinati da fenomeni ad alto impatto (neve, alluvioni, esondazioni, frane, ecc.) confermati tramite i bollettini di vigilanza metereologica della Protezione Civile (Allerta Arancione o Rossa) e/o dimostrati da documentazione allegata, anche proveniente da fonti esterne, che comprovi 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).

Per eventi meteo di particolare impatto, come ad esempio eccezionali grandinate o trombe d’aria, non preventivabili tramite i normali bollettini di vigilanza metereologica, che possano provocare danneggiamenti agli impianti o al materiale rotabile, le DOIT/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.

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 evidenza fotografica e/o bollettino di vigilanza metereologica della Protezione Civile ne accerti l’effettiva criticità. La documentazione sarà custodita a cura del richiedente.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 21 di 44

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 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.

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.

Eventuali criticità puntuali ed eccezionali (ad es. circolazione 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.

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 potranno essere ricondotti a cause esterne solo se evidenziati dai sistemi di diagnostica e previa presentazione da parte di DOIT /IF di dichiarazione dirigenziale e apposita documentazione che certifichi l’accaduto.

▪ **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 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 22 di 44

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

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

- **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 del 118 richiesti 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.

Per gli eventi legati a intemperanza viaggiatore/caduta viaggiatori/malore viaggiatori, fenomeni di fitta nebbia e slittamenti per fogliame su rotaie (solo nel periodo autunnale), può essere richiesta la commutazione del codice di ritardo in “causa esterna”, previa presentazione di apposita dichiarazione dirigenziale (Allegato C), corredata dal rapporto del personale interessato ed eventuale documentazione fotografica e può essere accordata anche in assenza di intervento delle Forze dell’Ordine.

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.).

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.

- **Casi particolari**

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 23 di 44

Per l'attribuzione a "causa esterna" di anomalità conseguenti a urti, sobbalzi o presenza di pietrisco sul fungo della rotaia, occorre ricevere comunicazione registrata (M40/M100b) dell'AdC entro 15 minuti dalla rilevazione dell'evento, comunicando l'esito della visita al materiale rotabile. Nel testo dell'evento anomalo dovranno essere riportati gli estremi del modulo.

I tecnici di RFI effettueranno visita sul posto al fine di individuare la reale causa dell'evento segnalato, qualora gli esiti fossero negativi o comunque non riconducibili al GI o IF, la codifica sarà assegnata a causa esterna dal DCCM con il cod. 83.

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 dalle IF interessate esclusivamente alla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario, 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 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.

Circostanze particolari non riconducibili ai casi sopracitati, verranno trattati con documentazione a supporto, dalla struttura centrale di Direzione Circolazione ed Orario.

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

Le anomalità 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".

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) Anormalità dovute a interazione catenaria-pantografo.
- b) Intervento del SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno).
- c) Disconnessione di treni su linee attrezzate con ERTMS – ETCS.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 24 di 44

d) Intervento RTB/RTF (Rilevamento Termico Boccole/Rilevamento Temperatura Freni).

a) **Anormalità 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'anomalia 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'anomalia, nelle seguenti casistiche:
 - i tecnici TE intervenuti sull'anomalia riscontrano una rottura per fusione della linea di contatto con treno fermo oppure in fase di spunto per la ripartenza;
 - il treno oggetto dell'anomalia, presenta un dissesto al pantografo e i tecnici di RFI a seguito visite e/o ricognizioni previste dalla normativa non rilevano danneggiamenti alla catenaria (linea di contatto, sospensioni, mensole, pendini ecc.);
- 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, le parti interessate potranno contestare il codice attribuito alla struttura territoriale preposta di Direzione Circolazione e Orario entro 3 giorni lavorativi e richiedere l'espletamento degli accertamenti formali con le modalità sotto riportate. In tal caso l'anomalia dovrà permanere nello stato di "non certificato" fino alla conclusione del Tavolo Tecnico che verrà istituito nelle modalità sotto riportate.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 25 di 44

Altresì, per gli eventi con l'attribuzione in prima istanza del codice PIC 79, entro 3 giorni lavorativi, sarà 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. 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. 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 annualmente da ogni Responsabile di DOI, 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 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).

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 26 di 44

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 27 di 44

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 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 28 di 44

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 DOTI, 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, 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.

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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 29 di 44

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 recuperasse eventuali parti del materiale rotabile, il RAN.TE dovrà avvisare l'IF proprietaria (RAN.IF), comunicando il luogo nel quale sono temporaneamente depositati. L'IF potrà provvedere al recupero previo avviso al RAN.TE o REF.TE. entro 10 giorni lavorativi dall'evento.

b) 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.

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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 30 di 44

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 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 interessato o Prog.KM), e avviserà il CEI che procederà nel rispetto delle vigenti disposizioni per la gestione dell'avaria.

La DOIT, analizzato il proprio sistema di terra e la ZTE/DIS del treno coinvolto entro 5 giorni lavorativi dall'evento, tramite l'analista, notifica 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 anomalia;
- 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'anomalia 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'anomalia 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'anomalia verrà contestata dalla DOIT e la stessa sarà oggetto di eventuale confronto al tavolo tecnico territoriale "SCMT/SSC" mensile.

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'anomalia 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 rallentamento ed il suo regolare inserimento nel sistema Aster e sia escludibile il malfunzionamento delle boe, il codice di causa dell'anomalia 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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 31 di 44

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.

c) Anormalità sulle linee attrezzate con ERTMS – ETCS

Al manifestarsi di un'anormalità su 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 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).

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

- **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.
- **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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 32 di 44

o della caduta della comunicazione radio GSM-R. Il tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 27 (RBC), conto RFI.

- **Train trip durante la marcia treno ERMTS:** 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 ad attribuire con codice PIC 20 (Imp.-Sicurezza).

- **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. Il tal caso il codice causa sarà da attribuire con codice PIC 69 (Mezzi di Trazione – Guasto SCMT/SCC/ERTMS).
- **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).

A seguito dell'apertura dell'Evento Anomalo, 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).

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), condivideranno 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).

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 33 di 44

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.

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.

I casi di mancata condivisione dell'attribuzione della causa a seguito di contestazione dovranno essere comunicati all'analista ERTMS del NOC, alla competente struttura centrale di DCIO, alla Struttura Organizzativa di Esercizio Infrastrutture, e verranno trattati al Tavolo Tecnico Nazionale.

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 34 di 44

d) 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 anomalie 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 l'impianto RTB/RTF intervenga per due o più treni nell'arco delle 24 ore 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) conto RFI, specificando nel testo dell'evento anomalo l'evidente ripetitività degli interventi occorsi.

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'anormalità 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 35 di 44

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 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.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 anormalità 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 anormalità oggetto di accertamenti formali.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 36 di 44

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 dovranno rispondere formalmente alle IF entro 5 giorni lavorativi dall'arrivo della contestazione.

Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 5 giorni, i tempi di risposta potranno essere prorogati fino a un massimo di 7 giorni, comunicandoli all'IF.

In caso di rifiuto della contestazione, il Responsabile di Sala Operativa o altro soggetto designato dell'IF potrà richiedere, entro 3 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 37 di 44

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. Disconnessione di treni su linee attrezzate con ERTMS – ETCS;
4. 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 IIFF 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) alla competente struttura centrale di DCIO preposta.

Le anomalie oggetto di accertamenti formali verranno valutate sulla base dei risultati della Commissione d'indagine.

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.

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^ 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^ fase-chiusura). Qualora entro tale data non siano stati conclusi gli accertamenti necessari all'individuazione delle corrette responsabilità per le anomalie che

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 38 di 44

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 IIFF).

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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 39 di 44

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

– **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.**

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 40 di 44

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: **%OS_{ML(0-15)} Scostamento Orario (0'-15') treni**. L'indicatore **%OS_{ML(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} è il numero di stazioni in cui il treno effettua servizio in cui è arrivato entro soglia, la puntualità intermedia è pari a $N_{sp}/N_s \cdot 100$).

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} è il numero di treni arrivati entro soglia nella località, la puntualità di stazione è pari a $N_{tp}/N_t \cdot 100$).

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

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 41 di 44

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_{skm} 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} è 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 42 di 44

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 MONITORAGGIO

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

III.1 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.

	ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	
PROCEDURA OPERATIVA DIREZIONALE	Codifica: <u>RFI DCIO PD CIR 001 A</u>	FOGLIO 44 di 44

PARTE IV ALLEGATI

IV.1 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
ALLEGATO E	MODULO ATTIVAZIONE TAVOLO TECNICO TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO EA cod.23
ALLEGATO F	MODULO ATTIVAZIONE TAVOLO TECNICO TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO EA cod.64

	<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 1 di 12</p>
---	---	---	---

ALLEGATO A- CODIFICA CAUSE DI RITARDO

\\ **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.

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 A con dossier custodito negli archivi della scrivente struttura di RFI DTC/DOS/DOIT/NAV e Allegato B a cura dell'IF con documentazione a supporto: bollettini meteo, denuncia agli Organi di Polizia, rapporto del personale, documentazione fotografica, rassegna stampa, ecc.).

	<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 12</p>
---	---	--	--

Gestore Infrastruttura

CIRCOLAZIONE	codice 1
Programmazione orario – Difformità dalle specifiche tecniche	10
Regolazione della circolazione – Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR – Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione	11
Manovra a cura Gestore Infrastruttura* – Difficoltà di attuazione dei movimenti di manovra – Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra – Regolarizzazioni di documentazioni	12
Navigazione* – Indisponibilità di invasatura o ponte mobile – Guasto o indisponibilità della nave traghetto – Anormalità a bordo – Prolungamento delle operazioni di imbarco o sbarco del treno	13
Esercizio * – Itinerario non corretto – Errata manovra apparati o tasti di soccorso	14
Assistenza Persone a Ridotta Mobilità * – 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
Personale* – Attesa del personale di circolazione – Attesa consegne prescrizioni ai treni – Attesa del personale di manovra del Gestore Infrastruttura – Imprevista disabilitazione di impianto	18

	<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 3 di 12</p>
---	---	--	---

IMPIANTI	codice 2
<p>Impianti di sicurezza *</p> <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 – Mancata alimentazione apparati di stazione 	20
<p>Passaggi a livello *</p> <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
<p>Telecomunicazioni *</p> <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
<p>Impianti di alimentazione elettrica per trazione *</p> <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 	23
<p>Armamento e sede *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Difetti del corpo stradale – Rottura rotaia – Slineamento del binario – Difetti di geometria del binario e dei deviatori – Usura 	24
<p>Opere d'arte *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Difetti delle gallerie – Difetti a ponti o viadotti – Difetti ai sottopassi 	25
<p>Rilevatori Temperatura Boccole (RTB/RTF) *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Indebita (in base a procedure) rilevazione di elevata temperatura – Guasto o malfunzionamento RTB/RTF 	26
<p>RBC *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arresto del treno per mancata connessione al sistema RBC 	27
<p>Personale/Altre cause *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Attesa del personale di manutenzione – Mancato intervento del personale di manutenzione – Indebita chiamata di emergenza personale RFI – Altre cause non riconducibili alle precedenti 	28
<p>SCMT/SSC *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Arresto/condizionato del treno per guasto a terra del SCMT o SSC/ERTMS 	29

	<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 4 a 12</p>
---	---	--	--

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 – Abbattimenti codice – Effetto coda per rallentamenti – Ritardi dovuti alle corse per “prove di carico” 	32
Ritardo comunicato preventivamente alle IF per lavori <ul style="list-style-type: none"> – Maggiore tempo di viaggio comunicato alle IF e pubblicizzato ai viaggiatori 	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
Personale <ul style="list-style-type: none"> – Attesa del personale addetto alle lavorazioni – Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni 	38

	<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 5 di 12</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 6 a 12</p>
---	---	--	--

Impresa Ferroviaria

COMMERCIALE	codice 5
Sosta in stazione <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
Fermata straordinaria * <ul style="list-style-type: none"> – Fermata straordinaria notificata – Fermata non programmata (sosta per organizzazione di servizio) 	51
Servizi accessori * <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
Irregolarità * <ul style="list-style-type: none"> – Segnalazione di porta aperta – Carichi spostati o non conformi 	53
Predisposizione treno * <ul style="list-style-type: none"> – Attesa documenti treno – Attesa consegna merci 	54
Personale * <ul style="list-style-type: none"> – Attesa del personale di bordo – Attesa ricezione “treno pronto” – Tardato azionamento RAR (per treni viaggiatori) 	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 7 a 12</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 – Regolarizzazioni 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 	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 8 a 12</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) 	<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 9 a 12</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	
<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 	77*
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 	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 10 a 12</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 	82
<p>Eventi accidentali *</p> <ul style="list-style-type: none"> – Interventi di Vigili del Fuoco (incendi) – 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.)(**) 	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 11 a 12</p>
---	---	--	---

ESTERNE	codice 8
<p>Eventi meteo e ambientali * (certificazione a cura del GI acquisendo bollettino meteo che denunci una allerta Arancione o Rossa, o altro documento pubblico)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neve (preallertati o certificati da Protezione Civile) - Gelicidio (**) - Allagamenti o esondazioni - Frane - Mareggiate - Movimenti tellurici - Attivazione di rallentamenti per allarmi pluviometrici, anemometrici, MTR - 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>Eventi certificati da IF *</p> <ul style="list-style-type: none"> - Azionamento freno di emergenza/spiombamento 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 (**) 	89

	<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 12 a 12</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/verbale di accertamento
- Rapporto personale intervenuto/presente
- Rilievi fotografici /video
- Altra documentazione (*specificare*)

custodita presso gli archivi della scrivente

Data _____

Il Dirigente Responsabile/Delegato _____

	<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 C</p>	<p align="center">FOGLIO 1 di 1</p>
---	---	---	---

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/Delegato _____

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

N° progressivo: /Anno

Data:

Il Responsabile Esercizio _____ di DCIO-COA _____

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

CHIEDE

al Responsabile DOIT'
all'IF.....

di indicare i nominativi dei referenti per l'istituzione del Tavolo Tecnico Congiunto.

Il Responsabile

DOIT:

Al Responsabile

Viene nominato il Sig.: (cognome/nome)

Email: Telefono:

A rappresentare DOIT' al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Referente DOIT'

Impresa Ferroviaria:

Al Responsabile

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

Email: Telefono:

A rappresentare l'IF..... al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Referente IF

**ALLEGATO E – MODULO PER L'ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO
TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO
EA codice 23**

N° progressivo: /Anno

Data:

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.

Il Responsabile

Data.....

Il Responsabile Esercizio _____ di DCIO-COA _____

CHIEDE

al Responsabile IF

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

Il Responsabile

Data.....

Il Responsabile IF.....

COMUNICA

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

Email:

Telefono:

A rappresentare l'IF..... al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile

**ALLEGATO F – MODULO PER L'ATTIVAZIONE DEL TAVOLO TECNICO
TERRITORIALE INTERAZIONE CATENARIA/PANTOGRAFO
EA codice 64**

N° progressivo: /Anno

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/DOIT al Tavolo Tecnico Congiunto.

Data.....

Il Responsabile