

# ITALO – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI S.P.A.

| PARAGRAFO                                        | PROPOSTA DI RFI                                                                                                                                                 | OSSERVAZIONI ITALO                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parte I.1 Scopo e campo di applicazione (pag. 3) | <i>“I casi non esplicitamente previsti devono essere trattati in analogia e secondo i principi che regolano i casi regolamentati nella presente Procedura.”</i> | Per una maggiore coerenza con l’intera normativa applicabile, si ritiene necessario modificare la frase come segue: <i>“I casi non esplicitamente previsti devono essere trattati in analogia e secondo i principi che regolano i casi regolamentati nella presente Procedura, laddove non disciplinati dalle norme di interfaccia e dalla disciplina regolamentare vigente”.</i>                                                                                                                                                                                                                  |
| Parte I.2 Documentazione di riferimento (pag. 3) | Rfi elenca la documentazione correlata alla procedura.                                                                                                          | Si richiede di indicare, per ciascuna delle seguenti Comunicazioni Operative, il numero di protocollo e l’anno di emissione: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comunicazione Operativa “Gestione del servizio di assistenza in stazione alle persone con disabilità e a ridotta mobilità (PRM)”;</li> <li>• Comunicazione Operativa “Gestione commerciale da parte dei Referenti accreditati del Gestore dell’Infrastruttura”;</li> <li>• Comunicazione Operativa “Erogazione del Servizio Parking”;</li> <li>• Comunicazione Operativa “Gestione del processo di informazione e</li> </ul> |

|                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | comunicazione al pubblico”.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
|----------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Generalità (pag. 12). 1 di 2. | <i>“Le anomalie dell’infrastruttura non riconducibili direttamente alla manutenzione degli enti (codici impianti, colonna 2), ma comunque ricadenti nell’area di responsabilità del Gestore, saranno valorizzati, a seconda della tipologia dell’indisponibilità, al codice 28 (Altre cause), al codice 32 (Limitazioni prestazionali) oppure al codice 36 (Imprese in appalto) nel rispetto dei processi interni delle Strutture di RFI ed a seguito di produzione di opportuno materiale a supporto da parte della DOIT (CEI, Analista) di riferimento e/o implementazione del campo NOTE dell’evento anomalo a PIC .”</i> | Si osserva che i rallentamenti improvvisi, gli abbattimenti di codice e gli effetti coda conseguenti a rallentamenti infrastrutturali derivano ordinariamente da indisponibilità o limitazioni non programmate dell’infrastruttura e producono effetti diretti sulla regolarità della circolazione. Tali fattispecie presentano le caratteristiche proprie dell’Evento Anomalo che li ha generati e possono determinare ricadute anche sui treni corrispondenti. Si ritiene pertanto necessario contrassegnare con asterisco il codice 32, prevedendo l’apertura obbligatoria dell’Evento Anomalo, al fine di associare all’Evento Anomalo in questione anche i treni corrispondenti e garantire la corretta attribuzione delle relative responsabilità. |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Generalità (pag. 13)          | <i>“Qualora un treno non rispetti l’orario, in assenza di informazioni da parte della IF proprietaria o di altre cause individuabili, i ritardi dovranno essere imputati al codice 50 se il ritardo si verifichi in partenza dopo una sosta d’orario, oppure al codice 68 in caso lo scostamento sia rilevato in linea.”</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | L’attribuzione degli scostamenti all’Impresa Ferroviaria, mediante il codice 68 in linea e il codice 50 nelle località di servizio viaggiatori, consente al Gestore di prescindere dall’accertamento in tempo reale della causa effettiva del ritardo e trasferisce sulle Imprese l’onere delle successive verifiche. Tale impostazione non appare coerente con il principio di corretta imputazione causale e con l’esigenza che il Gestore acquisisca tempestivamente le cause reali degli scostamenti, sia in linea sia nelle località in cui il treno effettua servizio viaggiatori. Si richiede pertanto la soppressione della disposizione in questione.                                                                                           |

|                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Generalità (pag. 13)</p>             | <p><i>“Il codice 75 è da utilizzare per gli scostamenti fittizi in partenza correlati alla gestione di incroci/precedenze “dinamiche”, che non generano flussi economici da Performance Regime, né sono valorizzati ai fini del calcolo della puntualità.</i></p> <p><i>Sarà inoltre utilizzabile, eccezionalmente e solo previa esplicita autorizzazione delle Strutture preposte di DCIO di Sede Centrale, nel caso di situazioni particolari e puntuali per cui vengano a crearsi scostamenti non reali (ad esempio per allaccio delle tracce orario a seguito di deviazioni) per i quali necessiti comunque una attribuzione di un codice causa.”</i></p>                                                                                     | <p>Si ritiene necessario prevedere l'utilizzo del codice 75 per gli scostamenti conseguenti a precedenze - anche dinamiche - e/o a incroci, esclusivamente quando tali operazioni siano programmate. Qualora precedenze e/o incroci siano invece disposti in gestione operativa, gli scostamenti devono essere ricondotti alla causa effettiva che ha determinato il conflitto di circolazione.</p> <p>Si rileva inoltre che la previsione relativa all'utilizzo del codice 75 per «situazioni particolari e puntuali» idonee a generare scostamenti non reali presenti un ambito applicativo eccessivamente generico. Si pertanto necessario circoscrivere in modo oggettivo e tassativo le condizioni di utilizzo del codice 75.</p> |
| <p>Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Preparazione del treno (pag. 14)</p> | <p><i>“Il ritardo nella preparazione del treno sarà attribuito al codice 61 previa apertura di apposito evento anomalo.</i></p> <p><i>Nelle Località di Servizio ove disponibile la funzione “Treno Pronto” (riportate nei Fascicoli Linea) questa deve essere utilizzata dal personale incaricato dell'IF per comunicare al RdC il termine delle operazioni propedeutiche alla partenza.</i></p> <p><i>L'orario di “Treno Pronto” viene in questo modo registrato nella PIC e reso visibile al GI ed all'IF proprietaria.</i></p> <p><i>Nelle altre Località di Servizio ove non disponibile la funzione di cui sopra, l'orario di “Treno Pronto” dovrà essere comunicato verbalmente e sempre riportato nel testo dell'evento anomalo.”</i></p> | <p>Si rileva che l'attribuzione del codice 61 non considera i casi in cui il ritardo nella preparazione del treno derivi, a titolo esemplificativo, dalla tardiva autorizzazione della manovra o da altre cause imputabili all'impianto, ad altre Imprese Ferroviarie o a soggetti esterni. Si ritiene che la causa debba essere individuata sulla base dell'effettivo nesso causale e pertanto non si possa procedere direttamente con l'attribuzione del codice 61.</p>                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo.</p>                                  | <p><i>“Il GI rende disponibili alle II.FF. i dati relativi alle prescrizioni di</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>Si ritiene necessario disciplinare in modo puntuale le attività</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Acquisizione riepilogo prescrizioni di movimento (pag. 14)                                               | <i>movimento dei treni a partire dalle ore 14.00 del secondo giorno solare precedente a quello in cui ricade l'ora prevista di partenza del treno. Per mitigare eventuali ricadute in termini di regolarità scaturite da indisponibilità programmate del sistema, dovute a manutenzioni ordinarie e/o straordinarie, il GI dovrà darne comunicazione preventiva alle IIFF con adeguato anticipo, in modo tale che le stesse possano provvedere tempestivamente alla estrazione preventiva della documentazione necessaria alla circolazione dei treni."</i>                                                               | connesse alle manutenzioni programmate del sistema ASTER di RFI per l'acquisizione dei moduli. In particolare, si ritiene necessario che, in caso di indisponibilità del sistema ASTER, (i) le "tracce di soccorso" preventivamente assegnate, in tali ipotesi, alla IF siano emesse direttamente dalla sede centrale di RFI o dalle strutture territoriali, previo controllo della sede centrale di RFI, in modo da garantire uniformità del processo e che (ii) le relative attività si concludano con un anticipo congruo a consentirne la gestione e l'archiviazione delle stesse. |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Limitazioni di percorso (pag. 15)         | <i>"Le limitazioni totali o parziali del percorso di un treno (soppressioni) dovranno essere legate all'evento anomalo che le ha determinate. Qualora l'istanza di limitazione provenga dall'IF proprietaria dovrà sempre essere esplicitato nella PIC, nel campo note, il motivo della richiesta, in maniera che gli operatori preposti del GI possano associare correttamente l'E.A. di soppressione. In mancanza di tali esplicite indicazioni, la richiesta di soppressione da parte dell'IF sarà considerata come una necessità organizzativa della stessa ed associata all'E.A. di riprogrammazione conto IF. "</i> | Il menu a tendina di PIC utilizzato per selezionare l'Evento Anomalo cui associare una soppressione totale o parziale non consente di scegliere la causa in modo agevole e immediato. Si ritiene pertanto necessario integrare le voci del menù, così da identificare in modo univoco la macrocausa della soppressione e riservare il campo note all'inserimento di eventuali ulteriori precisazioni.                                                                                                                                                                                  |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Estensione degli eventi anomali (pag. 16) | <i>"Analogamente, essendo la rimodulazione del turno materiale/mezzi trazione, nonché del turno equipaggi, ricadente tra gli oneri gestionali e organizzativi delle II.FF., gli ulteriori scostamenti maturati da un treno per le scelte di riprogrammazione di cui sopra, nonché per la "riprotezione" dei propri clienti su altri treni, saranno associati a codici di cause indotte ricadenti nella sfera di</i>                                                                                                                                                                                                       | Si rileva che l'attuale disciplina del codice 93 trasferisce sull'Impresa Ferroviaria gli effetti di perturbazioni originate da cause estranee alla propria sfera di controllo, senza una preventiva valutazione delle concrete possibilità di mitigazione. La riprogrammazione non può essere assimilata alla sola soppressione del treno, ma comprende anche la modifica degli allacci, l'impiego di                                                                                                                                                                                 |

|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                               | responsabilità delle Imprese Ferroviarie (cod.93 e 94). “                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | ulteriore materiale in uscita dalla manutenzione e l'utilizzo della riserva calda. L'attribuzione del codice 93 nei casi in cui l'Impresa scelga di non sopprimere il servizio può inoltre risultare sproporzionata rispetto agli obblighi di tutela e riprotezione dei viaggiatori previsti dal Regolamento (UE) 2021/782 e dal Contratto di Trasporto. Si richiede pertanto che, prima dell'attribuzione del codice 93, siano valutati (i) la causa originaria della perturbazione, (ii) i volumi di passeggeri interessati, (iii) le misure di mitigazione adottate dalla IF e (iv) l'effettiva possibilità di riprogrammazione del servizio.                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna” (pag. 17). 1 di 5 | <i>“Potranno comunque essere associati ad una anomalia gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente (ossia della “ribattuta” in binario) per “turno materiale/mezzi di trazione” o del “treno antenna”, se comunicati in fase di programmazione di orario o se comunicato prima dell'orario teorico di partenza, quando rilevati entro 60' minuti dall'arrivo previsto d'orario nella Località di Servizio termine corsa sulle linee convenzionali oppure nel tratto compreso fra l'ultimo Nodo e la LdS termine corsa sulle Linee AV /DD. In considerazione della non sempre sostenibile riprogrammazione puntuale dei turni materiali/mezzi trazione, gli eventi anomali che per durata ed effetti abbiano avuto un impatto significativo sulla marcia di un treno, potranno essere comunque associati allo scostamento della sola prima ribattuta”.</i> | Si osserva che, per i treni AV destinati al trasporto passeggeri, non appare proporzionato limitare l'associazione dell'Evento Anomalo al ritardo del treno corrispondente ai soli eventi verificatisi entro 60 minuti dall'arrivo previsto del treno precedente. Tale limite risulta eccessivamente restrittivo e non coerente con le reali esigenze del sistema ferroviario. A titolo esemplificativo, sulla relazione Reggio Calabria – Torino, l'associazione all'Evento Anomalo di un treno corrispondente in partenza dalla Stazione di Torino potrebbe avvenire solo qualora l'Evento Anomalo si sia verificato a ridosso dell'arrivo in stazione (es. nella tratta Bologna – Torino), senza tener conto degli eventi verificatisi sulle tratte precedenti (es. ritardo di 80 minuti maturato nella tratta Napoli – Roma). Si ritiene inoltre necessario che, nell'individuazione del limite temporale per l'associazione dell'Evento Anomalo, debbano |

|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | essere considerati anche i tempi tecnici della ribattuta in binario, necessari allo svolgimento delle attività programmate e propedeutiche alla partenza del treno corrispondente. Si propone pertanto di mantenere l'indicazione attuale, fermo restando che l'onere non può essere sproporzionato in termini di organizzazione dell'IF rispetto ad eventuali anomalie dell'infrastruttura.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Associazione eventi anomali alle ribattute e treni "antenna" (pag. 17). 2 di 5 | <i>"Nella individuazione dell'anormalità associabile al treno corrispondente si valuterà la marcia del treno in arrivo, tenendo conto di eventuali recuperi, avvenuti dopo il superamento del punto o tratto di linea ove il ritardo risulta associato all'Evento Anomalo in oggetto".</i>                                                                                                                                                                  | Si rileva che le valutazioni da parte di RFI non possano essere meramente discrezionali ma che debbano essere individuati criteri oggettivi in base ai quali la stessa viene effettuata.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Associazione eventi anomali alle ribattute e treni "antenna" (pag. 17). 3 di 5 | <i>"Nell'associare l'anormalità al treno corrispondente non sarà in ogni caso possibile superare il totale dei minuti maturati dal treno in arrivo per l'E.A. individuato. Eventuale ritardo eccedente sarà attribuito al codice 93 o alla reale causa che lo ha generato. In presenza di due o più eventi anomali lo scostamento in partenza del treno corrispondente sarà associato all'E.A. che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto".</i> | In virtù della possibilità di ulteriori scostamenti maturati da un treno dopo aver superato un Evento Anomalo, che in alcuni casi sono stati ricondotti a indotte anche per ritardi dovuti ad attese di regolazione della circolazione superiori a 30 minuti, non può essere applicabile il concetto sopra esposto di attribuire al treno corrispondente solo una parte dello scostamento in partenza legandola parzialmente all'evento che ha impattato il treno precedente. Infatti, a seguito delle perturbazioni per un Evento Anomalo, le IF non possono prevedere ulteriori eventuali ricadute di circolazione, circostanze che possono essere prevedibili esclusivamente da parte del GI che, tra gli altri, ha il compito di monitorare e regolare la circolazione. |

|                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna” (pag. 17). 4 di 5 | <i>“...e specificatamente per quelle anomalità di carattere particolarmente impattante, individuate dalla competente Struttura Centrale di Direzione Circolazione e Orario”.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Si ritiene fondamentale dettagliare la definizione di “anormalità di carattere particolarmente impattante”.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna” (pag. 18). 5 di 5 | <i>“I ritardi al primo treno corrispondente, non ricadenti nelle eccezioni alla norma sopra descritte, dovranno essere associati al codice 93 – Corrispondenze - Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza. Si chiarisce infine che tali possibilità di associazione non sono da confondersi con la “Causa Prevalente” a destino del treno in arrivo, che non è, di per sé, trasferibile al treno corrispondente”.</i> | Si ritiene che la causa prevalente debba costituire un criterio oggettivo per individuare il soggetto cui ricondurre la quota principale del ritardo di un treno giunto a destinazione oltre la soglia di puntualità. In presenza di più Eventi Anomali riferibili al medesimo soggetto responsabile, Gestore, Impresa Ferroviaria o cause esterne, i relativi minuti dovrebbero essere cumulati ai fini della determinazione della responsabilità prevalente. |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Anormalità verificatesi nell’ambito di un nodo ferroviario (pag. 18).          | <i>“Nel caso di anomalità di qualsiasi natura verificatesi nell’ambito dei “Nodi” gli effetti perturbativi possono estendersi all’intero Nodo Ferroviario interessato e linee afferenti. Considerati i volumi di traffico e la complessità gestionale, potranno essere associati all’E.A. gli scostamenti dei treni coinvolti fino a 60’ oltre l’orario di chiusura dell’evento”.</i>                                                                            | Si ritiene necessario che l’attribuzione degli scostamenti sia preceduta dall’analisi dei grafici di circolazione, degli itinerari effettivamente percorsi dai treni e dei relativi conflitti di circolazione.                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo. Mancanza di capacità (pag. 18).                                                | <i>“Per il solo treno fuori canale che durante il viaggio maturi ulteriore ritardo a causa di mancanza di capacità (ad esempio: interruzioni programmate, risoluzione conflitti a suo sfavore in fascia pendolare), è possibile associare gli scostamenti all’Evento Anomalo prevalente che ne ha provocato la perdita della traccia programmata”.</i>                                                                                                           | Si richiede che l’Evento Anomalo prevalente sia utilizzato esclusivamente in assenza di ulteriori eventi, degradi o perturbazioni incontrati successivamente dal treno.                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Parte II.2.2. Modalità di attribuzione delle cause di ritardo.                                                                                | <i>“Alcune anomalità particolari per estensione o per gravità</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                | Si ritiene necessario prevedere una definizione univoca e                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Estensione delle anomalie rilevanti (pag. 18). | <i>(investimenti, mareggiate, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, ...) che implicano una forte riduzione della capacità (es. circolazione a binario unico su linee a doppio binario, interruzione totale della circolazione, deviazioni o soppressioni dei treni) per un periodo prolungato (es. superiori a 120 minuti) possono essere dichiarate “ad alto impatto” dalla Sala Operativa Nazionale Circolazione di RFI e possono avere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti...”</i> | circoscritta di «anomalie di carattere particolarmente impattante», poiché il solo riferimento all'estensione temporale dell'evento non appare sufficiente a delimitarne l'ambito applicativo.                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Parte II.2.7 Servizio PRM (pag. 22)            | <i>“Per “comitive” si intendono tre o più PRM con un'unica prenotazione e individuate da un unico protocollo pratica”.</i>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | Si ritiene che, per l'incaricamento di almeno tre passeggeri PRM sia applicato il codice 77, con ripartizione della responsabilità tra Impresa e Gestore in relazione, rispettivamente, al servizio viaggiatori e all'adeguatezza della sosta programmata, degli operatori e dei carrelli disponibili, indipendentemente dal numero di prenotazioni. Ciò con particolare riferimento alle località di sola fermata per servizio viaggiatori, la cui traccia prevede ordinariamente due minuti di sosta. |
| Parte II.2.9 Treno pronto                      | <i>“Tale comunicazione deve essere inoltrata dal personale incaricato dell'IF esclusivamente al termine delle operazioni propedeutiche alla partenza e unicamente quando il treno sia effettivamente pronto a partire.<br/>Nel caso la comunicazione “Treno Pronto” venga inoltrata ma il treno in oggetto non sia effettivamente “pronto”, i ritardi eventualmente generati, anche ad altri treni, per soggezione della circolazione saranno attribuiti all'IF proprietaria (cod. 58_Personale)”.</i>                 | Si ritiene necessario che la definizione di treno "effettivamente pronto" debba essere revisionata in quanto la stessa risulta ambigua e rimetterebbe al GI una valutazione arbitraria per l'imputazione del codice 58. Occorre ridefinire la soglia penalizzante dei 30 minuti, estendere la gestione delle anomalie relative al sistema di invio del “treno pronto” ad ulteriori casistiche e superare il ricorso alla mera comunicazione verbale, non idonea se non formalizzata nelle               |

|                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              | <p>norme di interfaccia. Poiché inoltre il paragrafo prevede che «secondo disposizioni emanate a livello territoriale, in specifici impianti riportati nei Fascicoli Linea, il GI può prevedere tempistiche per la comunicazione “Treno Pronto” differenti da quanto sopra indicato» e dal momento che da tali tempistiche dipende l’attribuzione della causa di ritardo, si chiede che tali tempistiche debbano essere pubblicate in ePIR e richiamate espressamente nella documentazione di riferimento.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <p>Parte II.2.10 Cause esterne. Eventi meteo e ambientali (codice PIC 84). (Pag. 34)</p> | <p><i>“L’AdC, nel caso riscontri problematiche di captazione dovute a presenza di ghiaccio sulla LdC, dovrà darne sempre tempestiva comunicazione al RdC/DCCM (M40/fonogramma) in quanto, tale comunicazione costituisce presupposto per l’attivazione delle procedure di sicurezza previste.</i></p> <p><i>Al fine di mitigare le possibili ripercussioni sulla circolazione derivanti dalle difficoltà di captazione dei treni dovute al ghiaccio, il Gestore Infrastruttura prevede l’attuazione di specifiche azioni mitigative (raschiaghiaccio, ungifilo, scaldafilo etc.).</i></p> <p><i>Sulle linee ove sono state attuate le azioni di cui sopra, i ritardi per difficoltà di captazione sono attribuiti all’IF proprietaria (cod.64 – Mezzi di Trazione).</i></p> <p><i>In accordo con il GI, qualora anche l’IF proprietaria, al fine di favorire la regolarità dell’esercizio, abbia adottato le misure cautelative previste da normativa (PGOS cap.III art.8.2, Circolazione con entrambi i pantografi in presa) i ritardi per difficoltà di captazione</i></p> | <p>Si contesta il criterio di attribuzione automatica del ritardo all’Impresa in caso di difficoltà di captazione. La marcia con entrambi i pantografi in presa costituisce una misura straordinaria, comporta limitazioni di velocità ai sensi delle norme di interfaccia e non risulta operativamente applicabile a tutti i convogli. Si richiede pertanto che il riconoscimento della causa esterna non sia subordinato all’adozione generalizzata di tale misura e che siano considerate entrambe le opzioni contemplate dal PGOS, in relazione alle caratteristiche del rotabile.</p> <p>Si rileva che il rinvio al «PGOS cap. III, art. 8.2» non corrisponde alla collocazione della disciplina nel PGOS-ITALO rev. 08, nel quale la circolazione con entrambi i pantografi in presa è regolata dall’Allegato VI, articolo 8, comma 2. Poiché dal corretto richiamo normativo dipende il riconoscimento della causa esterna, se ne richiede la rettifica. L’attribuzione economica non può infatti fondarsi sul rinvio a una</p> |

|  |                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p><i>potranno essere associati a cause esterne previa presentazione di Allegato C, rapporto del PdB e ZTE”.</i></p> | <p>disposizione non esistente nella codificazione indicata. Nel PGOS-ITALO rev. 08 la circolazione con entrambi i pantografi in presa non è disciplinata al capitolo III, bensì all’Allegato VI, Art. 8 «Derivazione della corrente», comma 2. Poiché dal rinvio alla norma dipende il riconoscimento della causa esterna, se ne chiede la rettifica: l’attribuzione economica non può poggiare su un richiamo a una disposizione inesistente nella codificazione citata.</p> <p>La norma dispone che «qualora la derivazione di corrente risultasse difficoltosa per formazione di ghiaccio sulla linea aerea di contatto o per altre cause, è ammesso che i mezzi di trazione del convoglio: a) abbiano entrambi i pantografi in presa; oppure: b) possano circolare tenendo sollevati anche pantografi isolati (non utilizzati per la derivazione della corrente), a condizione che il numero totale dei pantografi sollevati, in presa o isolati, dell’intero convoglio sia non superiore a quattro». Si tratta di una facoltà riconosciuta all’Impresa, articolata in due opzioni. La PACR ne fa il presupposto per il riconoscimento della causa esterna, convertendo una facoltà in onere e selezionando per giunta una sola delle due opzioni previste.</p> <p>Il medesimo comma 2 prosegue: «nel caso di cui alla lettera a), valgono le limitazioni di velocità imposte dalla Tabella 1 del comma 1; nel caso di cui alla lettera b), l’agente di condotta deve limitare d’iniziativa la velocità a 150 km/h salvo limitazioni più restrittive». L’Impresa è dunque posta di fronte</p> |
|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

|                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | <p>a un'alternativa in cui entrambe le vie comportano un costo: subire l'attribuzione del cod. 64 oppure adottare una misura che genera comunque perdita di tempo, alla quale la PACR non riconosce alcuna copertura.</p> <p>Il comma 1 dello stesso articolo dispone che «per determinati mezzi di trazione devono essere osservate le specifiche condizioni disciplinate a parte». L'adozione della misura dipende quindi dalle caratteristiche del rotabile e non costituisce uno standard uniformemente esigibile da tutte le Imprese; per il materiale rotabile della scrivente essa non rientra nell'operatività ordinaria. Si contesta, pertanto, il criterio di attribuzione automatica del ritardo all'IF in caso di difficoltà di captazione, poiché la condizione di marcia in condizioni particolari, come ad esempio con entrambi i pantografi in presa, che impone inoltre una riduzione di velocità secondo le norme di interfaccia (cfr. PGOS-IF, All. VI, art. 8 e 13), costituisce una misura straordinaria e per di più non operativa per tutti i convogli, come nel caso di Italo.</p> |
| <p>Parte II.2.10 Cause esterne. Indebita apertura porte/azionamento freno emergenza. (Pag. 37)</p> | <p><i>“Gli eventi come l'indebito azionamento maniglia apertura porte e l'indebito azionamento freno di emergenza, a seguito comunicazione da parte del Personale di Bordo al RdC in tempo reale saranno codificati 62_Veicoli viaggiatori. La commutazione a causa esterna potrà avvenire previa presentazione della dichiarazione dirigenziale supportata dal rapporto del PdB, nonché dalla comunicazione registrata alla Sala</i></p> | <p>Si ritiene necessario, pertanto, necessario che il GI valuti l'impatto della previsione sulle informazioni rese al pubblico, poiché la classificazione proposta comporterebbe la comunicazione dell'evento come «guasto al treno» anche nei casi riconducibili a un indebito azionamento da parte di terzi che andrebbe in realtà classificato come causa esterna.</p> <p>Si ritiene inoltre necessario che, per gli eventi di grafitaggio,</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

|                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                     | <p><i>Operativa di Prodotto che avverrà nei modi d'uso, secondo le disposizioni interne delle IF (M40/ sistema informatico dell'IF /segnalazione dell'anomalia o del ripristino della funzionalità della porta sul libro di bordo). I rapporti del personale di bordo a supporto delle richieste dirigenziali saranno accettati se redatti tramite il sistema software dell'IF proprietaria o in alternativa anche mezzo mail se prodotti alla Sala Operativa di Prodotto in "tempo reale", ovvero immediatamente al termine della prestazione lavorativa (faranno fede la data registrata dal sistema informatico dell'IF o la data di invio mail da parte del personale del treno)".</i></p> | <p>azionamento indebito degli estintori o del sistema antincendio, la denuncia di reato non costituisca condizione necessaria per l'attribuzione della causa di ritardo. A corredo della richiesta di riconoscimento della causa esterna mediante Allegato C dovrebbe essere ritenuta sufficiente la Relazione di servizio del personale dell'Impresa che abbia rilevato l'anomalia o sia intervenuto sull'evento.</p> <p>Si ritiene necessario eliminare il riferimento alla comunicazione rivolta alla "Sala Operativa di Prodotto", effettuata secondo le disposizioni interne delle imprese, poiché la Sala Operativa opera da remoto e la previsione indurrebbe adempimenti documentali ridondanti rispetto ai rapporti già prodotti dal personale dei treni.</p> |
| <p>Parte II.2.10 Cause esterne. Atti vandalici al materiale rotabile. (Pag. 37)</p> | <p><i>"Ai fini della commutazione di un E.A. a causa esterna per eventi come lancio sassi / grafitaggio / azionamento indebito estintori / azionamento indebito sistema antincendio / vandalizzazione del materiale etc. (atti vandalici), le Imprese Ferroviarie dovranno sempre presentare come materiale a supporto della dichiarazione dirigenziale (Allegato C) la denuncia agli organi di polizia oppure la segnalazione alle autorità competenti".</i></p>                                                                                                                                                                                                                              | <p>Si ritiene necessario che per gli eventi relativi a "grafitaggio / azionamento indebito estintori / azionamento indebito sistema antincendio" non sia da prodursi la denuncia di reato per l'attribuzione delle cause di ritardo e richiede che il documento da corredare alla richiesta di cause esterne con allegato "C" sia la Relazione di servizio del Personale IF che ha rilevato l'anomalia ovvero è intervenuto sul caso.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| <p>Parte II.2.10 Cause esterne. Slittamenti. (Pag. 38)</p>                          | <p><i>"Il GI provvederà in ogni caso a richiedere opportuna visita linea da parte degli AM che sarà finalizzata all'individuazione della reale causa che ha provocato l'evento: qualora venga individuata una anomalia sul "piano del ferro" il codice dell'EA sarà confermato (se codificato inizialmente 24), oppure opportunamente</i></p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | <p>Si ritiene necessario eliminare l'imputazione diretta al codice 64 fondata sul solo esito negativo dei controlli all'infrastruttura e di ricondurre i fenomeni di aderenza degradata alle condizioni di esercizio e ambientali, qualificandoli come causa esterna quando risultino correttamente adottate le misure di condotta previste dall'articolo 14, comma</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                               | <i>modificato ad altro codice conto RFI secondo i flussi interni del Gl. Qualora invece non venissero riscontrate anomalie e riattivata la circolazione alla normale velocità di linea senza interventi manutentivi, il codice dell'EA sarà modificato in 64 (materiale rotabile)".</i>                                                                                                                                                                                                                                                                 | 18, dell'IPCL-IF. Si ritiene inoltre necessario eliminare la limitazione dell'esimente al solo periodo autunnale e di correggere l'utilizzo non univoco del codice 64, indicato nel medesimo punto sia come «Personale IF» sia come «Materiale Rotabile».                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Parte II.2.10 Cause esterne. Urti/Sobbalzi/Ostacoli. (Pag. 39)                                                                | <i>«Per l'attribuzione a "causa esterna" di anormalità conseguenti a urti, sobbalzi, ostacoli lungo linea o presenza di pietrisco sul fungo della rotaia occorre ricevere comunicazione registrata (M40/M100b) dell'AdC entro 15 minuti dalla rilevazione dell'evento, comunicando l'esito della visita al materiale rotabile. [...] 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).»</i>                            | Si richiama quanto affermato da RFI nel riscontro alla precedente consultazione, secondo cui la PACR disciplina esclusivamente le modalità di attribuzione delle cause di ritardo e non modifica le norme di interfaccia. In coerenza con tale principio, si richiede di sopprimere il termine perentorio di 15 minuti quale condizione per il riconoscimento della causa esterna e di allineare la previsione al criterio di tempestività e immediatezza stabilito dall'articolo 28, parte quarta, comma 13, dell'IPCL-IF. Deve inoltre essere esclusa l'attribuzione del ritardo all'Impresa Ferroviaria quando sia accertata l'origine esterna dell'evento. |
| Parte II.2.10 Cause esterne. Segnalazioni da parte dell'AdC di formazioni di "arco elettrico" su LdC ("sfiammate"). (Pag. 40) | <i>"Allorquando la comunicazione della sfiammata da parte dell'AdC non avvenga nel rispetto dei tempi previsti di 15 minuti, il ritardo del treno sarà codificato conto IF (codice PIC 68 Personale) e confermato anche nel caso in cui sia la LdC che il Materiale Rotabile risultino integri a seguito dei controlli previsti.<br/>Nel caso in cui sia il pantografo che la LdC risultino danneggiati, si procederà all'assegnazione in prima battuta il codice causa al codice 79.<br/>La parte interessata (DOIT/IF) potrà contestare il codice</i> | Si rileva che il PGOS-ITALO disciplina le sfiammate senza prevedere un termine di 15 minuti. L'Allegato VI, articolo 11, comma 1, e l'Allegato VI-bis, articolo 13, comma 1, impongono all'Agente di Condotta specifici adempimenti preliminari, tra cui l'abbassamento dei pantografi e l'arresto del treno. Si richiede pertanto di sopprimere il termine di 15 minuti o, in subordine, di farlo decorrere dalla conclusione degli accertamenti prescritti dal PGOS-IF. Si richiede altresì di escludere la conferma del codice 68 quando sia accertata l'integrità sia della linea                                                                          |

|                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                                                                                                                                                                          | <i>assegnato previa attivazione del tavolo tecnico di confronto come previsto dal paragrafo II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione in caso di interazione fra rotabili e infrastruttura”.</i>                                                                                                                                                            | di contatto sia del materiale rotabile.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Parte II.2.11 Inconvenienti d’esercizio (codice PIC 90) (Pag. 41)                                                                                                                                                                                        | <i>“In tutti i casi sopra descritti (EA attribuiti al cod. 23, 64 o 79), la richiesta di avvio degli approfondimenti congiunti da parte delle DOIT / IF interessate è subordinata sempre alla presentazione di idonea documentazione tecnica supportata da elementi probatori atti ad avvalorare le tesi della parte richiedente”.</i>                                | Si osserva che la documentazione tecnica completa non può essere acquisita e allegata né alla prima contestazione né, entro le tempistiche previste, contestualmente alla richiesta di apertura del tavolo tecnico, poiché il relativo reperimento richiede il coinvolgimento di soggetti terzi, quali il manutentore. Si propone pertanto che la documentazione tecnica da scambiare tra REFTE/RFI e REFIF resti di esclusiva competenza delle parti e sia acquisita ed esaminata successivamente all’attivazione del tavolo tecnico, entro termini definiti e compatibili con la relativa disponibilità. |
| Parte II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura. Indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR). (Pag. 48) | <i>Per i casi attribuiti in tempo reale ai codici 23 e 64, l’eventuale richiesta di apertura del tavolo tecnico sarà partecipata dalle DOIT/IF interessate alla Struttura Territoriale di DCIO entro 5 giorni lavorativi, la quale provvederà al coinvolgimento della controparte nei tempi e nei modi previsti dalla vigente procedura (comunicazioni via mail).</i> | Si richiede di estendere da 5 a 10 giorni lavorativi il termine previsto per la presentazione della richiesta di apertura del tavolo tecnico.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Parte II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura. Associazione dei ritardi (casi particolari). (Pag. 50)                                            | <i>“Tale tempistica è stata individuata nella misura convenzionale di 10 minuti, trascorsi i quali, in caso di permanenti difficoltà nella ripartenza del treno, sarà aperto un secondo evento anomalo, associato al cod.64, per accudienza del materiale rotabile, cui legare i ritardi successivi”.</i>                                                             | Si richiede di elevare da 10 a 15 minuti il termine convenzionale previsto prima dell’apertura del secondo Evento Anomalo associato al codice 64.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |

|                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Parte II.2.12 Analisi delle cause e corretta attribuzione delle relative cause di ritardo in alcuni casi di interazioni tra rotabili e infrastruttura. Erogazione del servizio Parking su asset RFI (Pag. 50) | <i>“Il servizio di erogazione del “Parking” su asset RFI è normato dalla relativa Procedura Operativa Direzionale in vigore. Ad ogni adeguamento orario vengono redatti tra le Strutture Centrali preposte del GI e delle IIFF della Lunga Percorrenza appositi verbali, finalizzati a definire i flussi comunicativi (RFI/IF) per le indisponibilità programmate e in caso di indisponibilità accidentale durante l'erogazione del servizio. Analoghi verbali sono redatti a livello territoriale fra il GI e le Imprese Ferroviarie del Trasporto Regionale. In caso di interruzione del servizio Parking gli eventuali ritardi dei treni dovranno essere ricondotti alla causa che l'ha determinata”.</i> | Si rileva che la procedura non individua il termine entro il quale l'Impresa Ferroviaria può contestare a RFI l'interruzione del servizio Parking. Si richiede pertanto di introdurre un termine pari a 10 giorni lavorativi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Parte II.2.13 Modalità di attribuzione ritardi per il Trasporto Merci. Ritardi negli impianti dove il servizio manovra è gestito da RFI (pag. 60)                                                             | <i>“La maggiore sosta dei rotabili scaturita da responsabilità di una o più IF rispetto ai tempi previsti da M53, costituisce una riduzione della capacità dell'Infrastruttura non riconducibile al GI.<br/>Il GI ha facoltà di dichiarare una LdS “satura” qualora, a causa di una riduzione della capacità di impianto, non sia possibile attenersi al normale programma di circolazione /manovra previsto e potrà di conseguenza vincolare l'arrivo dei treni a seconda delle esigenze gestionali contingenti scaturite dalla riduzione di capacità dell'impianto stesso”.</i>                                                                                                                            | Si osserva che l'associazione del vincolo all'«Evento Anomalo aperto da maggior tempo» non presenta un nesso causale diretto e può determinare l'imputazione a un'Impresa Ferroviaria di ritardi prodotti da altri operatori. Non risulta inoltre disciplinata l'attribuzione delle cause negli impianti nei quali le manovre si svolgono ai sensi dello Scenario 5-bis dell'ISM-IF. Si richiede pertanto di chiarire il criterio dell'Evento Anomalo aperto da maggior tempo e di integrare il paragrafo con le regole applicabili agli impianti gestiti in regime di Scenario 5-bis ISM-IF. |
| Allegato A – Tabella di sintesi cause di ritardo (foglio 3)                                                                                                                                                   | Regolazione della circolazione – codice 11                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Si rileva che per il codice 11 non è prevista l'apertura dell'Evento Anomalo, sebbene tale fattispecie possa derivare da decisioni di regolazione della circolazione adottate dal Gestore e idonee a incidere direttamente sulla puntualità dei treni direttamente e indirettamente impattati. Al fine di                                                                                                                                                                                                                                                                                     |

|  |  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  | <p>garantire la corretta attribuzione delle relative responsabilità, si richiede pertanto che (i) il codice 11 sia contrassegnato con asterisco, (ii) le relative fattispecie applicative siano puntualmente descritte nelle generalità di pagina 12 e (iii) si proceda, in tali ipotesi, all'apertura dell'Evento Anomalo, al fine di consentire di associare all'Evento Anomalo in questione anche i treni corrispondenti.</p> |
|--|--|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|