

TRENITALIA S.P.A.

CONSIDERAZIONI INIZIALI (eventuali)

Il presente documento contiene le osservazioni e i commenti della Scrivente alla Procedura Attribuzione Cause di Ritardo posta in consultazione da RFI. Le modifiche da apportare all'interno del testo sono evidenziate in giallo e grassetto. Ulteriori richieste generali di integrazione e/o chiarimento sono riportate distinte per ciascun paragrafo in esame. Laddove le stesse venissero accolte si chiede di modificare di conseguenza tutte le sezioni della procedura (compresa la parte IV degli allegati con particolare riferimento alla tabella di sintesi).

PARAGRAFI	OSSERVAZIONI
n. Definizioni	Si chiede di integrare il sotto-paragrafo “Anormalità” come segue: Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni: – indisponibilità di tratti di linea o di impianto, sia su rete RFI che su rete Estera o Interconnessa, per uno o più treni (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni che rispetto ai servizi di impianto); – riduzione di capacità riconducibile al GI e/o alle IIFF o a cause Esterne; – degrado dell’infrastruttura e/o del materiale rotabile (a titolo esemplificativo e non esaustivo riduzione di velocità/accelerazione, blocco porte, etc.): – soppressioni di uno o più treni riconducibile al GI, o alle IIFF o a cause Esterne; [...]

	Si chiede di integrare il sotto-paragrafo “Stazione rilevante” come segue: Sono da considerarsi come rilevanti le sole stazioni indicate per il segmento a cui lo specifico treno appartiene, nonché le località di origine/destino del treno programmato. L’elenco delle stazioni rilevanti è disponibile su ePIR ed è aggiornato annualmente prima del cambio orario di dicembre dell’anno X-1 con entrata in vigore il 1° gennaio dell’anno X e validità fino al 31 dicembre dell’anno X. All’interno del sotto-paragrafo “macro tratta” specificare che ci si riferisce sempre all’origine e destino reale. In aggiunta alla definizione di PRM occorre inserire un apposito item relativo alla Comitiva di PRM definito come segue: Si intende un gruppo di PRM in numero di almeno 3 (incluso) PRM viaggianti insieme come gruppo/comitiva Si propone di estendere il criterio di attribuzione della responsabilità condivisa (50% RFI – 50% IF) anche a quei casi in cui siano presenti tre o più PRM da assistere sul medesimo treno, con prenotazioni o titoli di viaggio distinti, quindi non appartenenti ad una comitiva. Questo perché dal punto di vista operativo, l'effetto sulla gestione della partenza del treno è analogo a quello di una comitiva. Infatti, l'assistenza contemporanea di tre o più PRM determina comunque un flusso eccezionale di attività che può comportare un ritardo nella partenza, indipendentemente dal fatto che i passeggeri viaggino insieme o separatamente. Si ritiene pertanto che il criterio per l'attribuzione della responsabilità debba basarsi sull'effettivo impatto operativo derivante dal numero di PRM da assistere e non esclusivamente sulla qualificazione formale o commerciale di <i>comitiva</i>, prevedendo anche in tali fattispecie una ripartizione della responsabilità pari al 50% tra RFI e IF.
n. II.2.1 ATTRIBUZIONE CAUSE RITARDO	Si chiede di integrare il presente paragrafo inserendo quanto segue: L’attribuzione della causa di ritardo per ogni scostamento minore o uguale di 2 minuti è comunque obbligatoria se l’IF propone di sua iniziativa una causa di ritardo entro 1 giorno lavorativo dalla data di arrivo

reale del treno. Questa proposta viene accettata automaticamente se RFI non la rifiuta entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo della proposta attribuendo un'altra causa di ritardo allo scostamento.

Si rileva che RFI ha provveduto alla cancellazione del seguente testo:

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

Si chiede di avere evidenza circa le motivazioni che giustificano l'eliminazione in parola, ritenendo al contrario opportuno che GI chiarisca quali siano gli scostamenti e l'entità dei minuti (min e max) da giustificare.

Si propongono le seguenti ulteriori modifiche ritenendo che, come avviene per RFI, anche le IF dovrebbero poter contestare i delta inferiori a 2,5 minuti, anche in assenza di una giustificazione da parte di RFI.

Si rileva infatti che numerosi delta (< 2,5 minuti) vengono attualmente giustificati per cause quali servizio viaggiatori o lenta corsa, mentre le IF, con l'attuale COP400, non dispongono della medesima possibilità, neppure producendo la relativa documentazione (ZTE).

Entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, la struttura Territoriale di DCIO potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, anche ≤ a 2' **(salvo che non sia legato ad una anormalità)** comunicandola formalmente (tramite e-mail) alla IF interessata qualora l'attribuzione sia a carico dell'IF.

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

Inoltre, l'IF avvalendosi sempre della casella e-mail di Performance Regime territoriale di riferimento, può contestare i codici di ritardo non attribuiti la cui mancata attribuzione determina l'assegnazione di un treno fuori fascia conto IF.

	In alternativa, si propone che nessun delta inferiore a 2,5 minuti, salvo quelli associati a una EA, possa essere oggetto di giustificazione né da parte di RFI né da parte delle IF, demandando integralmente all'algoritmo di calcolo il relativo conteggio nelle macro-tratte finali.
n. II.2.2 MODALITÀ DI ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO	Si chiede di integrare il paragrafo includendo la casistica dell'IF che non circola su rete RFI (rete estera o interconnessa): Ogni codice IF è integrato dal codice identificativo dell'IF che l'ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha subito lo scostamento e che può essere esterna alla rete di RFI (IF circolante su rete Estera o Interconnessa). Si chiede di modificare il sotto-paragrafo “generalità” come segue: “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. Nei casi in cui, a seguito di analisi ZTE del mezzo di trazione, l'IF dimostra che tali ritardi siano imputabili ad aspetto segnali restrittivi con conseguente VRIL (velocità di rilascio) tali ritardi saranno parzializzati imputando i minuti eccedenti la reale sosta del treno al codice 11. Qualora il ritardo in partenza da una località venga recuperato anche parzialmente in tratta, si dovrà procedere alla compensazione del ritardo ed attribuire solo l'eventuale differenza residua. Il codice 75 è da utilizzare per gli scostamenti fittizi in partenza correlati alla gestione di incroci/precedenze “dinamiche” per specifici treni in specifiche località indicate in apposito su ePIR, che non generano flussi economici da Performance Regime, né sono valorizzati ai fini del calcolo della puntualità.” Analizzando la marcia di un cluster di treni giunti a destino fuori fascia, emerge una difformità nell'attribuzione dei ritardi tra quanto consuntivato su PIC e quanto emerge dall'analisi oggettiva delle ZTE. Tale fenomeno è particolarmente evidente in alcune linee, in particolare in quelle località ove il treno effettua fermate per servizio viaggiatori, il sistema codifica dei minuti aggiuntivi che non sono legati alla reale sosta del treno, sempre inferiore al

minuto (ossia l'intervallo di tempo in cui la velocità registrata è pari a 0Km/h). Ciò è probabilmente frutto del posizionamento dei punti di rilevazione dell'arrivo e del transito dei treni solitamente posti generalmente all'inizio dell'itinerario di arrivo e alla fine di quello di partenza. Tale fenomeno si acuisce ulteriormente nelle stazioni dotate di velocità di rilascio in caso di ricezione del treno con segnale di protezione G (quindi con relative velocità di rilascio a 10km/h sia in arrivo che in partenza).

Il tutto risulta ancora più penalizzante considerando che, i minuti recuperati tra una località e la successiva, non vengono compensati, comportando treni FF in conto IF (per somma di codici 50TR) anche in caso treni con marcia impattata da Eventi Anomali non di responsabilità Trenitalia. La contestazione di tale tipo di fenomeni, non contemplata dalla vigente procedura di attribuzione causa dei ritardi, risulta fortemente penalizzante in ottica performance IF soprattutto nei casi in cui il treno è coinvolto in EA non a carico IF ed il treno presenta un numero significativo di fermate per servizio commerciale.

In fase di revisione della procedura, si suggerisce:

- di potere valutare in sede di tavolo territoriale di performance la parzializzazione dei minuti eccedenti nelle fermate per servizio viaggiatori (introducendo dei codici correttivi): quindi introdurre la disamina sistematica di tali fattispecie in sede territoriale
- introdurre un codice specifico, non a carico IF, per identificare il perditempo NON attribuibile a servizio viaggiatori (ossia con treno in movimento): così da attuare una scrematura automatica degli eventi
- introdurre il principio di compensazione, direttamente eseguita da PIC, dei minuti recuperati in tratta per eseguire la disamina dei soli motivi reali di ritardo maturato dal treno.

Si richiede inoltre la seguente modifica/integrazione sul codice 79:

“Il codice 79 è da utilizzare **come codice temporaneo** per le “*interazioni terra/treno*”, (**anormalità dovute** a interazione catenaria-pantografo, **Intervento del Sistema di Controllo della Marcia del Treno, Disconnessione di treni su linee attrezzate con ERTMS - ETCS, Intervento RTB/RTF (Rilevamento Termico Boccole/Rilevamento Temperatura Freni, anomala** usura bordini/rotaia) ed è certificabile nei casi in cui non sia possibile individuare con certezza una causa ed una responsabilità univoca.

Si chiede di aggiungere la seguente specifica nel sotto-paragrafo “codici del settore indotte”

Il settore “Indotte” viene associato alla responsabilità del Gestore Infrastruttura per i codici 91 “*Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anormalità)*” e 92 “*Ritardo per perdita*”

	<i>traccia altro treno (non associato a anormalità)” e alla responsabilità dell’Impresa Ferroviaria causa dello scostamento per i codici 93 “Corrispondenze -Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza (non associato a anormalità)” e 94 “Coincidenze non programmate”</i> Si rileva che mancano le specifiche sull’utilizzo del codice 93 (per esempio quanti minuti sono associabili)
4 n. II.2.3 ANORMALITÀ	Si chiede di modificare il paragrafo come segue: le anormalità devono essere aperte, per quanto possibile, tempestivamente al verificarsi di un evento anomalo e di norma entro il turno di servizio dal Regolatore della Circolazione interessato, se aperte in differita devono essere aperte a fronte di evidenze tecniche condivise via e-mail con tutte le IF interessate. All’interno del sotto-paragrafo “Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna” effettuare le seguenti modifiche: Si specifica infine che: • i ritardi successivi alla partenza del “treno corrispondente” se maturati per scelte di regolazione, non saranno associabili all’E.A. di cui sopra e pertanto dovranno essere valorizzati con i codici 91 o 92 o comunque anche in assenza di anormalità devono essere associati ai codici conto GI. I ritardi al primo treno corrispondente, non ricadenti nelle eccezioni alla norma sopra descritte, dovranno essere associati al codice 93 – <i>Corrispondenze - Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza.</i> Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per consegna kit previsti dal Reg. UE 782/2021 ai viaggiatori, o conflitti con treni coinvolti in differenti anormalità vanno associati all’anormalità che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto Nel sotto-paragrafo Associazione eventi anomali alle ribattute e treni “antenna” occorre chiarire la modalità secondo cui viene stabilita la gravità dell’evento in deroga.
5 n. II.2.4. COINCIDENZE	Si chiede di integrare il paragrafo come segue: “Le coincidenze non sono effettuate per iniziativa del GI. La richiesta di coincidenza può essere

RICHIESTE DALLE IF	autorizzata dal GI, previa valutazione di sostenibilità, solo su specifica richiesta effettuata in PIC da parte della IF proprietaria del treno che attende oppure per gli ultimi collegamenti della sera o sulla base dei Servizi con possibile attesa per coincidenza pubblicati e aggiornati dalle IF attraverso i propri canali di vendita. Gli scostamenti devono essere giustificati a mezzo di un EA associato al codice 94/IF, che descrive un ritardo riconducibile all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno che è stato atteso che ha avanzato la richiesta in PIC." Risulta indispensabile redigere un documento condiviso tra IF e GI contenente l'elenco dei treni per i quali è programmato ritardo per coincidenza (una volta non erano solo gli ultimi collegamenti della sera).
n. II.2.5 ATTRIBUZIONE DELLE CAUSE DI RITARDO ED APERTURE EVENTI ANOMALI NELLO STRETTO DI MESSINA	Si chiede di inserire la seguente precisazione: Qualora le NT accumulassero ritardi nello Stretto, a causa della circolazione di navi non RFI in manovra, il DCP/DCCM di Palermo provvederà ad aprire il relativo evento anomalo, lo codificherà a causa esterna e lo collegherà al ritardo maturato dal treno, a seguito di comunicazione formale acquisita dal CMN tramite il modulo riportato nell'Allegato B da storicizzare agli atti della competente struttura territoriale di Circolazione e Orario Area Palermo_Cagliari affinché i perditempo imputabili a BluJet non siano da considerarsi addebitabili all'IF.
n. II.2.7 SERVIZIO PRM	Si chiede di prevedere un codice 59 che si riferisca ai soli servizi PRM e apportare le seguenti modifiche al testo: “Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PRM, considerato che il diritto alla mobilità, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario, è presupposto per la fruizione di ulteriori diritti fondamentali e per la garanzia di condizioni di vita non discriminatorie, il ritardo dovuto al servizio di incarrozzamento non può essere è assimilato ad una prolungata sosta per servizio viaggiatori e quindi non può essere attribuito da attribuire a cod.50/IF. Si richiede che tali casistiche siano ripartite al 50% tra GI e IF.

	Quanto sopra non è applicabile, se per motivi legati all’inaccessibilità anche temporanea di un treno, sia necessario un provvedimento di circolazione atto a consentire la salita a bordo di una PRM anche in autonomia (senza l’ausilio del servizio di assistenza), solo in tal caso il ritardo maturato è da attribuire all’IF con codice 50/IF. In caso di anomalie nello svolgimento del servizio PRM che comportino un ritardo al treno riconducibile a responsabilità del GI (tardata presentazione della ditta appaltatrice, guasti o indisponibilità del carrello elevatore, ecc.) guasti o indisponibilità degli ascensori, numero insufficiente di carrelli elevatori, operatori o ascensori, gli scostamenti maturati sono attribuibili al GI con cod. 15. [...] Infine, si specifica che in caso di richiesta di servizio assistenza di una PRM “intempestiva”, cioè che non abbia effettuato nei tempi previsti la prenotazione del servizio attraverso i canali ufficiali, che effettui salita o discesa in LdS non comprese nel circuito Sala Blu, oppure in caso di flussi eccezionali di PRM (es. comitive o anche 2 o più PRM non in comitiva in salita/discesa dallo stesso treno) non normalmente gestibili, l’eventuale ritardo è ripartito in egual misura al GI ed all’IF proprietaria mediante l’attribuzione del codice 77 , in particolar modo nel caso di più PRM con utilizzo di un solo carrello elevatore o di soli due operatori, il ritardo deve essere ugualmente distribuito con codice 77. Alla luce della definizione proposta dalla Scrivente al punto I.3 si chiede di eliminare il seguente passaggio: Per “comitive” si intendono tre o più PRM con un’unica prenotazione e individuate da un unico protocollo pratica. La fattispecie rileva indipendentemente dal fatto che i soggetti abbiano effettuato un’unica prenotazione. Occorre più in generale riferirsi ad una pluralità di PRM che potrebbero anche viaggiare separate ma sullo stesso treno costituendo così un gruppo/comitiva.
n. II.2.10 CAUSE ESTERNE	Si chiede di inserire alla fine del sotto-paragrafo Scioperi (codice PIC 80) la seguente frase: Sono contemplati sia scioperi con effetti diretti, come gli scioperi del personale ferroviario del Gestore o delle IIFE, che scioperi con effetti indiretti, come del personale delle ditte appaltatrici del GI o delle IIFE, che scioperi su reti non RFI ovvero estere o interconnesse con effetti su rete RFI. Si chiede di apportare la seguente integrazione nel sotto-paragrafo “Altre cause”

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

Inoltre:

- Per gli incendi è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.1
- Per gli investimenti mortali in linea è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.2
- Per gli investimenti mortali in stazione/fermata è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.3
- Per gli investimenti non mortali è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.4
- Per gli investimenti animale / urto animale è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.5
- Per urti in linea (non con animale) è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.7
- Per le segnalazioni di estranei non autorizzati lungo la sede ferroviaria è necessario utilizzare l'apposito sottocodice 83.8

Nel sotto-paragrafo **Eventi meteo e ambientali (codice PIC 84)** si chiede di inserire il seguente dettaglio:

Per i fenomeni meteo acuti è obbligatorio utilizzare i seguenti sottocodici:

- Per le Ondate di Calore è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.1
- Per le Ondate di freddo/gelata è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.2
- Per la Siccità è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.3
- Per le Forti precipitazioni (pioggia, grandine, neve/ghiaccio) è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.4
- Per i casi indotti da fenomeni di Inondazione (costiera, fluviale, pluviale, di falda) è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.5
- Per i casi indotti da fenomeni di Valanga è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.5
- Per i casi indotti da fenomeni di Frana è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.6
- Per i casi indotti da fenomeni di Subsidenza è necessario utilizzare il sottocodice

specifico 84.7

- Per i casi di Ciclone, uragano, tifone è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.7
- Per i casi di Tempesta (comprese quelle di neve, polvere o sabbia), uragano, tifone è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.8
- Per i casi di Tromba d'aria è necessario utilizzare il sottocodice specifico 84.8

Nel sotto-paragrafo “Eventi non riconducibili a codici cause esterne” si chiede di prevedere anche i seguenti casi:

1. fenomeni di slittamento,
2. avarie e/o malfunzionamenti di impianti, per temperature estreme ma comunque ricadenti nei range di funzionamento a norma (di progetto)
3. presenza di materiali tra ago/contrago dei deviatori,
4. presenza di materiali/polveri sui filtri dei motori,
5. rottura rotaia,
6. criticità SSC per interferenze magnetiche esterne non accertate dagli enti preposti
7. difetti al binario causati da forti escursioni termiche comprese nei valori definiti nelle specifiche tecniche.

Precisare che i casi di **Tallonamento / Manomissione PL da parte soggetti estranei sono ricondotti a codice 87**

Nel sotto-paragrafo “Intemperanza Viaggiatori” si fa riferimento prima al AdC e poi al PdB. Si chiede di fare riferimento genericamente al personale del treno oppure riferirsi ad un'unica figura.

Prevedere le seguenti modifiche al sotto-paragrafo **Atti vandalici al materiale rotabile:**

	Ai fini della commutazione di un E.A. a causa esterna per eventi come lancio sassi / grafitaggio / azionamento indebito estintori / azionamento indebito sistema antincendio /vandalizzazione del materiale etc. (<i>atti vandalici</i>), 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, fatto salvo l'azionamento freno di emergenza/spiombamento porte per il quale è sufficiente la segnalazione protocollata verso la sala operativa di prodotto. Nel sotto-paragrafo “slittamenti” apportare la seguente integrazione: Eventuali casistiche particolari relative a slittamenti per presenza di salsedine, ghiaccio o altri agenti / fenomeni naturali per cui l'IF richieda l'attribuzione ad una causa esterna, saranno puntualmente approfonditi e valutati nell'ambito degli appositi tavoli di confronto tra GI e IF previa presentazione del materiale probatorio della eccezionalità dell'evento (documentazione fotografica / video etc.) a cura della IF interessata; ricordando come le azioni di mitigazione sono sempre di responsabilità di RFI poiché si tratta di Manutenzione della TE, pertanto i ritardi scaturiti e le soppressioni e dalla presenza di ghiaccio sulla linea di contatto dovranno essere attribuiti a RFI. Nel sotto-paragrafo “Urti / Sobbalzi / Ostacoli” apportare la seguente integrazione: Nei casi di urto in linea che provocano un danneggiamento al materiale i cui effetti si manifestano oltre i 15 minuti, la comunicazione dell'IF può avvenire entro la fine del turno.
n. II 2.12. ANALISI DELLE CAUSE	In ambito performance regime, nei casi di disconnessione radio dell'SSB, si richiede che l'attribuzione della responsabilità del ritardo segua lo stesso iter dell'interazione pantografo-catenaria. Nei casi in cui il Gestore si appresta ad attribuire all'IF il ritardo, si chiede che esso venga impostato 50 e 50 tra GI e IF, ed in seconda battuta venga aperto il tavolo tecnico. All'interno del paragrafo Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale di RFI inserire la seguente previsione:

	[...] dovrà essere inoltrata dalla competente struttura territoriale di Direzione Circolazione e Orario tutta la documentazione prodotta in ambito Tavolo Tecnico Territoriale, corredata da dichiarazioni dirigenziali (Allegato B e/o C della Procedura) presentate con firma autografa/digitale certificata del dirigente responsabile o di un suo delegato con documentazione a supporto [...] Al termine del paragrafo “Tavolo Tecnico” di confronto tra RFI e IF (modalità operative) si chiede di inserire quanto segue: In caso dalle risultanze del tavolo si concordi che la causa è da ricondurre a cause esterne, si chiede la possibilità di produrre un solo documento (in questo caso a firma anche del dirigente), senza la necessità di redigere in seconda battuta un allegato nuovo
n. II.4.1 PUNTUALITÀ A DESTINO	Si chiede di prevedere lo standard A come segue: – Standard A= (Nf+Ne+NI)/NC Nf = numero di treni arrivati a destino entro soglia Ne = numero di treni giunti fuori fascia con ritardi dovuti a cause esterne all’esercizio ferroviario maturati a valle dell’ultimo scostamento=0’ NI = numero di treni giunti fuori fascia con ritardi dovuti a cause lavori maturati a valle dell’ultimo scostamento=0’ N_C = numero dei treni circolati Attualmente presente solo nella query PIC Puntualità e Ritardi, comporta la sua re-introduzione anche nella query Puntualità e Causa Prevalente ritardo a destino - dal 2022

11	n. II.4.3 SOPPRESSIONI	Si chiede di inserire la seguente specifica: Le soppressioni IF proprietaria sono calcolate come percentuale dei treni soppressi per causa IF distinti fra treni programmati e quelli richiesti in GO (indicando con Nt il numero di treni programmati GO e con Nsif è il numero di treni soppressi per causa IF proprietaria, le soppressioni IF per i treni programmati [...])
12	n. TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO	Si chiede di rivedere la tabella coerentemente con quanto osservato dalla Scrivente nei precedenti punti (es commenti relativi al codice 83 fatti al periodo "Altre cause")

ULTERIORI CONSIDERAZIONI (eventuali)

Nota all'utilizzo del modello di presentazione delle osservazioni

Il presente modello è uno strumento volto a favorire la presentazione delle osservazioni da parte di tutti i soggetti interessati, durante la fase di consultazione della prima bozza del Prospetto Informativo della Rete, in maniera più semplice e confrontabile possibile.

Si ricorda che, al termine della fase di consultazione, le osservazioni pervenute saranno pubblicate sul sito di web di RFI; pertanto **si richiede, unitamente alla trasmissione delle osservazioni, l'autorizzazione alla loro pubblicazione o, qualora si ravvisasse la presenza di contenuti riservati, l'invio di una versione ostensibile.**