

OSSERVAZIONE 1

CAPITOLO II.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo (PAG 9)

Testo attuale

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

Modifica proposta

[...] L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento maggiore di 2 minuti, eseguita in tempo reale dall'operatore preposto (RdC) e comunque entro la fine del proprio turno di servizio. Inoltre, è obbligatoria l'attribuzione della causa di ritardo anche per tutti gli scostamenti derivanti da anormalità. **I ritardi inferiori a due minuti non devono essere giustificati qualora, in assenza di allungamenti di percorrenza, il treno, partito in ritardo di 1 o 2 minuti, arrivi nella stazione successiva in orario o in anticipo. Ogni qual volta sia accertata dal GI o dall'IF un'errata rilevazione sistematica dell'orario di partenza o di arrivo del treno, nelle more dei rilievi formali congiunti con l'IF che eventualmente ha segnalato il degrado, e comunque fino a quando non verrà risolto il degrado, il GI dovrà attribuire il ritardo con codice 28. Tale procedura dovrà essere adottata anche per ritardi superiori a due minuti riconducibili a un degrado del sistema di rilevazione. In presenza di un degrado ai sistemi di rilevazione non sono ammesse giustificazioni massive per la stazione dove insiste il degrado. [...]**

Motivo della proposta

La proposta mira a evitare che il GI giustifichi in modo massivo tutti i ritardi inferiori a 2 minuti con il codice 50, anche mediante sistemi automatici che lo consentono, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo, ACCM-SSDC, ACCM-PIC-CCL, anche negli impianti in cui sia noto un degrado nella rilevazione degli orari di arrivo e partenza. Non risulta infatti corretto generare penalità a carico dell'IF quando il treno non ha effettivamente maturato ritardo e, di conseguenza, non ha prodotto una reale perturbazione della circolazione. Parimenti, non appare corretto che le imprese ferroviarie debbano destinare risorse alla contestazione puntuale di giustificativi attribuiti in modo massivo, senza una accurata e concreta valutazione dell'effettivo andamento del treno. Pertanto, si propone che, qualora i ritardi imputati massivamente dal GI risultino incoerenti e vengano rettificati a seguito di contestazione, la penale a carico del GI sia maggiorata, così da compensare l'IF per l'impiego di risorse aggiuntive reso necessario non per chiarire le dinamiche di circolazione, ma per correggere errori derivanti da una gestione superficiale delle giustificazioni.

A tal fine, si propone di integrare il codice 28 con la seguente formulazione: "errata rilevazione dell'orario di arrivo e partenza per errata calibrazione sistemi di misura".

OSSERVAZIONE 2

CAPITOLO - II.2.4 Coincidenze richieste dalle IF (PAG 19)

Testo attuale

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

Gli scostamenti devono essere giustificati a mezzo di un EA associato al codice 94/IF, che descrive un ritardo riconducibile all'Impresa Ferroviaria proprietaria del treno che ha avanzato la richiesta in PIC.

Modifica proposta

Le coincidenze non sono disposte su iniziativa del GI. La richiesta può essere autorizzata dal GI, previa valutazione di sostenibilità, solo se inserita in PIC dall'IF proponente **e accettata dall'IF titolare della traccia del treno che effettua l'attesa, la quale può non coincidere con l'IF proponente.**

Gli scostamenti devono essere giustificati tramite un EA associato al codice 94/IF, che individua un ritardo riconducibile all'Impresa Ferroviaria **proponente che ha inserito la richiesta in PIC. L'impresa proponente può coincidere anche con l'impresa proprietaria della traccia del treno che attende.**

Motivo della proposta

Il Regolamento (UE) 2021/782 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario attribuisce alle imprese ferroviarie specifici obblighi di assistenza e di riprotezione dei viaggiatori in caso di perturbazioni del servizio, imponendo l'adozione delle misure necessarie affinché i passeggeri possano raggiungere la destinazione finale con il minor disagio possibile.

L'adempimento di tali obblighi può richiedere forme di cooperazione tra imprese ferroviarie, quali il mantenimento di coincidenze o l'attesa di un treno esercito da un'altra IF per consentire l'interscambio dei viaggiatori. Tali interventi, pur potendo determinare un incremento del ritardo del treno che effettua l'attesa, sono effettuati nell'interesse del passeggero e perseguono finalità coerenti con il quadro normativo europeo in materia di tutela dell'utenza.

Sotto il profilo della regolazione dell'esercizio, l'attesa del treno costituisce un evento determinato da una richiesta operativa proveniente da una impresa ferroviaria. Ne consegue che, laddove tale richiesta sia formalmente acquisita e tracciata mediante il sistema PIC, la causa del ritardo non può essere ricondotta all'organizzazione del servizio dell'impresa ferroviaria che effettua materialmente l'attesa, bensì alla decisione operativa assunta dall'impresa richiedente.

L'attribuzione del ritardo all'IF richiedente risponde, pertanto, al principio generale di corretta imputazione della causa generatrice dell'evento, ovvero quello di rappresentare fedelmente l'origine delle perturbazioni, affinché il meccanismo del performance regime rifletta le effettive responsabilità operative di tutti i soggetti coinvolti nel sistema.

La soluzione proposta consente inoltre di evitare effetti distorsivi sul sistema di misurazione delle performance, che si determinerebbero qualora il ritardo fosse imputato all'impresa ferroviaria che ha prestato collaborazione nell'interesse del sistema e dei passeggeri. Una diversa imputazione rischierebbe infatti di disincentivare comportamenti collaborativi tra imprese ferroviarie, in contrasto con gli obiettivi di continuità del servizio, efficientamento del sistema ferroviario e tutela dei diritti dei viaggiatori perseguiti dalla normativa europea.

OSSERVAZIONE 3

CAPITOLO - II.2.7 Servizio PRM (PAG 22)

Testo attuale

Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PRM, considerato che il diritto alla mobilità, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario senza discriminazioni, è presupposto per la fruizione di ulteriori diritti fondamentali e per la garanzia di condizioni di vita non discriminatorie, il ritardo dovuto al servizio

di incarcozzamento è assimilato da considerarsi alla stregua di ad una prolungata sosta per servizio viaggiatori e quindi da attribuire a cod.50/IF.

Modifica proposta

Allo scopo di garantire la libera circolazione delle PRM, considerato che il diritto alla mobilità, anche tramite l'utilizzo del mezzo ferroviario senza discriminazioni, è presupposto per la fruizione di ulteriori diritti fondamentali e per la garanzia di condizioni di vita non discriminatorie, il ritardo dovuto al servizio di incarcozzamento, nel caso in cui non sia direttamente dovuto allo stato di efficienza del materiale rotabile (esempio guasto porte o pedana salita) pur generando una prolungata sosta per servizio viaggiatori, non può essere imputabile esclusivamente alla IF, ma dovrà essere (SI PRPONGONO DUE OPZIONI):

Opzione 1 – attribuita al codice xx (nuovo codice di attribuzione ritardo per prolungata sosta in assegni di degrado per soggetto pRM)

Opzione 2 - equamente ripartita con il GI, che contribuisce direttamente all'organizzazione del servizio ed alla rimozione delle barriere architettoniche. Allo scopo dovrà essere utilizzato il cod.77 .

Motivo della proposta

Il ritardo eventualmente generato dalle operazioni di incarcozzamento o sbarco delle Persone a Ridotta Mobilità (PRM), in assenza di un accertato degrado del materiale rotabile o dell'infrastruttura, non può essere attribuito in via esclusiva all'Impresa Ferroviaria (IF). Tali operazioni spesso costituiscono infatti un processo integrato, nel quale il Gestore dell'Infrastruttura (GI), in particolare nelle stazioni in cui eroga o coordina il servizio di assistenza, assume un ruolo rilevante sotto il profilo organizzativo, infrastrutturale e operativo. Il maggior tempo eventualmente necessario rispetto a un ordinario incarcozzamento deve quindi essere considerato parte di un processo di sistema volto a garantire l'effettivo diritto alla mobilità delle persone fragili, che possono richiedere tempi più lunghi anche per movimenti semplici. Ne consegue che tale prolungamento non può essere ricondotto alla sola responsabilità dell'IF.

L'attribuzione integrale del ritardo all'IF determinerebbe quindi una rappresentazione non coerente con le effettive responsabilità operative e organizzative dei soggetti coinvolti. Inoltre, tale imputazione potrebbe favorire prassi improprie volte ad accelerare le operazioni di salita o discesa, con possibili ricadute sulla sicurezza, anche nei confronti delle persone fragili.

L'IF propone l'introduzione di un codice neutro volto a rilevare, in fase di consuntivazione, i ritardi aggiuntivi sostenuti dal sistema per garantire il diritto alla mobilità. Tale codice consentirebbe inoltre di misurare in modo inequivocabile i tempi dedicati alle persone fragili quando il prolungamento della sosta non è riconducibile a un degrado. In subordine, considerate le ragioni sopra esposte e il contributo organizzativo fornito dal GI al sistema, si propone di ripartire il ritardo in misura pari al 50% a carico dell'IF e al 50% a carico del GI (cod 77). Da un punto di vista regolatorio, tale impostazione sarebbe coerente con il principio secondo cui l'assistenza alle PRM costituisce una responsabilità condivisa del sistema ferroviario, come delineato dal Regolamento (UE) 2021/782.

OSSERVAZIONE 4

CAPITOLO - II.2.10 Cause Esterne (PAG 27)

Testo attuale

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

Modifica proposta

[...] La richiesta di associazione a cause esterne deve essere effettuata dalle II.FF. o dalle Strutture Territoriali di RFI (DOIT, DOS, DTC e NAV) non oltre il **quinto** giorno lavorativo successivo all'arrivo del treno o alla conclusione dell'evento (farà fede la data riportata nella firma digitale oppure, nel caso di firma autografa, la data di inoltro della mail), mentre la documentazione a supporto prevista potrà essere inoltrata entro e non oltre i 10 giorni lavorativi successivi alla richiesta. **In caso di aggressione al personale con conseguente assenza per infortunio, potrà essere allegata, quale documentazione comprovante la causa esterna, una dichiarazione sostitutiva resa dal responsabile gerarchico dell'agente infortunato.** [...]

Motivo della proposta

La previsione di un termine di cinque giorni lavorativi, anziché quattro, è finalizzata a garantire l'effettiva possibilità per le Imprese Ferroviarie di predisporre e trasmettere la richiesta di associazione alla causa esterna. Nella prassi organizzativa, infatti, le attività di istruttoria e di redazione degli Allegati C sono frequentemente svolte da un numero limitato di risorse, spesso anche da un solo addetto. L'estensione del termine a cinque giorni costituisce pertanto una misura di salvaguardia rispetto a possibili situazioni di temporanea assenza della risorsa incaricata (ad esempio per ferie, malattia o altri legittimi impedimenti), evitando che tali circostanze organizzative possano pregiudicare il diritto dell'Impresa Ferroviaria a richiedere la corretta imputazione della causa esterna.

La previsione che, in caso di aggressione al personale con conseguente assenza per infortunio, possa essere prodotta una dichiarazione sostitutiva resa da un responsabile gerarchico è motivata dall'esigenza di non precludere la presentazione della richiesta qualora non sia possibile acquisire tempestivamente la documentazione ordinariamente prevista (rapporto del personale). L'Allegato C richiede infatti, tra la documentazione a supporto, il rapporto del personale coinvolto o la relativa denuncia; tuttavia, tali documenti potrebbero non essere immediatamente disponibili qualora il dipendente sia impossibilitato a redigerli a causa dell'infortunio subito. La dichiarazione sostitutiva consente quindi di garantire la continuità dell'istruttoria.

OSSERVAZIONE 5

CAPITOLO - II.2.10 Cause Esterne - Autorità - codice PIC 82 (PAG 29)

Testo attuale

[...] l'IF potrà richiedere l'associazione a cause esterne previa presentazione di dichiarazione dirigenziale corredata sempre dal rapporto del Personale di Bordo, riportando in maniera dettagliata l'accaduto (in questo caso il codice associato all'EA sarà 89_Eventi certificati da IF). [...]

Modifica proposta

[...] l'IF potrà richiedere l'associazione a cause esterne previa presentazione di dichiarazione dirigenziale corredata sempre dal rapporto del Personale di Bordo **o da responsabile gerarchico in**

caso di infortunio, riportando in maniera dettagliata l'accaduto (in questo caso il codice associato all'EA sarà 89_Eventi certificati da IF). [...]

Motivo della proposta

Si veda quanto indicato nell'osservazione nr. 4.

OSSERVAZIONE 6

CAPITOLO - II.2.10 Cause Esterne - Intemperanza Viaggiatori (PAG 37)

Testo attuale

L'intemperanza viaggiatori [...] I ritardi scaturiti potranno successivamente essere ricondotti a cause esterne (cod.89) previa produzione di dichiarazione dirigenziale corredata dal rapporto del PdB (presentata entro i 4 giorni lavorativi successivi all'evento)

Modifica proposta

L'intemperanza viaggiatori [...] I ritardi scaturiti potranno successivamente essere ricondotti a cause esterne (cod.89) previa produzione di dichiarazione dirigenziale corredata dal rapporto del PdB **o da responsabile gerarchico in caso di infortunio** (presentata entro i **5** giorni lavorativi successivi all'evento)

Motivo della proposta

Si veda quanto indicato nell'osservazione nr. 4.

OSSERVAZIONE 7

CAPITOLO - II.2.10 Cause Esterne - Atti vandalici al materiale rotabile (PAG 37)

Testo attuale

[...] La dichiarazione dirigenziale dovrà essere presentata non oltre il quarto giorno lavorativo successivo alla conclusione dell'evento [...]

Modifica proposta

[...] La dichiarazione dirigenziale dovrà essere presentata non oltre il **quinto** giorno lavorativo successivo alla conclusione dell'evento [..]

Motivo della proposta

Si veda quanto indicato nell'osservazione nr 4.

OSSERVAZIONE 8

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

b) Indebite aperture delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) o degli impianti (AR) - (PAG 48)

Testo attuale

1. Apertura delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) senza aperture delle protezioni elettriche degli impianti (AR- “extra-rapidi”) delle Sotto Stazioni Elettriche del Gestore: codice attribuito 64 (materiale rotabile);

Modifica proposta

1. Apertura delle protezioni elettriche a bordo treno (IR) senza apertura delle protezioni elettriche degli impianti (AR – “extra-rapidi”) delle Sotto Stazioni Elettriche del Gestore: codice attribuito 64 (materiale rotabile), **fatta salva la facoltà dell’IF di presentare contestazione formale entro 5 giorni dall’arrivo del treno, atta a dimostrare, mediante dati diagnostici del convoglio, che l’attivazione delle protezioni elettriche è riconducibile a un problema della linea;**

Motivo della proposta

In diverse circostanze la linea può determinare anomalie sul treno senza che si apra alcuna protezione lato impianto. Ciò può avvenire, ad esempio, in presenza di malfunzionamenti dei convertitori di sottostazione, con conseguente generazione di armoniche in linea, oppure di anomalie di tensione, quali discontinuità, buchi o cali di tensione, che possono indurre il treno ad attivare le proprie protezioni. Tali fenomeni non sono rari e sono già stati segnalati da Trenord, da ultimo con nota prot. 7393 del 04.05.2026.

Il ripristino dei gruppi statici richiede il reset completo del convoglio, operazione che l’agente di condotta deve effettuare alla prima occasione utile e che comporta inevitabili ripercussioni sulla puntualità.

Testo attuale

2. In caso di aperture ripetute delle protezioni AR (“extra-rapidi”) dovute ad un eccessivo assorbimento per presenza di un numero anomalo ed elevato di treni in un tratto di linea (ad esempio per treni in ritardo a seguito di altre anomalie) e senza la possibilità di individuare uno specifico “treno causa”: il codice associato sarà 28 (Altre cause) attribuito al Gestore Infrastruttura.

Modifica proposta

2. In caso di aperture ripetute delle protezioni AR (“extra-rapidi”) dovute a un eccessivo assorbimento causato dalla presenza anomala ed elevata di treni in un tratto di linea, ad esempio per treni in ritardo a seguito di altre anomalie, **oppure da una potenza disponibile insufficiente ad alimentare l’intera tratta anche in condizioni ordinarie**, senza possibilità di individuare uno specifico “treno causa”, il codice associato sarà 28 (Altre cause), attribuito al Gestore dell’Infrastruttura.

Motivo della proposta

In alcune tratte possono verificarsi condizioni strutturali di insufficiente alimentazione, nelle quali le sottostazioni intervengono ripetutamente perché la potenza disponibile non è adeguata ad alimentare l’intera linea, come ad esempio segnalato da Trenord per la tratta Carnate – Lecco con nota prot. 9141 del 06.07.2022. L’analisi diagnostica dei convogli di nuova generazione ETR 421/521 ancora tutt’ora evidenzia la captazione costante e diffusa di bassi livelli di tensione sull’intera tratta in esame. Tale situazione determina l’indebita apertura dell’interruttore extra-rapido del convoglio, con effetti diretti

sulla puntualità e sulla possibilità di sfruttare pienamente le prestazioni dei nuovi treni in termini di accelerazione e rispetto dei tempi di percorrenza.

OSSERVAZIONE 9

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

c) Erogazione del servizio Parking su asset RFI (PAG 50)

Testo attuale

Nel caso di aperture delle protezioni elettriche (AR), ossia scatti TE con richiusura automatica nei tempi standard costruttivi (nell'ordine di secondi), sarà facoltà del GI richiedere alla IF interessata ulteriore documentazione attestante il regolare funzionamento del materiale rotabile (tempi di mantenimento del pantografo in presa in assenza alimentazione momentanea). In mancanza di tale documentazione che escluda una problematica del materiale rotabile, in considerazione del corretto funzionamento elettrico degli impianti, i ritardi saranno attribuiti al materiale rotabile.

Modifica proposta

In caso di apertura delle protezioni elettriche (AR), ossia di scatti TE con richiusura automatica anche nei tempi standard costruttivi, pari a pochi secondi, il GI dovrà informare tempestivamente le IF che utilizzano il servizio parking nelle stazioni interessate dalla temporanea disalimentazione, al fine di consentire la riattivazione dei convogli in modalità parking. Eventuali ritardi o soppressioni rilevati dall'IF, derivanti dalla mancata o non tempestiva comunicazione dello scatto delle protezioni elettriche di linea, saranno attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura con codice 23.

Motivo della proposta

Nel caso di apertura delle protezioni elettriche in sottostazione con richiusura automatica, l'evento deve essere imputato interamente al Gestore dell'Infrastruttura se non tempestivamente avvisata l'IF. Dopo l'apertura delle protezioni, infatti, il tempo di richiusura — pochi secondi o un intervallo più lungo — non modifica gli effetti sul convoglio: il treno apre il proprio interruttore extra-rapido e, in assenza di intervento di un operatore per la richiusura, rimane alimentato dalle batterie fino al loro esaurimento.

OSSERVAZIONE 10

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

f) Intervento RTB/RTF (PAG 57)

Testo attuale

Nel caso in cui lo stesso impianto RTB/RTF intervenga ~~per due o più treni nell'arco delle 24 ore~~ per tre treni consecutivi (nelle linee a semplice binario è inteso per lo stesso senso di marcia) e la verifica dei rotabili coinvolti abbia avuto esito negativo dall'AdC [..]

Modifica proposta

Nel caso in cui lo stesso impianto RTB/RTF intervenga per due o più treni nell'arco delle 24 ore ~~per tre treni consecutivi (nelle linee a semplice binario è inteso per lo stesso senso di marcia)~~ e la verifica dei rotabili coinvolti abbia avuto esito negativo dall'AdC [..]

Motivo della proposta

Si propone di confermare il limite delle 24 ore, poiché gli interventi RTB/RTF dovuti a effettivo surriscaldamento sono rari, mentre non lo sono gli interventi di falsa segnalazione dovuti alla taratura degli strumenti. Di conseguenza, più interventi nello stesso punto di rilevazione nell'arco di 24 ore, con verifiche negative da parte dell'AdC, dovrebbero già costituire un possibile indice di malfunzionamento dello strumento, anche se gli eventi non sono consecutivi. Inoltre, due interventi consecutivi con esito negativo dell'AdC dovrebbero indurre il GI a effettuare una verifica immediata, senza attendere il transito di un terzo convoglio sul medesimo punto di rilevazione.