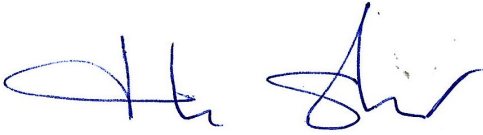


PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO
DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME

Approvato da:	Responsabile Infrastruttura Ferroviaria (ing. Paolo Sandri)	
---------------	---	--

Sommario

PREMESSA	3
PARTE I - GENERALITÀ	4
1.1. Scopo e campo di applicazione.....	4
1.2. Documentazione di riferimento.....	4
1.3. Definizioni	4
1.4. Abbreviazioni	5
PARTE II - DESCRIZIONE DEL PROCESSO	6
2.1 Rilevazione dei dati di circolazione.....	6
2.2 Attribuzione e codifica delle cause di ritardo.....	6
2.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo.....	6
2.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo.....	7
2.2.3 Anormalità.....	7
2.3 Validazione delle cause di ritardo.....	8
2.4 Accertamenti tecnici e tavoli tecnici.....	9
2.5 Tavolo tecnico di Direzione	9
2.6 Anormalità e provvedimenti di circolazione	10
2.7 Puntualità	10
2.8 Puntualità a destino.....	10
2.9 Soppressioni	11
2.10 Performance Regime	12
PARTE III - Matrice delle responsabilità.....	13
PARTE IV – Allegati	14
TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE.....	15
GESTORE INFRASTRUTTURA	15
IMPRESA FERROVIARIA.....	18
ESTERNE	20
INDOTTE.....	21

PREMESSA

Nella presente Istruzione Operativa vengono specificati i criteri per la determinazione della puntualità e del Performance Regime.

Come già indicato nel PIR 2021, al paragrafo 6.4 Performance Regime, si prevede di finalizzare entro il 05/03/2021 l'adozione del piattaforma PIC attualmente in uso dal Gestore Nazionale. L'obiettivo di GTT è di proporre questa attività nell'ambito della collaborazione con RFI in qualità di soggetto incaricato dell'espletamento delle funzioni essenziali.

A valle di tale data, e dopo un tempo transitorio di messa a regime, si passerà dalla gestione dei dati in manuale alla gestione con la piattaforma PIC.

Di seguito il documento relativo alla procedura di attribuzione delle cause di ritardo, determinazione della puntualità e Performance Regime.

PARTE I - GENERALITÀ

1.1. Scopo e campo di applicazione

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

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

1.2. Documentazione di riferimento

Il presente documento si correla al Contratto di Servizio vigente stipulato con Regione Piemonte ed al Prospetto Informativo della Rete in corso di definizione.

1.3. Definizioni

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

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

Soppressione: Mancata effettuazione di tutto o di parte del percorso di un treno.

Causa di ritardo: Principale o dominante motivo che ha generato uno scostamento o una soppressione.

Anormalità: Evento che determini almeno una delle seguenti situazioni:

- indisponibilità di tratti di linea o di impianto (che riducono la normale capacità sia rispetto alla circolazione dei treni che rispetto ai servizi di impianto);
- riduzione di capacità (considerando anche le limitazioni nelle prestazioni dei veicoli ferroviari); degrado di funzionamento dell'infrastruttura (compresi i rallentamenti improvvisi); ovvero abbia prodotto ripercussioni sulla circolazione causando: una o più soppressioni di treni; effetti sulla sicurezza dell'esercizio;
- danni ai treni, ai viaggiatori, al personale, ai mezzi, alle cose, all'ambiente o a terzi.

Validazione: Verifica della completezza e della congruenza delle cause di ritardo attribuite agli scostamenti e alle anomalie e della certificazione del dato relativo. Tale processo è normalmente svolto dai DCO e dall'OI del GI con le IF tramite i Referenti Accreditati.

1.4. Abbreviazioni

Nel testo sono usate le seguenti abbreviazioni

ART:	Autorità di Regolazione dei Trasporti
CdB:	Circuito di binario
DCO:	Dirigente Centrale Operativo
DM:	Dirigente Movimento
GI:	Gestore Infrastruttura
IaP:	Informazioni al pubblico
IF:	Impresa Ferroviaria
OI:	Operatore Incaricato
PIC:	Piattaforma Integrata Circolazione
PIC-SA:	Piattaforma Integrata Circolazione — Servizi Accessori
PIR:	Prospetto Informativo Rete
RM:	Responsabile Movimento

PARTE II - DESCRIZIONE DEL PROCESSO

2.1 Rilevazione dei dati di circolazione

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

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

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

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

Ogni variazione dei punti e delle modalità di rilevamento di ogni impianto deve essere comunicata ai gestori dei sistemi informatici, con congruo anticipo, prima dell'entrata in esercizio per poter svolgere le operazioni di allineamento e di test dei sistemi.

Gli scostamenti e le relative cause di ritardo inserite a cura dei Regolatori della Circolazione (DM/DCO) sono visibili in tempo reale su PIC e dal giorno successivo in forma completa nel sistema PIC. La IF ha accesso ai dati relativi a tutti i treni con il proprio codice cliente.

In caso di malfunzionamento o in assenza dei sistemi informativi di gestione della circolazione i dati vengono registrati manualmente dai Regolatori della Circolazione (DM/DCO) su modulo M42/grafico DCO dove i dati vengono inseriti in tempo reale direttamente su PIC se in essere, oppure sono registrati ed inviati con le modalità e le tempistiche concordate con l'IF (off-line) dall' Operatore Incaricato della gestione dei dati.

2.2 Attribuzione e codifica delle cause di ritardo

2.2.1 Attribuzione delle cause di ritardo

Ogni scostamento è generato da un evento che modifica l'orario programmato del treno. La causa dello scostamento deve essere attribuita a cura dei Regolatori della Circolazione (DM/DCO), mediante l'assegnazione di un codice di ritardo corrispondente a diverse categorie di eventi.

I codici di ritardo sono riportati in allegato 1.

L'attribuzione della causa di ritardo è obbligatoria per ogni scostamento 3 minuti in poi e va eseguita in tempo reale dal DCO/DM e comunque entro la fine del proprio turno di servizio.

Entro 1 giorno lavorativo dall'arrivo a destino del treno l'OI può modificare i dati inseriti, correggendo errate registrazioni dei sistemi di campo ed eventuali mancanze o incongruenze dei dati.

Inoltre entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno, anche a seguito di analisi dei grafici di circolazione e di eventuali accertamenti tecnici, l'OI potrà inserire o modificare la causa di uno scostamento, comunicandola formalmente alla IF interessata secondo le modalità definite con la IF (preferibilmente via sistemi informatici).

L'IF interessata potrà contestare esclusivamente i codici di ritardo riconducibili a propria responsabilità entro 3 giorni lavorativi.

2.2.2 Modalità di attribuzione delle cause di ritardo

L'assegnazione del codice corrispondente alla causa di ritardo può avvenire utilizzando le maschere dei sistemi di supporto della circolazione o di PIC attraverso due modalità:

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

Le cause di ritardo possono fare riferimento a 3 macro-categorie:

- ritardi per responsabilità della IF proprietaria del treno;
- ritardi per responsabilità del GI;
- ritardi per responsabilità esterne al sistema ferroviario (cause esterne).

2.2.3 Anormalità

Le anormalità sono eventi inseriti nei sistemi informativi di supporto della circolazione a cui viene assegnato il codice di ritardo relativo.

A un'anormalità possono essere associati tutti gli scostamenti (anche inferiori o uguali a 3 minuti) dei treni direttamente coinvolti, ossia soggetti a fermata, rallentamento, limitazioni, soppressioni anche per conseguenti provvedimenti di circolazione, rilevati fino al superamento della località o del tratto di linea su cui insiste l'anormalità stessa.

Possono essere inoltre associati a un'anormalità gli scostamenti dei treni coinvolti rilevati nelle tratte successive fino a 60 minuti dal superamento del punto su cui insiste l'anormalità, a condizione che il treno non recuperi prima completamente il proprio ritardo. Inoltre, sono attribuiti alla stessa anormalità gli scostamenti rilevati in partenza dall'origine del primo treno corrispondente per "turno materiale", se comunicati in fase di programmazione di orario e se confermato prima dell'orario teorico di partenza.

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

Qualora l'anomalia sia relativa a un degrado prestazionale dei veicoli del treno, seppur rilevata in una localit  o tratto di linea, cessa al momento dell'arrivo a destino del treno e possono essere associati gli scostamenti degli altri treni coinvolti solo fino a 30 minuti dopo il suo termine.

Non possono essere associati a un'anomalia gli scostamenti derivanti da una successiva anomalia.

Alcune anomalie particolari per estensione o per gravit  (investimenti, terremoti, alluvioni, incendi, eventi meteo rilevanti, ...) possono avere associati tutti gli scostamenti dei treni coinvolti, previo benessere del GI.

In caso di assenza del sistema informativo di gestione della circolazione la rilevazione e consuntivazione sar  effettuata manualmente in base alle regole sopra indicate.

2.3 Validazione delle cause di ritardo

Il processo di validazione   attuato mediante la condivisione tra GI e IF, anche a seguito di confronto tra Referenti accreditati del GI e della IF come di seguito specificato.

Tempo reale

In caso di disaccordo sulla causa di ritardo attribuita a uno scostamento, le IF possono attivarsi attraverso i loro Referenti accreditati, i cui nominativi sono formalmente comunicati a GI. Questi si confronteranno verbalmente, in prima battuta con l'OI per la soluzione della controversia. In caso di immediato accordo, i dati confermati, modificati o integrati saranno immediatamente inseriti nel sistema PIC. In ogni caso le IF potranno effettuare le contestazioni tramite PIC non oltre i 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dalla attribuzione della causa di ritardo (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione.

In caso di malfunzionamento o in assenza dei sistemi informativi di gestione della circolazione seguiranno le modalit  definite con la IF (preferibilmente via sistemi informatici).

In base agli accordi specifici di riferimento con IF in caso di disaccordo sulla causa di ritardo attribuita a uno scostamento, le IF possono attivarsi attraverso i loro Referenti accreditati, i cui nominativi sono formalmente comunicati al GI. Questi si confronteranno verbalmente con il Responsabile Movimento per la soluzione della controversia. In caso di immediato accordo, i dati confermati, modificati o integrati saranno immediatamente condivisi tra GI e IF ed riportati nella report giornaliero di competenza.

In ogni caso le IF potranno effettuare le contestazioni nelle modalit  e nelle tempistiche condivise tra GI ed IF non oltre i 3 giorni lavorativi dall'arrivo a destino del treno o dalla

attribuzione della causa di ritardo (se successiva), specificando la motivazione della contestazione corredata, se necessario, da documentazione

2.4 Accertamenti tecnici e tavoli tecnici

Il Referente individuato dal GI dovrà rispondere formalmente alle IF entro 3 giorni lavorativi dall'arrivo della contestazione. Nel caso in cui gli accertamenti richiedano approfondimenti tecnici con tempi superiori a 3 giorni, i tempi di risposta potranno essere prorogati fino a un massimo di 7 giorni, comunicandoli all'IF.

In caso di mancato accoglimento della contestazione, il IF potrà richiedere, entro 3 giorni lavorativi dal rifiuto della contestazione, un ulteriore approfondimento a GI rivolgendosi al Referente individuato.

Le richieste di approfondimento della IF saranno, quando possibile, corredate dalle documentazioni o certificazioni di supporto prodotte dalla IF e saranno trattate nei tavoli tecnici con cadenza mensile.

Ai tavoli tecnici parteciperanno i Referenti individuati dal GI ed i Referenti individuati da IF, il Responsabile Sala Operativa IF e le strutture di supporto delle IF, e verranno verbalizzate le contestazioni accolte (per le quali GI provvederà alla modifica della causa di ritardo), quelle definitivamente rifiutate (con l'accordo della IF) e quelle che l'IF chiederà di sottoporre al tavolo tecnico di Direzione.

2.5 Tavolo tecnico di Direzione

I Responsabili di GI e IF affronteranno i contenziosi non risolti nel Tavolo Tecnico per la loro soluzione definitiva.

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

Al termine del Tavolo, i dati da modificare o integrare saranno registrati nel sistema PIC (se attivo) da GI in caso di PIC non attivo attraverso le modalità concordate con IF.

Entro il giorno 10 del mese X+1 rispetto a quello di circolazione X la struttura Movimento autorizzerà la chiusura dei dati di andamento (1° chiusura).

Entro il giorno 15 del mese X+2 rispetto a quello di circolazione X, la struttura Movimento autorizzerà la chiusura ed il consolidamento dei dati delle cause di ritardo e dei codici delle anomalità (2° chiusura).

Qualora entro tale data non siano stati conclusi gli accertamenti necessari all'individuazione delle corrette responsabilità per le anomalità che necessitano di indagini ed accertamenti tecnici, la 2° chiusura può essere posticipata fino alla loro conclusione.

2.6 Anormalità e provvedimenti di circolazione

Ogni anormalità e ogni provvedimento di circolazione, la cui responsabilità, anche a seguito di successivi accertamenti da parte dei tecnici del GI, venga attribuita all'IF, verrà notificata all'IF.

Per le tipologie di anormalità che comportano accertamenti congiunti tra tecnici GI e IF dovranno considerarsi le risultanze al tavolo tecnico.

Nei casi in cui la causa di un'anormalità/provvedimento di circolazione non venga condivisa, l'IF potrà contestarla entro 5 giorni lavorativi dalla data di attribuzione della responsabilità, richiedendo un approfondimento del Tavolo Tecnico tra i Referenti individuati da parte del GI ed i Referenti Individuati da parte dell'IF.

In caso di soluzione della controversia, i dati confermati/modificati/integrati saranno aggiornati nel Sistema PIC, nel caso di assenza di strumenti informativi (PIC) il processo sarà regolato con le modalità concordate con l'IF..

In casi eccezionali, qualora permanga un disaccordo tra le parti o qualora vi sia un'inchiesta in corso che superi i 5 giorni previsti, è possibile ricorrere al Tavolo tecnico di Direzione.

Nel caso in cui per tali contenziosi fossero superati i termini previsti senza che sia stata attribuita la causa di ritardo con le opportune e specifiche motivazioni, la responsabilità dell'anormalità/provvedimento di circolazione sarà attribuita a chi non avrà fornito in tempo utile le informazioni richieste.

Entro i primi 15 giorni del mese X+1 tutte le anormalità del mese precedente X dovranno essere certificate, salvo eventuali eccezioni autorizzate da GI.

2.7 Puntualità

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

2.8 Puntualità a destino

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

Gli indicatori di puntualità (KPI) sono definiti come rapporto percentuale tra il numero dei treni del segmento considerato in arrivo a destino entro la soglia di puntualità (es. soglia di 5min , soglia di 15 min) e il numero totale dei treni circolati del relativo segmento di mercato.

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

I principali KPI monitorati sono:

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

Un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili al GI, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario, con codice di responsabilità attribuito al GI, sono maggiori rispetto agli altri o se la circolazione del treno rientra nell'ambito di una "anormalità" attiva attribuibile al GI.

Analogamente un treno è da considerarsi con arrivo a destino oltre soglia per cause riconducibili alla IF, se gli scostamenti attribuiti dall'ultimo passaggio in orario, con codice di responsabilità attribuito all'IF, sono maggiori rispetto agli altri o se la circolazione del treno rientra nell'ambito di una "anormalità" attiva attribuibile al IF.

A parità di scostamenti attribuiti per cause riconducibili al GI e per cause riconducibili alla IF, il treno è da considerarsi arrivato a destino oltre soglia esclusivamente per cause riconducibili al GI.

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

2.9 Soppressioni

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

Sono da considerarsi treni programmati quelli risultanti dalla programmazione annuale dell'orario e delle successive variazioni di orario.

2.10 Performance Regime

Il Performance Regime consiste in un meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni, basato sugli scostamenti registrati da parte di tutti i treni che circolano sull'infrastruttura nazionale. GI o IF rispondono dello scostamento causato a qualsiasi treno, anche appartenente ad altra diversa IF, per cause riconducibili alla propria responsabilità, con applicazione di penali e distribuzione di premi tramite un sistema incentivante.

Considerando che, nell'attuale Contratto di Servizio con la Agenzia per la Mobilità Piemontese (AMP) per conto della Regione Piemonte, sono determinati i valori di regolarità e puntualità, GTT - come unica società - utilizza una procedura di consuntivazione della puntualità e del Performance Regime al fine di determinare i valori complessivi. Il GI GTT ha l'obiettivo di intraprendere le azioni più opportune a minimizzare le cause delle perturbazioni (quali gli inconvenienti tecnici). In tale accezione, il periodo iniziale del 2021 sarà utile a definire una modalità di consuntivazione e di obiettivi a seguito di una base dati consistente.

Il sistema del Performance Regime prende in considerazione gli scostamenti registrati e attribuiti ai soggetti interessati (GI e IF) registrati in PIC, unico data base di sistema.

Gli scostamenti provocati dal GI al treno (attribuiti quindi con codice del GI) verranno sommati, generando un flusso di punti dal GI all'IF proprietaria del treno.

Gli scostamenti che il treno subirà per cause dell'IF proprietaria del treno (attribuiti quindi con codice dell'IF proprietaria del treno) verranno sommati, generando un flusso di punti dall'IF al GI.

Ai fini del Performance Regime l'ammontare residuo degli scostamenti non attribuiti inferiori 3 minuti, non associati pertanto ad alcuna anomalia, sarà ripartito in misura proporzionale agli scostamenti attribuiti.

Le cause esterne, così come indicate all'interno della presente procedura, non saranno considerate ai fini della valorizzazione degli scostamenti per il Performance Regime.

La reportistica derivante dal Performance Regime sarà trasmessa all'Agenzia della Mobilità Piemontese come titolare del contratto di servizio

Transitoriamente, nelle more dell'attivazione dei flussi informativi con i sistemi tecnologici nazionali di PIC, da parte del GI GTT verranno prodotti i KPI e reportistica utilizzando, per la rilevazione dei ritardi e l'attribuzione delle cause di ritardo, sistemi manuali e tecnologici come condiviso con l'IF.

PARTE III - Matrice delle responsabilità

Come indicato nel PIR 2021 sarà definita a valle del 05 Marzo 2021.

PARTE IV – Allegati

Allegato 1 - Codifica cause di ritardo I codici di ritardo sono riportati nella tabella seguente, suddivisa in settori che individuano indicativamente la responsabilità della causa (Gestore Infrastruttura, Impresa Ferroviaria, Esterne).

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

- Gestore Infrastruttura: circolazione GI (codice 1), impianti (codice 2), lavori all'infrastruttura (codice 3), soppressioni conto GI (codice 4) ;
- Impresa Ferroviaria: circolazione IF (codice 5), veicoli ferroviari (codice 6), soppressioni conto IF (codice 7) per l'Impresa Ferroviaria.

Il settore Esterne non è associato, per definizione, a responsabilità né al Gestore Infrastruttura né all'Impresa Ferroviaria.

Il Settore Indotte viene associato alla responsabilità del Gestore Infrastruttura per i codici 91 e 92 e alla responsabilità dell'Impresa Ferroviaria per i codici 93 e 94. Il codice 90 non è certificabile e gli scostamenti vanno certificati con il codice relativo alla causa individuata dagli accertamenti formali.

	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	REV.00
	ALLEGATO 1. - TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE	

TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE

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

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

GESTORE INFRASTRUTTURA


CIRCOLAZIONE GI	Codice 1
Programmazione orario <ul style="list-style-type: none"> ▪ Difficoltà dalle specifiche tecniche 	10
Regolazione della circolazione <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scelta di circolazione differente dai criteri dichiarati da PIR ▪ Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione 	11
Manovra a cura Gestore Infrastruttura <ul style="list-style-type: none"> ▪ Difficoltà di attuazione dei movimenti di manovra ▪ Regularizzazioni di documentazioni 	12
Esercizio <ul style="list-style-type: none"> ▪ Itinerario non corretto ▪ Errata manovra apparati o tasti di soccorso 	14
Assistenza Persone a Ridotta Mobilità <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guasto o indisponibilità del carrello elevatore ▪ Tardato arrivo degli operatori ▪ Difficoltà nello svolgimento del servizio 	15
Personale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa del personale di circolazione ▪ Attesa consegne prescrizioni ai treni ▪ Attesa personale di manovra del GI ▪ Imprevista disabilitazione di impianto 	18

IMPIANTI INFRASTRUTTURA	Codice 2
Impianti di sicurezza e apparati (esclusi PL) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guasto o malfunzionamento dei segnali ▪ Guasto o malfunzionamento dei deviatori ▪ Guasto o malfunzionamento dei circuiti di binario (escluso rottura rotaia) ▪ Guasto o malfunzionamento dei sistemi di blocco Bca ▪ Mancata alimentazione apparati di stazione ▪ Guasto o malfunzionamento tabulatore CTC posto centrale ▪ Guasto o malfunzionamento QI CTC posto centrale 	20
Passaggio a livello <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guasto o malfunzionamento dei segnali del PL ▪ Guasto o malfunzionamento delle barriere del PL (escluso tallonamento barriere) 	21
Telecomunicazioni <ul style="list-style-type: none"> ▪ Disconnessioni sistema di telecomando CTC ▪ Disconnessione stazione in telecomando ▪ Guasto o malfunzionamento telecomunicazioni 	22
Impianti di alimentazione elettrica per trazione <ul style="list-style-type: none"> ▪ Guasto o malfunzionamento della linea di contatto (escluso gelicidio) ▪ Mancata alimentazione linea di contatto (escluso mancata alimentazione linee primarie) ▪ Guasto o malfunzionamento SSE 	23
Armamento e sede <ul style="list-style-type: none"> ▪ Difetti del corpo stradale ▪ Rottura rotaia ▪ Slineamento del binario 	24
Opere d'arte <ul style="list-style-type: none"> ▪ Difetti delle gallerie ▪ Difetti a ponti o viadotti ▪ Difetti ai sottopassi 	25
Personale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa del personale di manutenzione ▪ Mancato intervento del personale di manutenzione 	28

	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	REV.00
	ALLEGATO 1. - TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE	

LAVORI ALL'INFRASTRUTTURA	Codice 3
Pianificazione dei lavori <ul style="list-style-type: none"> ▪ Provvedimenti di circolazione per interruzione programmate (escluso pubblicizzati) ▪ Scostamenti per interruzione programmate che eccedono il ritardo pubblicizzato 	30
Gestione dei lavori <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tardata riattivazione ▪ Tardata ultimazione di operazioni conto terzi ▪ Mancato rispetto dei rapporti tra treni in caso di conflitto di circolazione 	31
Limitazioni prestazionali <ul style="list-style-type: none"> ▪ Rallentamento non compreso nel fascicolo orario ▪ Effetto coda per rallentamenti 	32
Personale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa del personale addetto alle lavorazioni ▪ Mancato intervento del personale addetto alle lavorazioni 	38

SOPPRESSIONI PER IL GESTORE INFRASTRUTTURA	Codice 4
Soppressioni per esigenze del Gestore Infrastruttura <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indisponibilità infrastruttura per guasti ▪ Indisponibilità infrastruttura per interruzioni manutentive ▪ Indisponibilità per assenza personale di circolazione 	40
Soppressione per forza maggiore (certificabili come cause esterne) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Indisponibilità infrastruttura per forza maggiore 	41
Soppressione per sciopero <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sciopero personale del Gestore Infrastruttura 	42


	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	REV.00
	ALLEGATO 1. - TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE	

IMPRESA FERROVIARIA

CIRCOLAZIONE IF	Codice 5
Sosta in stazione <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolungato servizio viaggiatori ▪ Richiesta di un maggiore tempo di sosta ▪ Assistenza a Persona a Ridotta Mobilità senza richiesta di servizio 	50
Fermata straordinaria <ul style="list-style-type: none"> ▪ Fermata straordinaria notificata ▪ Fermata non programmata (sosta per organizzazione di servizio) 	51
Servizi accessori <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa per rifornimenti, pulizia veicoli, pulizia vetri, ...) ▪ Prolungato scarico o scarico (biciclette, bagagli, ...) 	52
Irregolarità <ul style="list-style-type: none"> ▪ Segnalazione di porta aperta ▪ Carichi spostati o non conformi 	53
Predisposizione treno <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa documenti treno ▪ Attesa consegna merci ▪ Attesa operazioni di formazione treno da parte dell'Operatore di manovra ▪ Attesa verifica tecnica del treno 	54
Personale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa del personale di bordo ▪ Attesa ricezione "treno pronto" ▪ Tardato azionamento maniglia RAR 	58

VEICOLI FERROVIARI	Codice 6
Composizione treno <ul style="list-style-type: none"> ▪ Variazione rispetto composizione programmata ▪ Eccedenza peso o necessità di locomotiva "di spinta" 	60
Formazione treno <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tardata messa a disposizione del treno ▪ Attesa per aggiunta o eliminazione di veicoli (rinforzi o decurtazioni) ▪ Guasto o indisponibilità della locomotiva di manovra ▪ Regolarizzazioni di documentazione 	61
Veicoli viaggiatori <ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitazioni di velocità del veicolo ▪ Guasto porte ▪ S frenatura veicoli ▪ Spezzamenti in linea ▪ Guasti vetture semipilota ▪ Ricarica accumulatori 	62
Veicoli merci <ul style="list-style-type: none"> ▪ Limitazioni di velocità del veicolo ▪ Sfrenatura veicoli ▪ Spezzamenti in linea 	63
Mezzi di trazione <ul style="list-style-type: none"> ▪ Accudienza ▪ Guasto o malfunzionamento sottosistema di bordo (SSB) ▪ Guasto assetto cassa ▪ Guasto pantografo ▪ Sfrenatura veicolo 	64
Richiesta di soccorso * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Richiesta di soccorso (indicare tipologia e numero del veicolo) 	65
Personale <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa degli agenti di condotta ▪ Attesa del personale di verifica ▪ Fermata o prolungamento sosta per refezione o termine prestazione lavorativa degli agenti di condotta ▪ Mancata fermata in orario o prescritta ▪ Supero segnali a via impedita (senza effetti) ▪ Incompleto ricovero del treno ▪ Mancato rispetto dei tempi di percorrenza in assenza di degradingi funzionali comunicati 	68

SOPPRESSIONI PER IMPRESA FERROVIARIA	Codice 7
Soppressioni per richiesta Impresa Ferroviaria <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mancata effettuazione formalizzata dall'Impresa Ferroviaria (intero percorso) 	70
Soppressioni di fatto <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mancata effettuazione senza preavviso ▪ Mancata effettuazione di parte del percorso (limitazione) 	71
Soppressione per sciopero <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sciopero personale dell'Impresa Ferroviaria 	72

	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	REV.00
	ALLEGATO 1. - TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE	

ESTERNE

ESTERNE	Codice 8
Scioperi * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sciopero generale ▪ Sciopero personale del Gestore Infrastruttura ▪ Sciopero personale dell'Impresa ferroviaria ▪ Sciopero personale delle ditte appaltate 	80
Ritardo da altre Reti <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scostamenti rilevati in partenza dalle stazioni di inteconnessione per effetto di ritardi maturati su altre reti (con mantenimento dei tempi programmati di sosta del treno) 	81
Autorità * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interventi delle forze dell'ordine (Polizia, Carabinieri, ecc.) ▪ Interventi dell'Autorità Giudiziaria 	82
Eventi accidentali * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Interventi di Vigili del Fuoco (incendi) ▪ Segnalazioni comunicate da Autorità di Polizia ▪ Occupazione binari da parte di estranei ▪ Tallonamento barriere PL ▪ Malore viaggiatore ▪ Investimento automezzi su sede ferroviaria ▪ Rimozione residuati bellici ▪ Caduta di alberi o coperture da aree esterne alla sede ferroviaria ▪ Mancata alimentazione linea primaria (certificata da gestore elettrico) 	83
Eventi meteo e ambientali * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Neve (preallertati o certificati da Protezione Civile) ▪ Gelicidio (certificati da Protezione Civile) ▪ Allagamenti o esondazioni ▪ Frane ▪ Movimenti tellurici ▪ Allarmi pluviometrici o anemometrici 	84
Ritardo pubblicizzato <ul style="list-style-type: none"> ▪ Maggiore tempo di viaggio comunicato alle IF e pubblicizzato ai viaggiatori 	85
Investimenti di persone * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Investimento di persone ▪ Suicidi 	86
Coincidenze programmate <ul style="list-style-type: none"> ▪ Attesa per coincidenza comunicato dalle IF ai viaggiatori 	88
Eventi certificati da IF * <ul style="list-style-type: none"> ▪ Azionamento freno di emergenza/spiombamento porte ▪ Intemperanze viaggiatori con intervento FF.OO. ▪ Fenomeni di fitta nebbia ▪ Slittamenti per fogliame su rataie ▪ Atti vandalici ▪ Presenza di estranei lungo linea (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento) ▪ Presenza di ostacoli lungo line (comunicata da AdC entro 15' dal rilevamento) 	89

	PROCEDURA ATTRIBUZIONE CAUSE DI RITARDO DETERMINAZIONE PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME	REV.00
	ALLEGATO 1. - TABELLA DI SINTESI CAUSE DI RITARDO E SOPPRESSIONE	

INDOTTE

INDOTTE	Codice 9
Inconvenienti di esercizio * (non certificabili con questo codice) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scontro tra treni ▪ Svio treno ▪ SPAD 	90
Perdita traccia a seguito ritardo stesso treno (non associato a anomalia) <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo precedente del treno 	91
Ritardo per perdita traccia altro treno (non associato a anomalia) Scostamenti per conflitti di circolazione a seguito di un ritardo di altro treno	92
Corrispondenze <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trasferimento del ritardo in arrivo di un altro treno sullo scostamento in partenza (secondo i criteri delle anomalie) 	93
Coincidenza non programmata <ul style="list-style-type: none"> ▪ Scostamenti in partenza di un treno a seguito richiesta della IF per attesa di altro treno 	94