

19/48/CR6bis/C4

**DOCUMENTO SU “REVISIONE DELLA PROCEDURA RFI COP269/2010
RECANTE ATTRIBUZIONE DI CAUSE DI RITARDO, DETERMINAZIONE
PUNTUALITÀ E PERFORMANCE REGIME”**

La Conferenza delle Regioni e delle Province autonome approva il documento allegato.

Roma, 21 marzo 2019

REVISIONE PERFORMANCE REGIME

Proposta di revisione COP269 dal titolo “Attribuzione cause di ritardo, determinazione puntualità e performance regime”.

OSSERVAZIONI

Sommario

1. Contenuti del documento	2
2. Osservazioni generali	3
2.1. Inquadramento.....	3
2.2. Obiettivi della revisione della COP269/2010	4
2.3. Modalità di revisione della COP269/2010	4
3. Osservazioni sulle singole parti della bozza.....	5
3.1. Parte I	5
Paragrafo I.1	5
Paragrafo I.2	5
Paragrafo I.3	5
Paragrafo I.4	5
3.2. Parte II	5
Paragrafo II.1	5
Paragrafo II.2.1	6
Paragrafo II.2.2	6
Paragrafo II.2.3	6
Paragrafo II.3	7
Paragrafo II.4	7
Paragrafo II.5	9
4. Parte III	9
5. Parte IV - Allegati	9
Allegato 1 – codifica cause di ritardo	9
Tabella di sintesi.....	9
Elenchi delle cause	10

1. Contenuti del documento

Questa nota contiene le osservazioni e le richieste di modifica o di integrazione alla bozza di revisione della procedura COP269/2010 di RFI formulate dal dalla Conferenza delle Regioni e Province autonome nell’ambito del tavolo tecnico di consultazione degli stakeholder convocato da RFI.

Le osservazioni sono inviate nelle forme e tempi richiesti da RFI, anche ai fini della successiva riunione prevista il 22 marzo prossimo a Roma, pur evidenziando che la bozza inviata appare ancora incompleta, specialmente nella Parte IV che è quella che, a giudizio degli Enti, ha la maggiore rilevanza operativa e presenta attualmente le maggiori criticità applicative. Si chiede pertanto, prima della riunione del 22 marzo, l’invio di un testo completo su cui possano essere fatte osservazioni conclusive da parte di tutti gli stakeholder.

Il presente documento è articolato in una parte generale e in una parte di dettaglio riferita ai singoli paragrafi della bozza.

2. Osservazioni generali

2.1. Inquadramento

La COP269/2010, assieme ad altre procedure interne di RFI¹, forma l’insieme delle regole su cui si fonda la registrazione dei ritardi e soppressioni, l’attribuzione delle cause che li hanno generati e, conseguentemente l’attribuzione delle responsabilità al gestore dell’infrastruttura, alle molteplici imprese ferroviarie² ed alle cosiddette cause esterne, cioè ad eventi/soggetti che non ricadono sotto la responsabilità né del primo né di nessuna delle seconde.

La rilevazione ed il trattamento dei dati fatti da RFI secondo le regole contenute in queste procedure operative assumono, come più volte scritto dagli stakeholder e da ART, una rilevanza che va al di là della gestione aziendale perché su di essi si fondano i sistemi di rilevazione delle performance in uso nei rapporti tra gli Enti e le imprese ferroviarie³ e tra queste ed i viaggiatori ed i clienti del trasporto merci, in entrambi i casi con obblighi di corresponsione di bonus e/o indennità nel caso di disservizi⁴.

Si ricorda che ART, con la delibera n.118/2018, ha chiesto a RFI di revisionare la COP269/2010 in funzione della revisione del Performance Regime già avviata, senza esito positivo, nel 2018. Questa, a sua volta, era finalizzata (delibera ART n.140/2017) in particolare a:

- a) facilitare le modalità di rilevazione e attribuzione delle cause di ritardo;
- b) elaborare proposte su contenuti, modalità e tempistiche delle comunicazioni tra GI ed IF relative ai ritardi e alle soppressioni;
- c) elaborare proposte sul livello delle penali associate ai ritardi, valutando una ragionevole correlazione all’effettivo danno economico arrecato ai soggetti che subiscono il ritardo.

Si fa presente, infine, che la proposta di revisione del Performance Regime elaborata nel 2018 da RFI tiene conto, per ogni treno, anche dei ritardi e delle soppressioni causate da soggetti diversi dall’impresa ferroviaria che ne è titolare, ad eccezione delle cause esterne, svolgendo così una funzione di rivalsa tra i diversi soggetti che operano in ferrovia, sia pure in misura forfettaria e spesso inferiore all’effettivo danno economico. Ciò permette di mantenere nei contratti di servizio standard di puntualità e di soppressione ed indennizzi ai viaggiatori non limitati alle sole cause di disservizio della singola impresa che ha stipulato il contratto di servizio con l’Ente. In alternativa, si ricorda, gli Enti sarebbero costretti a stipulare contratti di servizio diretti con il gestore dell’infrastruttura, presidiati da standard di qualità e da penali, e le imprese ferroviarie dovrebbero promuovere azioni

¹ Si cita, ad esempio, la COP319/2014 su “Attribuzione e validazione cause esterne per ritardi, anomalie e soppressioni”.

² Al riguardo si chiede di chiarire se e in attuazione di quale norma le Divisioni di Trenitalia DPLH e Trasporto Regionale sono trattate da RFI come se fossero imprese diverse.

³ Regolati da ART con la delibera n.16/2018.

⁴ Nel caso dei servizi ferroviari connotati da obblighi di servizio pubblico regolati da ART con la delibera n.106/2018.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

di rivalsa verso le imprese ferroviarie terze i cui ritardi o soppressioni si ripercuotano sui treni di propria competenza, con effetti facili da immaginare in termini di disordine e di contenzioso.

2.2. Obiettivi della revisione della COP269/2010

Premesso quanto sopra, gli Enti, per quanto riguarda gli obiettivi della revisione della COP269/2010:

- a) affermano il carattere regolatorio dei contenuti della bozza di revisione della COP269/2010 presentata da RFI e delle altre procedure collegate, non tutte pubblicate e note a tutti gli stakeholder;
- b) chiedono che, fin da subito (PIR edizione 2019), e poi al termine della revisione (PIR edizione 2020), tutte le norme vigenti sulla rilevazione dei ritardi e soppressioni, sull’attribuzione delle cause, sull’elaborazione di questi dati e la loro comunicazione e revisione a seguito di rettifica siano pubblicate nel PIR e, pertanto, soggette alla valutazione annuale da parte di ART ed alla consultazione degli stakeholder;
- c) condividono gli obiettivi enunciati da ART nelle delibere n.140/2017 e 118/2018, ma fanno presente che essi, per essere conseguiti richiedono:
 - i. la chiarezza delle regole riducendo al massimo le incertezze interpretative e gli spazi di soggettività applicativa, con particolare riferimento all’attribuzione delle cause esterne;
 - ii. la massima trasparenza di applicazione delle procedure;
 - iii. strumenti per la comunicazione, consultazione ed estrazione dei dati coerenti con le esigenze di Enti ed imprese, più tempestivi e flessibili nell’utilizzo rispetto all’attuale piattaforma PIC.
- d) concordano sul fatto che il sistema delle penali non rientri nella revisione della COP269/2010, ma in quella del Performance Regime, in agenda dal 22 marzo; allo stesso tempo ribadiscono le osservazioni fatte nel corso della consultazione svoltasi nel 2018 e l’esigenza di strutturare tale sistema coerentemente con tutte le recenti regolazioni emanate da ART sui servizi ferroviari;
- e) ribadiscono la richiesta, già presentata nel 2018, che RFI associ nella propria anagrafica generale ogni treno soggetto ad obbligo di servizio pubblico al contratto da cui esso è regolato e finanziato: è questo un prerequisito irrinunciabile per elaborare i dati di puntualità, soppressioni e Performance Regime con maggiore facilità – come chiesto da ART – e senza che si verifichino le attuali discrasie⁵ e opacità⁶.

2.3. Modalità di revisione della COP269/2010

Gli Enti ritengono che il nuovo testo della COP269/2010 debba essere redatto, in tutte le sue parti, applicando criteri di maggiore chiarezza e completezza rispetto al precedente.

Ritengono che la bozza inviata l’1 marzo scorso da RFI non soddisfi ancora questi requisiti, in particolare per quanto riguarda la Parte IV.

- a) Con completezza si intende la necessità che tutte le regole attinenti la rilevazione ed il trattamento dei dati sui ritardi e sulle soppressioni e l’attribuzione delle cause siano portate in un unico documento oppure in un insieme di documenti coordinati tra loro e pubblicati contestualmente.

⁵ I non completi e tempestivi aggiornamenti dei numeri treno sono la causa principale del fatto che frequentemente gli indici di puntualità elaborati tramite PIC dagli Enti non coincidono con quelli rendicontati dalle imprese, avvenendo oggi l’associazione dei treni ai contratti di servizio solo in PIC e per il tramite delle stesse imprese.

⁶ Non è disponibile attualmente nessuna rendicontazione delle penali e degli incentivi del Performance Regime che sia elaborata da RFI per singolo contratto di servizio.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

- b) Con chiarezza si intende l'esigenza che tutti i concetti siano esplicitati come minimo con una definizione e, in particolare, che di tutte le cause elencate nella Parte IV siano riportati almeno:
- i. la definizione per esteso;
 - ii. le condizioni che devono ricorrere affinché detta causa sia attribuita al ritardo o alla soppressione, tra cui i giustificativi da acquisire e, dove opportuno, le soglie quantitative che devono essere soddisfatte da opportuni indicatori⁷.

Non va dimenticato che le nuove regole difficilmente potranno risultare efficaci senza una rivisitazione dei sistemi informativi di RFI, ed in particolare della piattaforma PIC per quanto concerne le procedure di interrogazione dei dati di puntualità e di ritardo e l'estrazione degli stessi.

3. Osservazioni sulle singole parti della bozza

3.1. Parte I

Paragrafo I.1

Si chiede di recepire il carattere regolatorio di questa norma e pertanto di definirla come una componente del PIR, soggetta alle stesse procedure di emanazione ed approvazione sotto la vigilanza di ART.

Paragrafo I.2

L'attuale testo sembra non completo in quanto a chi scrive risulta ad esempio esistere anche una COP319/2014 sull'attribuzione delle cause esterne.

Si chiede, in primo luogo, che sia compilato un elenco di tutte le norme oggi attinenti e correlate alla materia regolata dalla COP269/2010 e sia inviato agli stakeholder.

Poi si chiede che questo paragrafo sia riformulato per la pubblicazione completa del set delle regole nell'ambito del PIR, in coerenza con la prescrizione 6.2.3.2 di ART.

Paragrafo I.3

Si ritiene che, a conclusione della riscrittura del testo, potrà essere necessario aggiungere altre definizioni.

Paragrafo I.4

Si chiede che per ogni abbreviazione sia riportata la relativa definizione in quanto non tutti gli elementi oggi elencati sono di immediata ed univoca comprensione.

3.2. Parte II

Paragrafo II.1

Si chiede:

- a) che il paragrafo sia integrato con le modalità e procedure di associazione dei singoli treni ai contratti di servizio, dal momento che gli indicatori di puntualità e di soppressione oggi utilizzati e normati da ART per i treni regionali e DPLH soggetti ad obblighi di servizio sono riferiti agli ambiti di offerta dei contratti e non ai codici cliente;

⁷ Secondo un'impostazione già adottata da RFI nella citata COP319 sulle cause esterne.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

- b) all’inizio della seconda frase dell’ultimo capoverso dopo “Ogni IF” sia inserito “ed Ente sottoscrittore di contratto di servizio con una IF”.

Paragrafo II.2.1

Si osserva quanto segue:

- a) È necessario chiarire le conseguenze operative della scelta di attribuire le cause solo agli scostamenti ≥ 3 minuti e le relazioni logiche con gli indici di puntualità e con il Performance Regime. Infatti, l’assenza del dato della causa per gli scostamenti inferiori equivale a considerare puntuale il treno o privo di causa ai fini di una qualunque successiva elaborazione statistica.
- b) Dalla frase “L’IF interessata potrà contestare esclusivamente i codici di ritardo riconducibili a propria responsabilità ed eventualmente richiedere di giustificare gli scostamenti non codificati” deriva come conseguenza l’assenza di un qualsivoglia soggetto titolato a contestare gli altri codici di ritardo e in particolare quelli per cause esterne. Si chiede di apportare le necessarie correzioni attribuendo la possibilità di contestazione delle cause esterne ad un opportuno portatore di interesse. In mancanza di una diversa proposta condivisa dagli stakeholder, si chiede ad ART che questa facoltà sia attribuita agli Enti sottoscrittori dei contratti di servizio.

Paragrafo II.2.2

Si segnala che allo stato attuale del testo dell’allegato 1 non risulta esplicita la regola di assegnazione di alcuni scostamenti per cause esterne solo attraverso l’associazione ad una anormalità.

Paragrafo II.2.3

Questo paragrafo, relativo alle anormalità, è stato completamente riscritto.

Premesso che le anormalità, per gli impatti rilevanti sulla regolarità della circolazione, sono un aspetto di estrema importanza per gli Enti, per i viaggiatori e per la regolazione dei servizi ferroviari secondo standard di qualità, si ritiene che il testo proposto debba essere significativamente revisionato esplicitandone meglio tutti i passaggi operativi e logici.

Si chiede di chiarire almeno:

- a) condizioni e tempi per la dichiarazione dell’anormalità: dalla definizione, piuttosto ampia, non si comprende se sia necessario – come apparirebbe opportuno – un preventivo provvedimento di circolazione;
- b) se le casistiche di associazione di più treni ad una anormalità siano da intendersi tassative, senza facoltà per le IF di chiedere l’associazione di ulteriori treni oltre i limiti previsti dalla COP;
- c) di chiarire il significato della frase: “Gli scostamenti rilevati nelle tratte successive per conflitti con treni coinvolti in anormalità diverse vanno associati all’anormalità che ha determinato maggiore ritardo al treno coinvolto”;
- d) di chiarire se l’associazione di più treni ad una causa di ritardo (= il ritardo di un treno ha indotto ritardo ad altri treni) può avvenire solo nell’ambito di un’anormalità;
- e) di esplicitare ed illustrare le modalità di individuazione a posteriori, in sede di rendicontazione, delle catene di treni con ritardi e soppressioni associate ad una data anormalità.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

Non si condivide infine che sia attribuito alla Sala Operativa Nazionale di RFI il benessere ad associare tutti i treni ad anomalie particolari per estensione o gravità senza che siano definite univocamente le condizioni al cui verificarsi l'estensione possa essere definita “particolarmente estesa o grave” e, soprattutto, che sia designato un soggetto titolato alla contestazione di questa attribuzione di cause di ritardo.

Paragrafo II.3

Si ribadisce quanto già chiesto riguardo alla contestazione dell'attribuzione delle cause esterne.

Si chiede inoltre la possibilità per gli Enti di accedere ai resoconti ed alle verbalizzazioni delle procedure di contestazione attraverso le diverse fasi procedurali (tempo reale, tavoli tecnici territoriali e tavolo tecnico nazionale).

Paragrafo II.4

Si ritiene che l'introduzione di definizioni di puntualità, di indicatori e di soglie esuli dalle funzioni attribuite alla regolazione che si sta esaminando.

Infatti, gli standard prestazionali del sistema ferroviario sono oggi regolati da molteplici norme emanate dalle autorità di settore e, per il resto, sono rimesse agli accordi tra i clienti ed i fornitori e, nel caso dei treni soggetti ad obbligo di servizio, ai contratti stipulati tra gli Enti e le imprese aggiudicatrici di gara o affidatarie dirette. L'inserimento in una procedura operativa di soglie (qui 5 minuti per Open Access Nazionali e OSP; 30 minuti per i merci) costituisce, a parere degli scriventi, un elemento di complicazione superfluo. Ne è prova che nello stesso testo sottoposto agli stakeholder sono stati già inseriti tre diversi sistemi indicati come KPI, come standard per l'applicazione del DM 146T/2000⁸ e, nel paragrafo II.5, per il Performance Regime.

Si propone, invece, di definire un set di indicatori che possano essere calcolati per mezzo della piattaforma PIC inserendo apposite opzioni di aggregazione in maniera analoga a quanto accade nei software di interrogazione di database. A titolo indicativo si elencano alcune possibilità di scelta necessarie:

- a) definizione della soglia di puntualità;
- b) selezione dei treni su cui calcolare gli indicatori (contratto di servizio o gruppi definiti a piacere);
- c) scelta del programma orario rispetto a cui è effettuato il calcolo: programmato o modificato in gestione operativa;
- d) scelta di tratte (= sequenze di stazioni) tra cui calcolare gli indicatori;
- e) scelta di punti in cui calcolare gli indicatori;
- f) scelta di periodi o di singoli giorni o di fasce orarie per cui calcolare gli indicatori;
- g) scelta di singoli codici causa o di famiglie di codici causa omogenei da escludere⁹;
- h) scelta del metodo di calcolo degli indicatori: dalle regole vigenti sembrano emergere due modalità:
 - i. attribuzione del ritardo del treno al soggetto cui è attribuita la responsabilità della maggior parte dei minuti di ritardo, anche su più codici, considerando solo lo scostamento tra l'ultima località in cui il treno è transitato in orario e quella di misurazione in arrivo;

⁸ Questa norma, che autorizza incrementi tariffari in dipendenza di indicatori di qualità, è stata poi presa a riferimento per il calcolo degli indici di puntualità nella maggior parte dei contratti di servizio regionali che, a seconda dei casi, si avvalgono dello Standard B o B1.

⁹ Considerando puntuali i treni arrivati fuori soglia per cause associate ai codici esclusi.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

- ii. attribuzione del ritardo del treno al soggetto cui è attribuita la responsabilità della maggior parte dei minuti di ritardo, anche su più codici, considerando tutti i minuti di ritardo attribuiti a ciascun soggetto in corso di viaggio;
- i) scelta del tipo di indicatore da calcolare:
 - i. in arrivo a destino o al termine di una tratta o in una località;
 - ii. regolarità in corso di marcia considerando gli arrivi nelle stazioni di fermata.

Analoghe considerazioni possono essere fatte per quanto riguarda le soppressioni.

Si osserva che molte delle funzionalità qui indicate già sono possibili in PIC, pur in un ambiente di interrogazione che richiede sensibili miglioramenti.

Si raccomanda che sia prevista la possibilità di consolidare alcune interrogazioni di uso generale in modo da permettere sia alle imprese, sia agli Enti di ripeterle con facilità. Non sembra opportuno che questa lista di query di interrogazione sia inserita nella revisione della COP269/2010, ma dovrebbe essere disponibile on-line e pubblicata sul PIR. Le query dovrebbero essere raccolte in PIC in gruppi riferiti alle norme istitutive ed agli ambiti di applicazione, ad esempio un gruppo per ogni contratto di servizio.

Si chiede conferma che i ritardi indotti ad altri treni dagli invii di materiale vuoto, da locomotive isolate e dalle altre circolazioni non rientranti tra i treni viaggiatori e merci siano comunque conteggiati e le loro cause attribuite ai fini di un calcolo corretto degli indicatori di puntualità e del Performance Regime.

Sempre con riferimento al tema della puntualità si conferma la necessità di poter disporre di una serie di indicatori personalizzati, che possano essere più agevolmente estratti dal database reso disponibile attraverso la piattaforma PIC. In tale ambito, pare opportuno che l'interrogazione del database possa prendere a riferimento anche una soglia di puntualità “zero”, cioè possa evidenziare non solo i treni giunti in una determinata stazione con un ritardo inferiore a una certa soglia, ma anche i treni giunti esattamente in orario. Questa valutazione riveste particolare importanza per due motivi:

- dal momento che il tempo di percorrenza di un treno è determinato da RFI comprendendo anche i cosiddetti “allungamenti” finalizzati ad assicurare stabilità all'orario, un ritardo anche minimo rispetto all'orario programmato rappresenta comunque una condizione di instabilità che necessita di essere rilevata;
- la struttura dell'offerta ferroviaria di ambito regionale, che tende sempre più ad ispirarsi ai principi del cadenzamento, deve poter sfruttare efficacemente gli interscambi da treno a treno in corrispondenza delle stazioni poste sulla confluenza di più linee; la previsione di soglie di tolleranza per la valutazione della puntualità dei treni non consente di valutare l'efficacia degli interscambi.

Quanto sopra espresso è finalizzato al monitoraggio e dunque alla conoscenza delle prestazioni del servizio in termini di puntualità. Tale monitoraggio, tuttavia, potrebbe rivelarsi non sufficientemente produttivo se non accompagnato da adeguati strumenti che consentano di governare il sistema di premi e penali nell'ambito dei Contratti di Servizio che gli Enti Locali stipulano con l'Impresa Ferroviaria. Se infatti la definizione di puntualità continua ad essere quella associata alla sola stazione di destino e ad una soglia di tolleranza del ritardo pari a 5 minuti, è evidente che all'Ente affidante non è reso disponibile uno strumento per governare il sistema delle coincidenze ai nodi, assicurandone la stabilità. A fronte di queste considerazioni, si propone che al paragrafo II.4 del documento oggetto di revisione vengano esplicitamente indicate le definizioni di puntualità e che il contenuto di tali definizioni venga riformulato in modo tale che gli indici di puntualità possano

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

rappresentare un parametro significativo per la valutazione dell'efficacia delle coincidenze. Si propone dunque che la puntualità sia valutata presso ogni stazione di interscambio, anche se non coincidente con la stazione di destino del treno, e che sia riferita alla soglia “zero” o comunque ad una soglia di tolleranza inferiore ai cinque minuti e commisurata alle esigenze di interscambio tra servizi di scala regionale.

Paragrafo II.5

Si segnala un refuso di numerazione del paragrafo.

Pur rinviando osservazioni più complete sul Performance Regime ai testi che saranno sottoposti al tavolo dal 22 marzo, si desidera far presente che:

- a) la suddivisione della rete in macro-tratte in combinazione con l'attribuzione delle cause ai soli ritardi ≥ 3 minuti può avere effetti distorsivi sull'attribuzione dei rimanenti minuti di scostamento non già attribuiti; tali distorsioni dipendono dalla lunghezza delle macro-tratte, per la probabilità che vi siano all'interno più o meno scostamenti attribuiti;
- b) non sembra opportuno definire nel testo della COP269/2010 il criterio di individuazione delle macro-tratte secondo i fascicoli linea se, come detto al tavolo, la loro individuazione sarà affidata alla concertazione;
- c) si chiede la sollecita trasmissione dell'elenco delle tratte derivanti dai fascicoli linea in quanto la consultazione del PIR WEB non è sempre attiva per gli Enti e la definizione di tali tratte non così immediata.

4. Parte III

Al momento è omessa nella bozza.

5. Parte IV - Allegati

Premesso che questa parte appare ancora incompleta, almeno rispetto agli obiettivi indicati nella parte generale di questa nota, si formulano le seguenti osservazioni e richieste di chiarimento:

Allegato 1 – codifica cause di ritardo

Il testo è opportuno che sia ampliato in relazione ai maggiori contenuti che si chiede siano inseriti nelle tabelle, nel rispetto dei criteri di chiarezza e di completezza del documento.

Si chiede di chiarire, anche con esempi, il significato della frase: “Ogni codice IF è integrato dal codice identificativo dell'IF che l'ha prodotto, che può essere diversa da quella del treno che ha registrato lo scostamento.”

Tabella di sintesi

La tabella dovrà essere inserita.

Si chiede di specificare come avviene l'abbinamento dei codici con asterisco alle anomalie, come già chiesto nell'osservazione sul paragrafo II.2.3.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

Elenchi delle cause

Si fa presente che, per un refuso, l’elenco delle cause per lavori all’infrastruttura è intestato all’Impresa Ferroviaria.

Si chiede che in tutti gli elenchi, per ogni causa siano aggiunti:

- a) un breve testo che definisce per esteso il significato del nome della causa. Ad esempio: codice “10 - Programmazione orario - Difformità dalle specifiche tecniche = (*testo da inserire*)”;
- b) le condizioni che devono ricorrere affinché detta causa sia attribuita al ritardo o alla soppressione, tra cui i giustificativi da acquisire e, dove opportuno, le soglie quantitative che devono essere soddisfatte da opportuni indicatori.

Questa integrazione rispetto al testo dell’attuale COP269/2010 è di fondamentale importanza per gli Enti allo scopo di consentire la gestione dei rapporti contrattuali con le imprese affidatarie dei servizi OSP e di quelli con i viaggiatori senza il proliferare dei contenziosi.

Per maggiore chiarezza sulle integrazioni al testo attese e richieste dagli Enti, di seguito si riportano alcune considerazioni di dettaglio su specifiche cause esterne (codice 8), in cui sono bene evidenziate le discrezionalità interpretative che derivano da una sommaria definizione delle cause come quella oggi presente nel testo:

- **Eventi accidentali:** La causa esterna 83 definita “eventi accidentali” viene spesso utilizzata in modo improprio. Ad esempio nell’anno 2018 nel mese di ottobre, in occasione dello Svio del treno merci tra due stazioni, inizialmente su PIC è stata attribuita ai treni soppressi sulla linea la causa Indotta 90 Inconvenienti di esercizio (non certificabili con questo codice) - Svio di treno. Successivamente è stata certificata su PIC la causa esterna 83 – Eventi accidentali le cui casistiche non comprendono però, a giudizio degli scriventi, fattispecie assimilabili a questo evento (vedi elenco cause esterne dell’allegato 1);
- **Eventi meteo e ambientali:**
 - **Neve/gelicidio:** questa casistica non è contestualizzata e definita in modo sufficientemente dettagliato, in quanto non è presente alcun riferimento alla quantità di neve/ghiaccio e all’estensione dell’evento (temporale e geografico) per cui la presenza di neve debba essere considerata come un evento esterno. Infatti l’eventuale anomalia potrebbe essere causata da una mancata o cattiva manutenzione o alla non applicazione di interventi preventivi adeguati ad evitare problematiche sulla linea ferroviaria.
 - **Allagamenti/esondazioni e mareggiate:** per questa casistica occorrerebbe in primo luogo definire se sono stati rispettati in sede progettuale e manutentiva dell’infrastruttura ferroviaria opportuni accorgimenti atti a scongiurare tali eventi in zone sensibili ad essi. Inoltre la definizione di allagamento è troppo generica e non contestualizzata correttamente.
 - **Frane:** l’evento in questione potrebbe essere classificato come causa esterna solamente se avvenuto all’esterno dell’area di competenza/responsabilità del GI. Frane avvenute per cattiva manutenzione del GI o comunque su aree di controllo del GI stesso sono direttamente imputabili come cause interne.

REVISIONE “PERFORMANCE REGIME”

- **Allarmi pluviometrici o anemometrici:** analogamente a quanto osservato per neve/gelicidio, questi eventi vanno definiti e dettagliati con maggiore cura. Infatti si può trattare di eventi eccezionali, particolarmente impattanti e difficilmente contrastabili oppure situazioni che causano anormalità a seguito di scarsa manutenzione o vigilanza (ad esempio caduta alberi, smottamenti, ecc.).
- **Malfunzionamenti dei sistemi di PAI-PL per neve o nebbia:** è cura del GI adottare tutti gli strumenti ed accorgimenti tecnologici per scongiurare gli effetti di questi eventi.
- **Eventi certificati da IF:**
 - **Slittamento per fogliame su rotaia:** Una costante, continua e, se occorre, straordinaria manutenzione della sede ferroviaria scongiurerebbe nella maggior parte dei casi la verifica di questa anormalità, che quindi andrebbe imputata come esterna solo per eventi eccezionali conclamati.