CONTRATTO DI PROGRAMMA INVESTIMENTI 2017-2021 E PIR 2021

L'Editoriale di Alessandro Bonforti Direttore di "AF" e Presidente C.A.F.I.

Siamo tristi ed attoniti per la morte dei due colleghi ferrovieri nell'incidente del 6 febbraio in provincia di Lodi, Giuseppe Cicciù e Mario Di Cuonzo. Due caduti sul lavoro.
La sicurezza dell'esercizio ferroviario… l'ammodernamento della rete.
Questi sono i temi più rilevanti del Contratto di programma investimenti 2017-2021.
Vediamo di riepilogarli insieme, in quanto sono attinenti con l'incidente occorso perché testimoniano l'attenzione grande e sempre crescente che le FS e la UE, pongono sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che è comunque, al momento, la più alta d'Europa. E non potrebbe essere che così, visto il futuro di forte sviluppo che aspetta le ferrovie.
Cerchiamo infatti di legare i contenuti del Contratto di investimenti ad un altro tema importante ed attuale: il nuovo PIR 2021 che apre definitivamente anche per i passeggeri, la nostra infrastruttura di rete ferroviaria a gestori esteri.
Il Programma, in linea con l'applicazione della più recente normativa europea (vedi articolo Ing. Giovanni Saccà), apre la prospettiva di moltiplicare rapidamente per due l'attuale traffico passeggeri.
Aumenteranno di pari passo tutte le attenzioni di gestione e di sicurezza attuali e, ultimo ma non per ultimo, sposterà una quota MOLTO SIGNIFICATIVA di traffico passeggeri dalla strada alla ferrovia, riducendone inoltre sensibilmente i costi per il biglietto finale.
In una parola, stiamo per affrontare su ferrovia la stessa rivoluzione epocale delle compagnie aeree, quella che ha portato ai voli low cost. Il biglietto ferroviario a pochi euro, anche per lunga percorrenza, può diventare rapidamente una realtà. Cosi come avviene oggi, essendo sufficienti 300 Euro per un viaggio aereo andata e ritorno Roma/New York! Tutto dovrà essere adeguato, tutto dovrà essere riconsiderato.

Contratto di programma parte Investimenti 2017-2021

Il nuovo Contratto di Programma RFI - parte Investimenti 2017-2021, esaminato nella seduta del 7 agosto 2017 dal CIPE che si è espresso con parere favorevole, ha concluso il suo iter autorizzativo con la registrazione della Corte dei Conti del Decreto di approvazione MIT/MEF avvenuta in data 9 maggio 2019.
Le risorse finanziarie contrattualizzate consentiranno, in coerenza con la strategia di sviluppo della rete ferroviaria nazionale, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche il rilancio del trasporto merci ferroviario e dell'intermodalità ponendo al centro dello sviluppo della rete i nodi intermodali per una migliore accessibilità a porti, interporti ed aeroporti.

Con il provvedimento in questione, vengono contrattualizzate nuove risorse per circa 13,3 miliardi di euro finalizzate all'avvio dei

Continua a pag. 4

Segue da pag. 1

seguenti progetti/programmi di investimento:

- 2 mld di euro per il proseguimento dei programmi di sicurezza ed adeguamento agli obblighi di legge;
- 0,7 mld di euro per l'ammodernamento tecnologico della dotazione delle linee e degli impianti ferroviari;
- 1,3 mld di euro per la valorizzazione delle reti regionali;
- 0,9 mld di euro per il potenziamento e sviluppo delle aree metropolitane;
- 0,7 mld di euro per lo sviluppo dell'intermodalità (porti, interporti ed aeroporti);
- 5 mld di euro per lo sviluppo delle principali direttrici ferroviarie;
- 2,7 mld di euro per il proseguimento dei progetti da realizzarsi per lotti costruttivi.

Decreto di approvazione MIT/MEF – 9 maggio 2019.

Veniamo ora al nuovo PIR e quindi in conclusione cercheremo di legare i due temi.

PIR 2021

Con Disposizione n. 26/AD dell'11 dicembre 2019 l'Amministratore Delegato di RFI ha emanato il Prospetto Informativo della Rete 2021 - edizione dicembre 2019.

Con il PIR il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale comunica:

- le regole e le procedure che disciplinano i requisiti per la richiesta di capacità e quelle relative al processo di allocazione della stessa, che hanno validità a partire dal 14 marzo 2020 con riferimento all'orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2020 al 11 dicembre 2021;
- le regole e le informazioni che trovano applicazione a valere sull'orario di servizio in vigore dal 13 dicembre 2020 al 11 dicembre 2021, quali le regole che disciplinano gli obblighi e le responsabilità di RFI e IF/Richiedenti con riferimento alla sottoscrizione e all'esecuzione degli atti negoziali (Accordo Quadro e Contratto di utilizzo).

Cosa vorrà dire tutto questo?

Il CAFI cercherà di seguire i diversi processi gestionali connessi a tale completa liberalizzazione. E' vero che è la parte conclusiva di un processo già avviato, ma è anche vero che, maggiormente adesso, Francia, Germania, Spagna ed Olanda stanno operativamente portando avanti le procedure per le nuove tracce delle quali chiedono l'allocazione. Ed è anche vero che gli operatori italiani stanno presumibilmente facendo lo stesso in questi Stati esteri. Cosa comporterà questo cambiamento?

Innanzi tutto, un notevole incremento del traffico circolante. Se oggi possiamo orientativamente stimare in centocinquanta, il numero complessivo dei convogli AV che circolano in Italia, potremmo ragionevolmente pensare che questo numero verrà significativamente incrementato. Probabilmente in breve tempo, 2-3 anni, dal 50 al 100%. Questo sarà tecnicamente possibile in quanto il sistema di distanziamento, isocrono, permette in sicurezza una saturazione della linea almeno teoricamente tripla. Con l'ERTMS o, più precisamente

l'ERTMS/ETCS. Questo è un sistema di gestione, controllo e protezione del traffico ferroviario e relativo segnalamento a bordo, progettato allo scopo di sostituire i molteplici, e fra di loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie Ferrovie Europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni soprattutto sulle nuove reti ferroviarie ad alta velocità. A ciò si aggiungano se necessario, le motrici politensione realizzate dai costruttori.

Articoli all'interno di AF

All'interno di questo numero troverete degli articoli molto interessanti, che ci forniscono ampie spiegazioni sull'argomento trattato. Il primo è dell'Ing. Giovanni Saccà, che, oltre alla normativa, approfondisce gli aspetti legati al segnalamento. Il secondo è stato sviluppato dagli Ingg. Ugo Dell'Arciprete e Vito Sante Achille, che ci illustrano come, con quali tempi e modalità le imprese ferroviarie italiane, in ottemperanza con i cosiddetti pacchetti ferroviari, hanno adottato le misure necessarie per essere compatibili con le prescrizioni comunitarie.

Allora i problemi da gestire saranno certo anche questi tecnologici, sempre da monitorare, ma anche altri. Proviamo ad illustrarli per girarli a Voi lettori richiedendo il vostro contributo di opinioni e conoscenza.
Gli aspetti che vorrei evidenziare sono, quindi, più quelli di natura commerciale, contrattuale, finanziaria, normativa. Quelli tecnici ed ingegneristici non sono ovviamente di nostra competenza.
Ed allora:

- rimodulazione dell'offerta commerciale a livello globale, quella ossia che riguarda l'utente finale, con aspetti da low-cost come per le compagnie aeree;
- forti nuovi investimenti sul materiale rotabile, con probabili nuovi investitori internazionali, sia per gli operatori con attuale licenza italiana che con licenza estera;
- modifica e forte incremento occupazionale, con nuovi ferrovieri da assumere;
- formazione anche in materie amministrative, ed è un tema che ci riguarda come CAFI, sia per i nuovi ferrovieri italiani sia soprattutto per quelli esteri che dovranno operare da noi;
- incremento di tutti i servizi a valore aggiunto, sia a bordo treno che in stazione;
- coordinamento regionale degli orari, locale, nei punti di snodo con le altre modalità di trasporto: autobus, TPL, ecc.;
- ridisegno più frequente dell'orario e delle tracce orarie ferroviarie;
- gestione accuratissima dei rallentamenti, delle manutenzioni, dei lavori lungo linea (e ritorniamo al triste argomento tragico della premessa);
- gestione accuratissima degli appalti e subappalti di manutenzione;
- ricovero e manutenzione dei veicoli in eventuale avaria;
- gestione del personale viaggiante, riposi, turni di lavoro ecc.;
- aspetti contrattuali, sindacali sul comparto lavorativo che si espande;
- e in ultimo, (ma chissà quante cose ho dimenticato ancora), incentivi, mitigazioni sul mercato e quanto altro, da ridisegnare con provvedimenti normativi e regolamentari relativamente agli operatori delle altre modalità.

Buona lettura.
P.S. inviateci le vostre opinioni e ciò che avete voglia di aggiungere per arricchire questo importante argomento:
afcafi@tin.it