

da *Approfondimenti* del 05 novembre 2004

Come nasce un orario ferroviario

di Giorgio Stefani

La costruzione di un orario ferroviario, di fatto è un processo che non si arresta mai e che, giunto al termine, riparte sempre dal proprio principio. Negli ultimi anni questo processo ha subito diverse modifiche, ma la sua ciclicità continua ad essere una delle costanti che regolano l'attività di tutti i comparti del settore ferroviario. Attualmente l'orario ferroviario inizia la domenica che segue il secondo sabato di dicembre ed ha validità annuale. Questi termini sono stati stabiliti dall'UIC a livello europeo e sono entrati in vigore la prima volta il 15 dicembre 2002, al termine di un orario di transizione durato 18 mesi.



1. Stilare un orario ferroviario richiede una lunghissima preparazione che richiede numerosi passaggi. Ne sono coinvolte diverse amministrazioni ferroviarie estere, nonché le ferrovie in concessione ed il risultato finale è l'orario che siamo abituati a consultare nella sua versione cartacea oppure in internet. (Foto Gianluca Scolari)

La direttiva europea 440 del 1991, recepita in Italia dal governo Prodi, ha gettato le basi di una nuova concezione del mondo ferroviario, stabilendo la separazione tra Gestori dell'Infrastruttura (GI) e Imprese Ferroviarie (IF). Senza approfonidire la filosofia di questo approccio ed i diversi modi con cui la direttiva è stata applicata, in questo breve articolo intendo spiegare come il dualismo tra GI e IF sia oggi il principale meccanismo che contribuisca alla realizzazione di un orario. In teoria le cose procedono secondo una sequenza estremamente semplice e trasparente. All'entrata in vigore del nuovo orario il GI pubblica il Prospetto Informativo Rete (PIR), che contiene tutte le informazioni relative alla rete ferroviaria (caratteristiche piano-altimetriche delle linee, la velocità massima ammessa, il peso massimo per asse, il sistema di trazione, il numero di binari, il sistema di gestione della circolazione, eventuali interruzioni della circolazione programmate, le indicazioni per un calcolo preventivo del pedaggio e molte altre informazioni) e che servirà alle IF per la programmazione dell'orario successivo.



Foto David Campione

2. Conciliare le esigenze del trasporto passeggeri con quello merci durante la stesura dell'orario non è cosa facile, specialmente sulle linee ad intenso traffico, come ad esempio la ferrovia Roma - Napoli, sulla quale è ripreso questo merci in corsa a Pomezia - Santa Palomba. (Foto David Campione, 15 maggio 2004)

A partire dalla data del cambio orario, ogni IF ha 4 mesi di tempo per studiare il proprio mercato e, compatibilmente alle risorse a propria disposizione, elaborare una richiesta di capacità ferroviaria che sarà poi presentata al GI. Le richieste presentate dalle IF entro -8 (8 mesi prima dell'inizio del nuovo orario), hanno pari dignità e vengono studiate dal GI secondo i criteri e le priorità stabilite da una legge dello stato. Le IF possono presentare richieste di capacità anche dopo questo termine, ma le richieste vengono soddisfatte solo se non creano conflitti con quelle presentate entro i termini stabiliti. Entro -6 (6 mesi dal nuovo orario) il GI fornisce alle IF una risposta di massima sulle richieste presentate, elencando i conflitti di traccia e le incompatibilità di tipo tecnico e fornendo indicazioni per una soluzione dei problemi. Entro -4 il GI redige un progetto d'orario di dettaglio, sul quale le IF hanno 30 giorni di tempo per fare le loro osservazioni. A partire da quest'ultimo termine (-3) il GI comincia a studiare le richieste pervenute dopo il termine di -8.



Foto Fabio Veronesi

3. L'Eurostar 9313 da Bolzano in corsa presso Ossenigo diretto alla volta di Roma. Allo stato attuale, i treni Eurostar hanno la priorità nella marcia su tutti gli altri convogli, passeggeri e merci. (Foto Fabio Veronesi, 25 aprile 2004)

Una volta risolti tutti i problemi, il GI emette per ciascun treno un "bollettino", contenente tutte le caratteristiche tecniche del treno e il dettaglio della sua traccia oraria. Simultaneamente, le IF mettono a punto tutti gli aspetti commerciali (come composizione, categoria, denominazione, servizi offerti a bordo...) e tecnici (trazione, rotazione dei materiali, assegnazione dei veicoli agli impianti...) del treno e avviano tutte le attività accessorie necessarie alla circolazione dei treni, come la pianificazione dell'impegno del personale di bordo, la stampa dell'orario ufficiale, la comunicazione al personale di vendita della nuova offerta, l'inserimento di tutti i treni nel sistema di prenotazione e vendita e mille altre cose. Tutte queste attività porteranno al giorno del cambio orario e molte di esse continueranno in un processo di ulteriore calibrazione e miglioramento anche successivamente a quella data.



Foto Fabio Veronesi

4. EC Cisalpino 35055 Zürich - Venezia S.L. ripreso in transito nella trincea che attraversa le colline moreniche del Garda in corrispondenza del paese di S.Giorgio in Salici. (Foto Fabio Veronesi, 20 giugno 2004)

Il processo di costruzione degli orari internazionali si svolge in modo analogo a quello appena descritto, ma avviene ad un livello multilaterale e può coinvolgere GI ed IF di molte nazioni raggiungendo elevati livelli di complessità. Per oltre 120 anni, fino al 2004 si è svolta una conferenza denominata prima CEH (Conference Européenne des Horaires) e poi FTE (Forum Train Europe), che ha riunito insieme tutte le IF e tutti i GI d'Europa in uno sforzo di sintesi delle esigenze tecniche e commerciali di tutti. Non vi partecipavano l'Irlanda, che è isolata, i paesi baltici ed i paesi scandinavi, che pianificano i loro pochissimi treni internazionali con riunioni bilaterali.



Foto David Campione

5. L'EC 50 "Casanova" Lubiana - Venezia ripreso nella stazione di confine italo-slovena di Villa Opicina. L'identico sistema di alimentazione di entrambi i paesi (3.000 Volt in cc), consente l'impiego del Pendolino Sloveno per l'intera tratta, senza perditempo dovuti al cambio di trazione nella stazione di confine. (Foto David Campione, 3 gennaio 2004)

La conferenza FTE ha un calendario di sessioni che si ripetono ogni anno, al termine delle quali le IF devono aver raggiunto un accordo sui servizi internazionali ed ottenuto anche il sigillo dei GI. Attualmente questo processo è in messo in discussione dall'Unione Europea, che sta premendo per una maggior separazione tra GI ed IF per evitare che si creino rapporti preferenziali con le IF eredi dei monopoli nazionali. Queste pressioni per ora hanno dato luogo alla scissione della FTE ed alla creazione della RNE (Rail Net Europe) che riunisce tutti i GI. Ad oggi non è ancora chiaro quale sarà l'assetto definitivo di FTE ed RNE e quali saranno i rapporti di interdipendenza tra loro. La situazione italiana è nota: il GI è la Rete Ferroviaria Italiana, mentre la principale IF è Trenitalia. In realtà, poiché la liberalizzazione totale del mercato ferroviario dei viaggiatori non è ancora avvenuta, le altre IF si riducono alle "concesse" che percorrono brevi tratti di rete RFI o a società che operano in accordo con Trenitalia su alcune relazioni internazionali, come Cisalpino e Artesia.



Foto David Campione

6. Uno dei numerosi treni di agenzia in partenza da Bolzano verso la Germania, interamente composto da carrozze DB. I treni d'agenzia, nazionali o internazionali, non figurano nell'orario ufficiale disponibile al pubblico, ma per loro sono disponibili delle apposite tracce orarie, pronte quando viene richiesta l'effettuazione del treno. (Foto David Campione, 21 febbraio 2004)

Di fatto però la legge che regola la gestione ed i meccanismi di finanziamento del Trasporto Regionale, introduce sulla scena nuovi attori: le Regioni, ed assegna loro poteri decisivi. Una legge recente consente alle Regioni di richiedere in anticipo sul termine fissato per le IF sistemi di tracce con priorità assoluta, permettendo loro di gestire in seguito le eventuali gare per la scelta dell'IF cui delegare l'effettuazione dei servizi richiesti. Questo meccanismo rischia di mettere in crisi l'unitarietà di Trenitalia, contrapponendo gli interessi del traffico di lunga percorrenza a quelli del traffico regionale e ponendo quest'ultimo nelle mani di 20 organismi separati e con indirizzi ed obiettivi raramente coincidenti.



Foto David Campione

7. A Rimini un Diretto per Ancona cede il passo ad un Eurostar per Bari. Questa immagine illustra la coesistenza sulla stessa linea, talvolta difficile, di treni veloci con poche fermate e treni diretti caratterizzati da numerose fermate intermedie. Il tutto con incastri difficili delle tracce nella stesura dell'orario ferroviario. (Foto David Campione, 17 gennaio 2004)

Giorgio Stefani - 05 novembre 2004

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. È vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003