



Scontro RFI - NTV sulle nuove regole per la rete

di Davide Cester

ROMA - Potrebbero diventare molto più onerose le regole di accesso alla rete italiana, dopo che RFI ha emanato nei giorni scorsi una bozza di aggiornamento straordinario che non è piaciuta più di tanto ai concorrenti di Trenitalia. Il comunicato di NTV parla di un vero e proprio "colpo di mano", mentre FS accusa NTV di voler solo coprire i propri ritardi.

Il **PIR - Prospetto Informativo della Rete** è il documento con il quale RFI stabilisce le condizioni che regolano l'accesso e la circolazione sui binari italiani. Con l'apertura delle nuove linee ad Alta Velocità, e soprattutto con l'ingresso sul mercato di altri operatori diversi da FS/Trenitalia, era naturale che RFI lavorasse ad un aggiornamento complessivo delle regole, ma l'**ultima bozza proposta a marzo** sembra quasi voler ostacolare l'azione di nuovi soggetti, invece che coordinarla.

Le modifiche nel complesso hanno riguardato i meccanismi di assegnazione delle tracce, i massimali per le assicurazioni, e le regole di sgombero, ovvero tutte quelle procedure obbligatorie che riguardano i guasti ed il soccorso in linea.

Con **le condizioni attualmente in vigore** una impresa ferroviaria come NTV è tenuta in particolare a:

avere la licenza e aver richiesto i certificati di sicurezza all'atto della richiesta di tracce (2.2.2.2)

comunicare la propria disponibilità di mezzi di riserva e soccorso (2.4.7.a.1)

disporre di almeno una locomotiva di soccorso (2.4.7.a.4)

intervenire su necessità; la mancata disponibilità è causa di penali (2.4.7.a.11)

Vediamo ora **le nuove condizioni**; una IF che operasse principalmente su linee AV sarebbe tenuta a:

possedere la licenza e tutti i certificati di sicurezza **all'atto della richiesta delle tracce o entro 4 mesi** (2.2.2.2)

disporre di almeno un convoglio di riserva, con le stesse caratteristiche prestazionali del materiale utilizzato per l'attività commerciale in **ciascuno dei nodi di Milano, Bologna e Roma**, nonché di almeno una locomotiva diesel in **ciascuno degli impianti di Torino, Bologna, Roma e Napoli** (2.4.7.1.2.a)

dimostrare di disporre, anche in forma consorziata con altre IF, di **adeguati mezzi di soccorso attrezzati** (carri gru, carri soccorso, altro mezzo idoneo) in quantità rapportata all'estensione delle linee utilizzate e, comunque, **sulla base di un possibile raggio di azione di 250 km** (2.4.7.1.4)

intervenire su necessità; la mancata disponibilità è **causa di risoluzione del contratto** (2.4.7.1.12)



Foto David Campione

In pratica una nuova compagnia che volesse svolgere servizi AV dovrebbe dotarsi, invece che di una sola locomotiva di soccorso, almeno di 3 treni completi di riserva identici a quelli in servizio, 4 locomotive diesel nonché di 3-4 carri gru fermi in giro per l'Italia; materiali per i quali sarebbe necessario pagare l'acquisto, lo stazionamento, i turni del personale, la manutenzione...

Inoltre nel caso specifico dell'impresa NTV, la presentazione dei certificati di sicurezza dovrebbe essere anticipata all'estate, quando ancora i nuovi treni non avranno completato l'iter omologativo, con ciò ritardando di un anno l'inizio dei servizi e danneggiando il piano industriale.

Appare naturale che in presenza di vari soggetti operanti il Gestore Infrastruttura debba tutelarsi sulle possibili perturbazioni alla circolazione causate dalle diverse imprese, e voglia anche essere sicuro di assegnare tracce ad imprese realmente in grado di operare.

D'altra parte è quantomeno discutibile la scelta di modificare le scadenze di un iter già in corso; sembra inoltre che le misure proposte siano sproporzionate in rapporto alla flotta di una nuova impresa che volesse entrare nel mercato italiano. In altre parole, quelle incluse nella bozza sono regole che favoriscono le grandi imprese esistenti (ce n'è solo una, Trenitalia, e fa parte dello stesso gruppo di RFI) e scoraggiano con vincoli onerosi le imprese piccole, nuove o da poco operanti in Italia (ArenaWays, NTV, OeBB, molte private merci...).

Perché ad esempio verrebbe richiesto l'utilizzo per la riserva di materiale con le stesse prestazioni di quello in servizio, quando l'obiettivo è semplicemente quello di evacuare i passeggeri in caso di emergenza? Perché non è lo stesso Gestore Infrastruttura, ovvero FS/RFI con la sua enorme tradizione di mezzi e personale, a dotarsi di carri soccorso da far pagare alle varie IF che ne siano sprovviste?

Non sorprende quindi che NTV nel **suo comunicato** parli di "un vero e proprio 'colpo di mano' di RFI che dimostra, ancora una volta, l'estrema urgenza

e la necessità di istituire un soggetto terzo, realmente neutrale, che sovrintenda al corretto svolgimento del processo di liberalizzazione del settore" e chiede "l'immediato intervento del Governo e in particolare del Ministero dell'Economia quale azionista unico del Gruppo FS, affinché cessino una volta per tutte comportamenti che sono vessatori non solo per le imprese, ma anche per il mercato e mirano a impedire ai cittadini la possibilità di fruire dei vantaggi della concorrenza".

Non si è fatta attendere [la replica di FS](#): quelle di NTV sarebbero *"affermazioni pretestuose per coprire difficoltà di partenza"*, dopo aver già rinviato più volte la data di inizio dei propri servizi; in relazione a questa ed altre accuse, le Ferrovie dello Stato hanno annunciato possibili azioni legali nei confronti di NTV.

Un parere terzo viene da Fercargo, che sulla stampa ha bollato come "incredibile e inaccettabile" l'aggiornamento al PIR presentato da RFI: *"È incomprensibile che vengano riproposte, in maniera se possibile ancor più vessatoria, regole che già si era provato ad introdurre nel mese di dicembre 2010 quando l'URSF aveva bloccato il PIR grazie alla ferma opposizione delle imprese ferroviarie".*

A dimostrazione che non è solo un problema di NTV, ma riguarda l'intero mercato italiano.

Davide Cester - 27 marzo 2011

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. E' 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