



Nuovo PIR di RFI, allarme rientrato?

di Davide Cester

Aveva generato ricorsi e polemiche l'ultima bozza di aggiornamento del PIR - Prospetto Informativo della Rete da parte di RFI (vedi [News ferroviarie del 27/03/2011](#)), dopo che erano state proposte regole di accesso alla rete con scadenze più stringenti, maggiori oneri di servizio per le imprese e penali più severe in caso di inadempienza. Un "giro di vite" necessario per tutelare il gestore, secondo FS; un tentativo di ostacolare le imprese private con mezzi limitati, secondo NTV (ma il fronte della protesta ha coinvolto tutto il settore delle private).

La palla poi è passata all'URSF, con il compito di mediare tra le proposte del gestore e le osservazioni delle imprese. Questa settimana è stato pubblicato da RFI l'[aggiornamento ufficiale del PIR](#) che recepisce le prescrizioni dell'ufficio ministeriale; vediamo le correzioni.



RFI ha pubblicato l'aggiornamento ufficiale del PIR che recepisce le prescrizioni dell'ufficio ministeriale dopo le polemiche tra RFI e NTV. (Foto Giancarlo Scolari)

Ottenimento di licenza/certificati e richiesta tracce

L'organizzazione delle tempistiche burocratiche era l'aspetto più preoccupante per NTV, in quanto con le regole proposte si sarebbe introdotta una scadenza di 4 mesi, a partire dalla richiesta di tracce orarie, per l'ottenimento dei certificati di sicurezza; la sua approvazione avrebbe impattato notevolmente sul piano industriale della nuova azienda, dato che l'acquisizione di tutti i certificati è da tempo prevista per l'autunno, oltre tale limite.

Nel nuovo regolamento il limite dei 4 mesi permane, con l'obiettivo di non assegnare tracce ad imprese che non abbiano la certezza di poter operare; sono però salvaguardati anche gli accordi già in essere, dal momento che per le IF già titolari di un accordo quadro con RFI, come è per NTV, sarà sufficiente "possedere la licenza e tutti i certificati di sicurezza 45 giorni solari prima dell'avvio del servizio". Allarme rientrato quindi per la compagnia di Montezemolo, che non vedrà svanire gli accordi in essere.

Soccorso in linea e mezzi in dotazione

Se nelle prime versioni del PIR le IF erano tenute a 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), ed intervenire su necessità salvo penali (2.4.7.a.11), la bozza di aggiornamento introduceva dei requisiti specifici per le linee AV, prescrivendo all'IF di "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). Tale prescrizione viene mantenuta, ma con la sostituzione del nodo di Firenze in luogo di quello di Bologna.

Inoltre l'impresa doveva "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"; limite oggi soppresso. Rimane l'obbligo per l'impresa di comunicare al GI la disposizione dei propri mezzi di soccorso, comprovando eventuali accordi con altre IF per l'uso comune dei mezzi.

Una prima novità sta nel fatto che "la disponibilità di locomotive/convogli di riserva si intende garantita anche attraverso i materiali in sosta ubicati nelle località sopra indicate, ovvero in quelle definite in sede di assegnazione delle tracce, per i quali sia stato programmato l'utilizzo per servizio commerciale" (2.4.7.1.2) con questo riducendo la necessità di possedere una piccola "flotta" dedicata unicamente al soccorso.

Una seconda novità che dovrebbe venire incontro alle richieste di FERCARGO è la voce (2.4.7.1.6): "nel caso in cui l'ingombro venga provocato da una IF che svolge trasporto merci di limitata entità e su linee a scarso traffico il GI potrà fare ricorso anche a proprie locomotive di manovra autorizzate alla circolazione in linea".

Penalità

Nella bozza, la mancata disponibilità di adeguati (secondo il GI) mezzi di soccorso era causa di risoluzione del contratto; con le nuove regole (2.4.7.3) dopo aver certificato una inosservanza nel soccorso, l'URSF può autorizzare il GI alla risoluzione del contratto ma solo in caso di violazione successiva. Compare esplicitamente una supervisione ministeriale, insieme al concetto di "recidività".

Infine, come curiosità, possiamo notare che si prevede esplicitamente la figura di "IF estera" e "IF partner" della prima (2.2.2.2.5), ovvero la situazione di LeNORD/DB/OeBB. A modo suo, un segno dei tempi...

Davide Cester - 26 maggio 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