



NEWSLETTER APRILE-MAGGIO 2013



ANSF, STAGE E RICERCA PER LA SICUREZZA FERROVIARIA

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie esiste da meno di cinque anni e conta poco più di cento unità di personale con un'età media non elevata, fondamento importante per un'istituzione giovane come data di fondazione e come età istituzionale.

Un'istituzione che accoglie anche giovani laureandi e ricercatori, dando loro la possibilità di fare degli stage e approfondire materie legate alla sicurezza ferroviaria. Contribuendo quindi a formare profili professionali di alto valore in particolare in un mercato, come quello ferroviario, in continua evoluzione e fermento.

Non mi rimane che augurarvi, come di consueto, buona lettura

Il direttore,

Alberto Chiovelli

Stagisti all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. L'istituzione, con sede a Firenze, operativa dal 2008, ha dato supporto finora a tre stagisti, tutti con lo scopo di approfondire la materia della sicurezza e prevenzione in ambito ferroviario, uno prossimo alla laurea, altri due in fase di redazione della tesi di dottorato.

La prima in termini temporali è stata Elsie Cargniel, giovane dottoranda presso la facoltà di Giurisprudenza dell'Università di Udine. La collaborazione con l'Agenzia – tra il 2009 e il 2010 - è sfociata, oltre che nella tesi di dottorato, in un articolo pubblicato sulla rivista dell'Università La Sapienza di Roma "Diritto dei Trasporti" (si veda l'approfondimento sotto). Due i laureandi, uno in Ingegneria nucleare ha approfondito, tra la metà e la fine del 2012, presso la sede romana dell'Agenzia, in Via Giolitti, a due passi dalla Stazione Termini, la materia del rischio in ambito ferroviario. Infine, un interno: Roberto Amadini che, stagista-dipendente dell'Agenzia presso la sede di Milano, sta scrivendo una tesi sull'esperienza di formazione per l'aggiornamento professionale rispetto agli scenari ferroviari, avviata dall'ANSF e rivolta al personale della Polfer e ai dipendenti stessi dell'Agenzia.

"Siamo molto orgogliosi – commenta Alberto Chiovelli, direttore dell'ANSF – di sostenere la ricerca in campo ferroviario. Anche per noi il confronto quasi quotidiano con studenti e ricercatori si è rivelato molto proficuo. Sono stati diversi gli aspetti che questi ragazzi hanno saputo valutare e valorizzare".

LA STORIA. *Elsie Cargniel: "Lo stage in ANSF determinante per il dottorato"*

Ho iniziato ad interessarmi alla sicurezza nei trasporti nel 2009 quando ho iniziato il mio dottorato di ricerca presso l'Università di Udine. Già nel 2010 sono entrata in contatto con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie". Elsie Cargniel, classe 1984, una laurea in giurisprudenza e un dottorato in diritto ed economia dei sistemi produttivi, dei trasporti e della logistica, è una delle titolari di uno stage presso l'ANSF al termine del quale ha pubblicato l'articolo "Sicurezza ferroviaria e prevenzione: ANSF e DGIF" pubblicato sul numero 3/2011 della rivista dell'Università La Sapienza di Roma "Diritto dei Trasporti".

"L'esperienza presso l'ANSF – continua Cargniel – si è svolta nel corso dell'anno 2011 ed è culminata nella giornata del 9 febbraio 2011 quando sono stata presso la sede di Firenze per approfondire i temi del Decreto legislativo 162/2007 (quello che istituisce l'Agenzia, ndr). Il contatto mi è stato fornito dal Professor Bruno Franchi, massimo esperto nelle inchieste aeronautiche, Presidente dell'ANSV nonché Commissario straordinario dell'ANSV".

Un'esperienza che è stata riversata anche nella tesi di dottorato, discussa nel maggio 2012, e che ha avuto per oggetto un' inchiesta tecnica nel settore dei trasporti, ossia l'approfondimento della tematica della sicurezza, in particolare con riferimento alle attività di natura preventiva e carattere amministrativo e alla relazione tra tale attività e lo svolgimento di procedimenti penali (diretti alla punizione del soggetto responsabile) o civili (diretti ad ottenere un congruo ristoro a fronte del danno patito dal soggetto leso). Coordinatori del progetto sono stati i Professori Alfredo Antonini e Maurizio Riguzzi, mentre la relatrice la professoressa Cristina Pozzi.

Grande apprezzamento anche per l'articolo "Sicurezza ferroviaria e prevenzione: ANSF e DGIF", pubblicato sul numero 3/2011 della rivista dell'Università La Sapienza di Roma "Diritto dei Trasporti". Ne riportiamo qui sotto l'indice. Le origini della sicurezza del trasporto ferroviario tra diritto interno, internazionale e comunitario (cenni) — 2. L'istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria — 3. La natura giuridica dell'ANSF — 4. La dir. 2004/49/CE: attuazione della normativa comunitaria con differenziazioni — 5. Individuazione di un apposito organismo investigativo preposto allo svolgimento delle inchieste tecniche ferroviarie: la Direzione generale per le investigazioni ferroviarie — 6. Lo svolgimento dell'attività di inchiesta tecnica ferroviaria e i rapporti con l'autorità giudiziaria — 7. Lo svolgimento del procedimento investigativo, il diritto di «difesa» e la funzionalità della struttura investigativa — 8. L'attività d'inchiesta e la sua natura sostanziale.

Così i dipendenti

Poco meno di un centinaio, i dipendenti dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie hanno un'età media intorno ai 45 anni. Il più giovane ha 30 anni. La maggior parte possiede una laurea: il 56% del personale ha un'istruzione universitaria, mentre il 39,8% è laureato in ingegneria. Per il momento, le donne sono in minoranza. Solo poco più del 25 per cento dei dipendenti è un'esponente del gentil sesso.

La maggior parte dello staff – 45 dipendenti - presta servizio presso la sede principale di Firenze, nei locali vicini alla stazione di Santa Maria Novella. Altri 32 sono di base a Roma dove l'Agenzia ha un'altra sede presso la Stazione Termini in via Giolitti e solo un presidio presso il ministero dei Trasporti, in via Caraci. Infine, 21 persone sono dislocate nei diversi presidi territoriali che servono da tramite con il territorio e da "pronto intervento" in caso di bisogno.

IL CONTRIBUTO. *Normativa tecnica per i veicoli ferroviari: norme internazionali e norme nazionali*

di Paolo Becciolini

Il D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191, con successive modifiche ed integrazioni, rappresenta la legge di recepimento della Direttiva 2008/57/CE relativa, tra l'altro, all'autorizzazione di messa in servizio dei veicoli. La direttiva 2008/57 è chiamata "Direttiva interoperabilità": come suggerisce il nome, lo scopo principale del documento è quello di definire le regole per favorire l'interoperabilità del sistema ferroviario europeo, in modo tale che un veicolo autorizzato in un paese dell'Unione possa essere autorizzato in un altro paese con un processo semplificato, quindi con tempi e costi minori.

Lo strumento principale per raggiungere questo obiettivo è costituito dalle "Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI)", allegati tecnici a Decisioni o Regolamenti della Commissione europea che sono quindi obbligatori per ciascuno Stato membro dell'Unione senza necessità del recepimento nazionale e con l'unica differenza tra i due atti consistente nel fatto che, mentre il regolamento è applicabile dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea, la Decisione entra in vigore ad una certa data fissata nella stessa Decisione o decorso un periodo, sempre fissato nella Decisione, dalla sua notifica agli Stati Membri. Tali allegati riportano i requisiti tecnici che devono possedere i veicoli per essere autorizzati alla messa in servizio sulla rete TEN (Trans-European Network), cioè quella parte di rete potenzialmente capace di accettare traffico internazionale. Le prime STI ad essere pubblicate, nel 2002, riguardavano il sistema ferroviario ad alta velocità; nel 2008 queste sono state revisionate, mentre a partire dal 2006 sono state emanate quelle relative al sistema ferroviario convenzionale; soltanto nel 2011 tutti i sottosistemi costituenti il sistema ferroviario sono risultati coperti da STI. Nel frattempo è iniziato un processo di revisione di tutte le STI con l'obiettivo principale di eliminare la distinzione tra sistema convenzionale e sistema ad alta velocità e di estenderne il campo di applicazione dalla rete TEN all'intera rete ferroviaria europea. La recente pubblicazione delle STI relative al sistema ferroviario convenzionale, la possibilità di deroghe alla loro applicazione previste dai documenti stessi e l'attuale campo di applicazione limitato ad una parte della rete europea (cioè solo a quella TEN), comportano che per l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo si debba considerare non soltanto le STI ma anche le regole nazionali di ciascun paese.

Due aspetti differenziano le STI (nel cui campo di applicazione rientrano i veicoli nuovi e quelli esistenti che subiscono un rinnovo/ristrutturazione) e le regole italiane per la messa in servizio dei veicoli riguardano:

- l'indicazione dei requisiti che devono essere rispettati;
- la possibilità di autorizzare componenti singoli rispetto all'intero veicolo.

Indicazione dei requisiti che devono essere rispettati.

Le regole nazionali per l'autorizzazione di messa in servizio di un veicolo prevedono che il richiedente, per tutti gli "elementi" in cui può essere suddiviso un veicolo, debba dimostrare la rispondenza del veicolo ai requisiti definiti nelle norme EN e/o fiche UIC relative all'elemento, oltre ad eventuali requisiti specifici legati alla particolarità della rete italiana; ciò comporta che i requisiti che devono essere rispettati non sono esplicitamente elencati, ma si rimanda a normative internazionali pubblicamente riconosciute.

Nelle loro prime versioni anche le STI si riferivano per molti aspetti ai requisiti definiti dalle norme EN; nelle successive revisioni, ed in funzione del cosiddetto “nuovo approccio” e delle “norme armonizzate” (concetto non valido esclusivamente in ambito ferroviario), le STI tendono per quanto possibile a non inserire espliciti riferimenti alle norme EN ma a riportare più in generale i requisiti essenziali che devono essere rispettati: il motivo è che, lasciando maggiore libertà al richiedente senza imporre una determinata soluzione tecnica per il rispetto dei requisiti, si garantisce la liberalizzazione del mercato dei prodotti ferroviari e si incentiva lo sviluppo di nuove soluzioni tecniche. Nei casi in cui le STI facciano esplicito e chiaro riferimento a norme o specifiche europee o internazionali o ad altri documenti normativi chiaramente identificati (fiche UIC, norme nazionali, ecc.), la conformità a queste norme o specifiche diventa obbligatoria. Soltanto le norme, le specifiche e i documenti strettamente necessari per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario dell'UE sono citate esplicitamente nelle STI e sono pertanto imposte da queste ultime. Anche molte altre norme e documenti sono rilevanti ai fini delle STI, pur in assenza in esse di riferimenti specifici: la conformità a tali norme o documenti (norme armonizzate) comporta la presunzione di conformità ai corrispondenti requisiti essenziali e quindi alle STI. L'elenco di tali norme, che non essendo esplicitamente citate nelle STI hanno di conseguenza un carattere volontario e non obbligatorio, è pubblicato periodicamente nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea. Occorre sempre precisare che le norme EN non sono di per sé obbligatorie (un costruttore può progettare e realizzare un componente senza rispettare le indicazioni previste dalle relative EN), ma diventano obbligatorie quando esplicitamente richiamate nella legislazione nazionale (le regole per l'autorizzazione di messa in servizio) ed internazionale (le STI).

Possibilità di autorizzare componenti singoli rispetto all'intero veicolo.

Le specifiche tecniche di interoperabilità (STI) relative ai sottosistemi strutturali definiscono ed elencano i “componenti di interoperabilità”, ovvero qualsiasi componente elementare, gruppo di componenti, sottoinsieme o insieme completo di materiali incorporati o destinati ad essere incorporati in un sottosistema da cui dipende direttamente o indirettamente l'interoperabilità del sistema ferroviario. Secondo quanto riportato nella Direttiva interoperabilità e nel decreto di recepimento italiano, i componenti di interoperabilità vengono immessi sul mercato se rispondenti ai relativi requisiti essenziali e a seguito del rilascio della dichiarazione CE di conformità o di idoneità all'impiego.

Per quanto invece riguarda la normativa nazionale, non esiste un corrispondente analogo ai componenti di interoperabilità, e quindi non è possibile che venga autorizzato singolarmente un componente oppure una parte di veicolo in quanto l'Agenzia autorizza il veicolo nel suo complesso.

Di conseguenza, facendo ad esempio riferimento alla STI “Locomotive e materiale rotabile per il trasporto di passeggeri” del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale, una ruota oppure un accoppiatore di soccorso possono essere immessi sul mercato purché, a seguito del processo di rilascio della dichiarazione CE, sia stata verificata la rispondenza del componente ai requisiti previsti dalla STI; al contrario, nel rispetto delle normative nazionali, gli stessi componenti non possono essere autorizzati dall'Agenzia come elementi a sé stanti. Discorso diverso vale per il sistema di segnalamento: il controllo-comando e segnalamento di bordo, pur facendo parte di un veicolo è, secondo la direttiva interoperabilità, un sottosistema strutturale ed in quanto tale deve essere autorizzato alla messa in servizio dall'Agenzia. Allo stesso modo, la legislazione nazionale (D.Lgs. 8 ottobre 2010, n. 191 e D.Lgs. 10 agosto 2007, n. 162) assegna all'Agenzia il compito di rilasciare l'autorizzazione di questo sottosistema e delle parti che lo costituiscono, così come più dettagliatamente precisato nelle linee guida ANSF per il rilascio dell'autorizzazione di messa in servizio di veicoli, sottosistemi strutturali o parti di essi di prossima emanazione.

PIÙ INFORMAZIONI NEL RIN, IL REGISTRO IMMATRICOLAZIONI DEL MATERIALE ROTABILE

Più informazioni nel Rin, il Registro delle immatricolazioni del materiale rotabile. La nota dell'ANSF 01539/13 contiene la richiesta di una formale estensione dei dati necessari alla registrazione dei veicoli presenti nel registro e una richiesta di aggiornamento dei dati inerenti il sottosistema di bordo dei veicoli stessi. Le imprese ferroviarie hanno l'obbligo di inviare all'ANSF gli aggiornamenti entro il 31 marzo, mentre a partire da aprile i nuovi dati devono essere forniti automaticamente ad ogni richiesta di registrazione o modifica di veicoli.

Si veda anche <http://www.ansf.it/web/guest/news>

CARRI MERCI, CERTIFICAZIONE PER I RESPONSABILI DELLA MANUTENZIONE

Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 12 marzo scorso il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che adotta un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri ferroviari per il trasporto delle merci (Decreto 21 dicembre 2012 "Attuazione dell'articolo 3, comma 1, del decreto legislativo 24 marzo 2011, n. 43, per l'adozione di un sistema provvisorio per la certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione dei carri ferroviari adibiti al trasporto di merci"). Il provvedimento disciplina il sistema di certificazione dei soggetti responsabili della manutenzione in Italia dei carri merci ed il sistema di riconoscimento degli organismi di certificazione per il processo di certificazione.

Si veda anche <http://www.ansf.it/web/guest/news>

MACCHINISTI, INDENNIZZI SUGLI INVESTIMENTI PER LA FORMAZIONE

Fissati gli indennizzi sugli investimenti per la formazione degli autisti. Un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il ministero del Lavoro e delle Politiche sociali, pubblicato sulla Gazzetta ufficiale il 6 febbraio scorso (Decreto 30 novembre 2012 "Disposizione in materia di formazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni, ai sensi dell'articolo 21, comma 4, del decreto legislativo n. 247/10), stabilisce le indennità da riconoscere alle imprese o ai gestori ferroviari nei casi in cui i macchinisti decidono di lasciare volontariamente il posto di lavoro o prestano servizio presso un'altra azienda. Le indennità, a carico dell'azienda che assume il lavoratore – salvo altra decisione condivisa tra le parti – ha l'obiettivo di ricompensare l'investimento dell'impresa per la formazione del dipendente, passato alle dipendenze di un concorrente. Si tratta di 4.000 euro per la formazione base per il conseguimento della licenza, 2.000 euro per il rilascio del certificato complementare per un veicolo e di 11.000 euro per il certificato complementare per un'infrastruttura.

Si veda <http://www.ansf.it/documents/19/39225/DisposizioniFormazioneMacchinisti.pdf>

CONSIGLIO UE, PERPLESSITÀ DEGLI STATI SUL QUARTO PACCHETTO FERROVIARIO



Perplessità degli Stati membri sul quarto pacchetto ferroviario, presentato recentemente dalla Commissione Europea (si veda anche la newsletter ANSF 2/2013), sono emerse nell'ambito del Consiglio dell'Ue sui Trasporti, tenutosi a Bruxelles l'11 marzo scorso. Tra le questioni più discusse, il trasferimento delle competenze dalle autorità nazionali all'ERA, l'European Rail Agency. In

particolare, i dubbi riguardano il materiale rotabile utilizzato sul territorio nazionale o su reti regionali o locali per il quale – secondo il board dei ministri europei – le autorizzazioni e le certificazioni dovrebbero rimanere compito specifico delle autorità nazionali. Anche la centralizzazione del processo di autorizzazione ha suscitato dubbi: l'armonizzazione dell'infrastruttura ferroviaria non è ancora abbastanza avanzata per giustificare una procedura centralizzata di autorizzazione e si ritiene che il ruolo dell'ERA possa essere potenziato solo gradualmente. In altre parole, quindi, secondo i ministri europei, il ruolo dell'Agenzia europea va sicuramente potenziato, ma nella supervisione e non nelle responsabilità autorizzative che, almeno per il momento, andrebbero lasciate di competenza degli Stati membri.

Fonte: www.consilium.europa.eu

CINA, ADDIO AL MINISTERO DELLE FERROVIE

L'11 marzo 2013 rimarrà una data storica per le ferrovie cinesi: il ministero che soprintendeva l'immensa rete di binari della Cina è stato sciolto. Le competenze suddivise tra il ministero dei Trasporti, per la parte di controllo, e una società operativa per la gestione del servizio. Ne ha dato notizia un articolo pubblicato dal Corriere della Sera l'11 marzo scorso a firma di Guido Santevecchi, corrispondente da Pechino per il primo quotidiano nazionale. "Con due milioni e centomila dipendenti – si legge nell'articolo – capitali finora illimitati, una sua forza di polizia e 98 mila chilometri di binari da gestire il ministero delle Ferrovie cinese era considerato «uno Stato dentro lo Stato»". Secondo Santevecchi "la fine del potere del ministero delle Ferrovie è il primo segnale di forza della nuova leadership, la quinta generazione di capi della Repubblica Popolare cinese". "Nell'ultimo decennio la Cina si è dotata di 9.356 chilometri di alta velocità, la rete più estesa del pianeta – racconta ancora Santevecchi nell'articolo – a dicembre ha inaugurato la Pechino-Canton: 2.298 chilometri percorsi in otto ore, un altro primato mondiale. Per raggiungere questi obiettivi nel più breve tempo possibile, il boss del ministero, Liu Zhijun, ha avuto a disposizione un bilancio maestoso: ha potuto emettere obbligazioni (cioè debito) per 2,7 trilioni di yuan, pari a circa 330 miliardi di euro. Per questo era stato soprannominato Liu «Grande Balzo». Ma sullo stesso binario di questo successo, correavano anche la corruzione ed errori tragici. Messi allo scoperto dall'incidente del luglio 2011, quando due treni dell'alta velocità si scontrarono causando 40 morti e 200 feriti".

Fonte:

http://archiviostorico.corriere.it/2013/marzo/11/prima_rivoluzione_Abolito_regno_dei_co_0_20130311_e_103e65c-8a14-11e2-831b-aff0146b628e.shtml

CALENDARIO. *I prossimi appuntamenti*

- **24-26 APRILE – VIENNA - SECOND WORLD CONGRESS ON RAIL TRAINING - www.wcrt2013.org**
- **7 MAGGIO - ILCAD 2013 – GIORNATA EUROPEA PER LA SICUREZZA DEI PASSAGGI A LIVELLO – www.ilcad.org**
- **3 GIUGNO – ROMA – GESTIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO – DIRETTIVA 2012/34/UE IN MATERIA DI SPAZIO FERROVIARIO UNICO EUROPEO E LE ULTIME PROPOSTE DELLA COMMISSIONE – FEDERMOBILITÀ – www.federmobilita.it**
- **4-5 GIUGNO – STOCCOLMA - “TOWARDS ZERO” – CONFERENZA SULLA SICUREZZA FERROVIARIA - www.trafikverket.se/Towards-Zero-Conference**
- **11 GIUGNO – PARIGI - 8TH UIC NOISE WORKSHOP - www.uic.org/spip.php?article3030**
- **12-13 GIUGNO – LONDRA - WIFI ON TRAINS - TRAIN COMMUNICATIONS SYSTEMS 2013 - www.traincomms2013.com**



ANSF

*Agenzia Nazionale
per la Sicurezza
delle Ferrovie*

La presente newsletter è un agile strumento
di informazione sull'attività di Ansf.

Tuttavia, l'Agenzia non vuole risultare invasiva
degli spazi e-mail dei destinatari.

Pertanto la newsletter e ogni altro documento divulgativo
dell'Agenzia è scaricabile dal sito istituzionale www.ansf.it

sotto l'indice

[Pubblicazioni](#)

presente nella home page