NEWSLETTER APRILE 2017

IN QUESTO NUMERO

- Intervista al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Graziano Delrio
- Il Treno della Memoria
- Il *pilastro mercato* del Quarto pacchetto ferroviario

SOMMARIO

Intervista 1

Editoriale 3

Primo piano 4

Focus 6

Appuntamenti 12

Delrio: "Puntiamo sulla ferrovia. L'Italia deve muoversi"

Signor Ministro, da subito Lei è apparso molto sensibile rispetto ai problemi del sistema ferroviario e del riequilibrio modale. Quali sono i progetti più importanti da portare avanti?

La "cura del ferro" sta avendo un ruolo centrale nella nostra pianificazione. Concretamente questo significa che molte scelte che abbiamo fatto in termini di infrastrutture e di strategie sono ben avviate e andranno avanti in questa direzione. Penso ai corridoi europei come l'Alta Velocità Napoli-Bari, alle opere transfrontaliere come i tunnel del Brennero e il Terzo Valico. La Torino-Lione, per esempio, dopo anni di studi e trattative, ha ricevuto il via libera definitivo: siamo riusciti a ridurre i costi da 4,3 a 1,7 miliardi con un'intelligente rivisitazione dei progetti per fare opere, davvero utili, nei tempi giusti e con costi minori. Un risparmio notevole reso ancora più ragguardevole se si tiene presente la prospettiva dell'aumento di carico dei treni che passerà da 3 a 25 milioni annui di tonnellate.

Il nostro Paese ha bisogno di muovere meglio persone e merci. Soprattutto via ferro. Alla fine dello scorso anno, per esempio, con Rfi abbiamo inaugurato il collegamento ferroviario del porto di Livorno, completando un ultimo miglio fondamentale per la logistica, visto che abbiamo l'obiettivo di spostare il 30% delle merci dalla gomma al ferro nei prossimi tre anni e dal 2018 di utilizzare la linea alta velocità anche per il trasporto merci. Questo processo è accompagnato dal piano di incentivi che abbiamo messo in campo e che finalmente è potuto partire. Il sistema del Ferrobonus ha convinto anche Bruxelles e darà alle aziende una prospettiva triennale a sostegno della programmazione sempre più orientata all'intermodalità. Il trasporto ferroviario è al centro delle nostre attenzioni soprattutto quando si tratta di pendolari. La messa in sicurezza del territorio è la priorità insieme al miglioramento dei servizi di trasporto pubblico che è il vero punto debole del nostro Paese. Il governo ha messo in campo il più grande programma di rinnovo dei mezzi rotabili del trasporto pubblico mai effettuato prima nella storia d'Italia. Nei prossimi tre anni acquisteremo più di 200 treni nuovi e sostituiremo 10mila autobus: sarà un investimento senza precedenti che potrà contare complessivamente su oltre 7 miliardi di euro.

Sul fronte della sicurezza ferroviaria, ha fortemente voluto il passaggio delle ferrovie ex-concesse sotto la competenza di ANSF. Quali sono gli obiettivi a medio e lungo termine?

Occorre innanzitutto ricordare alcuni precedenti importanti relativi alla rete ferroviaria nazionale gestita da Rfi. Negli ultimi 10 anni sono stati spesi circa 4,5 miliardi di euro di risorse pubbliche per attrezzare l'intera rete italiana con i moderni sistemi di segnalamento, circolazione e controllo dell'esercizio ferroviario. I risultati sono evidenti con un calo notevole degli incidenti. Ora la sfida si è spostata sulle ferrovie regionali. Dopo la tragedia dello scontro tra treni in Puglia che ha colpito tutti gli italiani e le italiane, continuiamo a lavorare perché un diritto democratico come il trasporto pubblico e la mobilità più sicura ed efficiente di cui usufruiscono studenti, lavoratori, turisti, passeggeri di ogni età e di ogni provenienza, non debba mai più trasformarsi in un evento luttuoso, così come per tutti gli incidenti sul lavoro. Abbiamo già stanziato

CONTINUA A PAG. 2

Il Ministro Delrio: "La cura del ferro passa anche

In alto il Ministro Delrio stringe la mano al Direttore dell'ANSF Amedeo Gargiulo Delrio ha sottolineato che "occorre l'impegno di tutti gli attori del mondo ferroviario, aziende e gestori devono dare il proprio contributo all'azione divulgativa" contro il mancato rispetto delle regole in ambito ferroviariao

300 milioni di euro per accelerare questo processo: contiamo sulla collaborazione delle Regioni e delle aziende per la realizzazione dei lavori in tempi ristretti. Contiamo anche sul lavoro dell'ANSF che, nel suo ruolo istituzionale, sta indicando la strada per questo grande cambiamento. L'obiettivo a lungo termine rimane quello di completare il processo di unificazione delle norme e procedure per la sicurezza ferroviaria su tutto il territorio nazionale, coinvolgendo anche le ferrovie isolate, ovvero non interconnesse con la rete nazionale.

In Italia ci troviamo a combattere anche un altro fenomeno sui binari: quello del mancato rispetto delle regole da parte dei pedoni e passeggeri che rischiano la vita con comportamenti scorretti in ambito ferroviario. Che idea si è fatto di questi episodi?

Come dicevo, i livelli di incidentalità relativi all'esercizio ferroviario in Italia sono tra i migliori a livello europeo, grazie anche al lavoro dell'ANSF e agli investimenti in tecnologia realizzati da Rfi, ma occorre fare di più, soprattutto per quanto riguarda l'educazione a comportamenti corretti, la consapevolezza del rischio e la responsabilizzazione, che potrebbe evitare il verificarsi della maggior parte degli incidenti. In questo senso, reputo molto utili le campagne di sensibilizzazione sui pericoli che derivano da comportamenti imprudenti nelle stazioni o in prossimità della sede ferroviaria che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, e anche altri soggetti, stanno portando avanti da anni, grazie anche al supporto di diversi partner. Una presenza di controllo è fondamentale ma, data la vastità della rete, credo che l'informazione sia il vero modo per contrastare questo trend. Occorre l'impegno di tutti gli attori del mondo ferroviario, aziende e gestori devono dare il proprio contributo all'azione divulgativa, in collaborazione con chi agisce sul piano educativo come la scuola e la famiglia.

Vorremmo conoscerla più da vicino. In questo anno e mezzo da ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Lei che ha una formazione da medico, qual è la cosa che l'ha colpita di più?

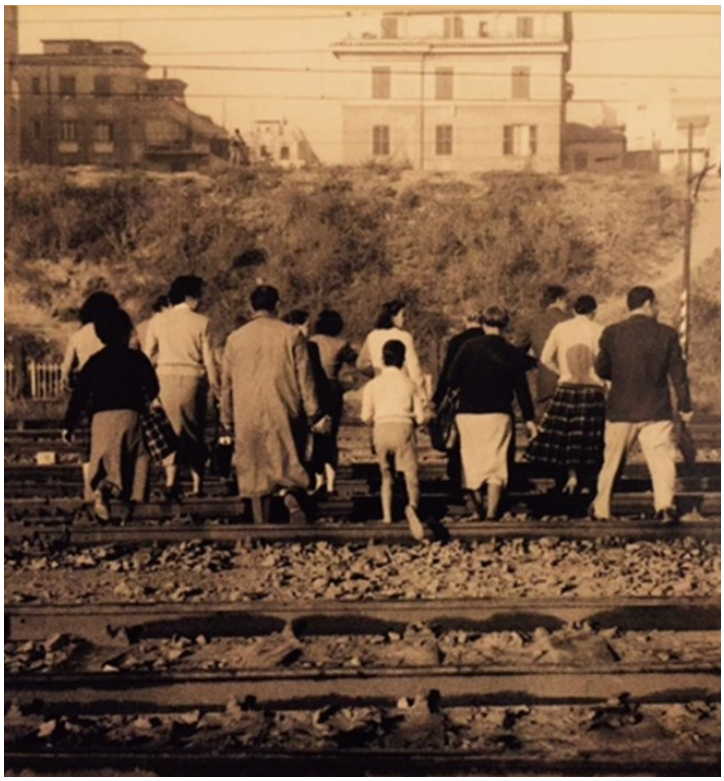
Da medico, poi da sindaco e pubblico amministratore, mi ha colpito il fatto che il sistema delle infrastrutture e dei servizi di trasporto non è rappresentabile come un sistema fluido a 'circuito chiuso' quale è la perfetta macchina del corpo umano. Basta pensare al sistema cardiocircolatorio con le arterie centrali, il sistema periferico e gli organi vitali che accentrano più funzioni in modo coordinato. Davanti ad ogni tema di gestione della Cosa Pubblica va adottata una visione di sistema, mentre purtroppo si tende a risolvere i problemi senza considerare il contesto. Occorre una visione che si basa sulla ricerca, sull'analisi dei fabbisogni e delle risposte già presenti, sulle opportunità e le debolezze, sulle soluzioni migliori in base a costi e benefici. Troppo spesso, anche nel campo delle infrastrutture, si è risposto a casi specifici senza considerare l'insieme. Assumere la logica dei corridoi europei come innervatura portante e della rete periferica come connessioni derivate, con dinamiche di intermodalità e interscambio, il rafforzamento del servizio di trasporto pubblico, la scelta verso opere davvero utili sono alcune delle linee guida che abbiamo adottato in una logica di riordino complessivo.

Qual è la cosa di cui va particolarmente fiero e quella su cui vorrebbe ritornare e intervenire ulteriormente?

Stiamo lavorando per connettere l'Italia e in particolare il Sud al resto del Paese. Credo che in questo senso il completamento dei corridoi europei sia una risorsa economica e sociale. I progetti vengono valutati dalla nostra struttura di missione formata da esperti di fama internazionale. E in questo contesto,

attraverso maggiore sicurezza sui binari”

uno strumento molto utile è il nuovo codice appalti sul quale abbiamo molto lavorato. Infine, un pensiero va all’Italia da ricostruire nel dopo sisma. Vorrei innanzitutto esprimere riconoscenza a chi ha salvato vite e alla Protezione Civile, un sistema complesso che tutto il mondo ci invidia, perché radicato ed efficace. Nei giorni più duri abbiamo avuto 11 mila soccorritori e 14.500 assistiti. Da poche settimane è attuativo il sisma bonus, un’azione per la prevenzione antisismica degli edifici che riguarda le zone sismiche 1,2 e 3, in pratica gran parte del territorio nazionale a rischio. Le detrazioni fiscali saranno in 5 anni e premiano per la maggiore efficacia dell’intervento. Non bisogna dimenticare che il nostro Paese negli ultimi 50 anni ha avuto cinquemila vittime con una spesa annua media di 5 miliardi di euro per emergenza e ricostruzione. Mi auguro che molti italiani vi ricorrano per mettere in sicurezza le proprie famiglie e, nel caso delle imprese, i lavoratori e le attività produttive.



Il Punto di Amedeo Gargiulo

In questo numero abbiamo l’onore di ospitare un’intervista al nostro Ministro. E’ un piacere e l’ennesima conferma dell’interesse che il vertice politico ha per la nostra Agenzia e per il nostro lavoro. Ma più in generale, è la conferma dell’attenzione che il Signor Ministro ha per il comparto ferroviario che giudica un settore con un grande futuro per l’ecosostenibilità e per il contributo che può dare ad un ragionevole riequilibrio modale dal trasporto privato a quello pubblico, dalla gomma al ferro. Sia per i passeggeri che per le merci. Indubbiamente per questo futuro saranno importanti la qualità dei servizi, la puntualità, il miglioramento dell’intermodalità, ma anche gli aspetti della sicurezza e qui siamo chiamati in causa, in prima linea, come Agenzia. La foto riportata sopra rappresenta una scena di assoluta normalità negli anni Cinquanta: un’allegra famigliola con almeno tre generazioni che attraversa tranquillamente un fascio di binari. Non so con esattezza dove sia stata scattata ma, sicuramente, in una periferia romana.

Vorrei partire da questa foto perché mi sembra giusto rilevare gli obbiettivi passi in avanti fatti nel campo della sicurezza ferroviaria sia grazie agli interventi realizzati negli ultimi decenni, sia grazie alla maggiore consapevolezza dell’importanza del rispetto delle regole da parte dei nostri concittadini. Però questa foto ci dice anche un’altra cosa: un aspetto importante sulla sicurezza è la percezione della stessa ed essa è evolutiva rispetto ai tempi che viviamo. Queste persone che traversano nella foto sicuramente non facevano una cosa ben fatta, però certamente guardavano a destra e a sinistra prima di andare, e per fortuna a quell’epoca non c’erano telefonini, tablet e cuffiette. Oggi la sfida su queste tematiche comportamentali è più complessa e va di pari passo con un certo degrado generalizzato. Senza comprendere che il rispetto delle regole, non certo create da degli imbecilli, significa innanzitutto il rispetto di se stessi e della propria vita. E’ certamente vero che incidenti come Viareggio e Corato non devono più accadere, ma bisogna lavorare anche per questi fenomeni che le statistiche ci indicano come “punto critico”, da affrontare con maggior incisività. L’Agenzia da tempo, come spesso raccontato in queste pagine, ha posto in essere una serie di attività educative, ma non bastano. E’ per questo che è in fase di realizzazione un filmato per la pubblicità progresso, di cui abbiamo dato un’anticipazione in questo numero, e l’avvio di altre iniziative con le federazioni sportive e la Polfer. Ma permettetemi un’osservazione: è giusto che l’Agenzia faccia queste iniziative, ma perché gli operatori ferroviari, che sono in prima linea, non devono fare altrettanto e dedicare anche un infinitesimo dei propri bilanci ad attività capillari sulle proprie realtà? Questo è un invito esplicito ai gestori delle infrastrutture e ai vettori ferroviari affinché prendano seriamente in considerazione l’ipotesi di attività di questo genere che potrebbe tradursi o in una collaborazione a ciò che ANSF già sta facendo o in una attività in proprio. Mi attendo quindi risposte significative in tal senso.

L'ANSF a sostegno del Treno della

L'ANSF ha preso parte all'iniziativa in due momenti: durante la Summer School di preparazione sui temi della Shoah e offrendo a tutti i partecipanti al Treno una copia della guida per la visita ad Auschwitz a cura di C. Saletti e F. Sessi con materiale illustrativo dei temi della sicurezza ferroviaria

Il 9 novembre 1943 un treno con circa 300 ebrei rastrellati dai nazifascisti partiva dal binario 16 della stazione di Firenze Santa Maria Novella diretto ad Auschwitz. L'8 marzo 1944 un altro treno, questa volta con oltre 1.000 deportati, partiva dal binario 6 con la stessa destinazione. L'Italia era divisa in due, in senso fisico, politico e sociale: quella fascista non c'era più, quella repubblicana era ancora da conquistare e l'orrore era in pieno svolgimento. Oggi, una scultura di Nicola Rossini e una targa ricordano quei momenti.

Il 23 gennaio 2017, dalla stessa stazione di Santa Maria Novella, è partito un altro treno per Auschwitz: la destinazione è la stessa di 75 anni fa, uguale è la "razza" dei passeggeri ("*razza umana*", come avrebbe detto Einstein) ma diversi sono lo stato d'animo e la finalità: è la decima edizione del Treno della Memoria, rientrato a Firenze il 27 gennaio, in occasione della ricorrenza del "Giorno della Memoria", commemorazione internazionale delle vittime dell'Olocausto (il 27 gennaio 1945 l'Armata Rossa raggiunse e liberò il campo di concentramento di Auschwitz).

Il Treno della Memoria è promosso dalla Regione Toscana e dal Museo della Deportazione di Prato e, nell'edizione 2017, ha ospitato circa 650 passeggeri: 500 studenti di scuole superiori toscane, 60 studenti universitari, 60 docenti e poi testimoni sopravvissuti dei lager, storici, giornalisti, rappresentanti di Enti e Associazioni e altri accompagnatori.

L'impegno di ANSF

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha preso parte all'iniziativa in due momenti: intervenendo nella *Summer School* di preparazione sul tema della Shoah (Certosa di Pontignano, 19-25 agosto 2016, "*Voi che vivete sicuri. Razzismi ed esclusioni*", con la presenza di 80 docenti delle scuole superiori toscane) e poi offrendo a tutti i partecipanti una copia della pubblicazione "*Auschwitz. Guida alla visita dell'ex campo di concentramento e del sito memoriale*", di C. Saletti e F. Sessi, in una cartellina che conteneva anche materiale divulgativo sui temi della sicurezza ferroviaria. L'Agenzia, ancora una volta, ha introdotto la propria azione di tutela del bene collettivo della sicurezza ferroviaria all'interno di ambiti educativi di alto profilo. ANSF, inoltre, ha inteso contribuire al Treno della Memoria in ragione della condivisione dei valori legati alla Memoria di fatti storici la cui conoscenza rappresenta la base per la formazione di una cittadinanza consapevole nel tempo presente. Quella cittadinanza consapevole che respinge il razzismo senza nascondere che esso è tra di noi.

Che cosa è il razzismo

Ci sentiamo assolti, consolati, confortati dal teorema secondo il quale il razzismo è figlio dell'ignoranza: noi non siamo ignoranti e quindi non siamo razzisti. Magari fosse davvero e semplicemente così. Come si spiega che il fenomeno di persecuzione razziale che ha coinvolto trasversalmente più popoli e strati sociali, più organizzato e cruento di tutti i tempi, si sia verificato proprio nel cuore dell'Europa, nella Germania del Romanticismo e dello *Sturm und Drang*? Che fine avevano fatto la Susette di Hölderlin, il Werther di Goethe e l'innocenza perduta di Schumann? Il popolo tedesco era diventato all'improvviso "ignorante"? E tutti gli altri popoli europei, che

Memoria 2017 Firenze-Auschwitz di Antonio Pagano

avevano così volenterosamente oliato la macchina di annientamento nazista? Lo stesso fascismo italiano, a cui si era ispirato Hitler nella sua isterica visione del suprematismo ariano nel Reich millenario, trovava giustificazione culturale in quella ondata artistica (il Futurismo) che è partita proprio dall'Italia nei primi decenni del Novecento: chi si permetterebbe di dire che Marinetti, Boccioni, Carrà erano "ignoranti"? Chi direbbe che Giovanni Michelucci, l'architetto della stazione di Santa Maria Novella, il massimo interprete di quel razionalismo italiano a cui tanta edilizia di regime del Ventennio si è ispirata, non era una persona di grande cultura?

Quando si parla di razzismo, matrice delle persecuzioni e delle violenze, dobbiamo avere il coraggio di guardare nella nostra pancia, non nel cuore o nella mente. Uomini contro uomini, con o senza il paravento dell'economia, dei confini territoriali, delle differenze politiche o sociali, dell'ideologia, dell'etnia o del credo religioso: le comunità umane sentono periodicamente il bisogno di individuare nemici collettivi, gli "ebrei", i "negri", gli "slavi", i "marocchini", i "latinos", i "rom", gli "infedeli", etc., per poter alleviare quel malessere che risale, ancestrale, dalle viscere, che si chiama "odio" e con il quale si riesce a convivere solo quando trova sfogo comune. L'odio, questa miseria dell'individuo, si amplifica e confeziona in rigurgiti collettivi per i quali fatti e personaggi storici offrono solo la stura ma non la giustificazione, autodafé che, ciclicamente e da sempre, puniscono i peccatori, i colpevoli, cioè quelli che riusciamo a identificare come diversi da noi, in tutte le epoche e a tutte le latitudini. Il genocidio degli Armeni perpetrato dall'Impero ottomano nel 1915-1916, il terrore nella Cambogia dei Khmer tra il 1975 e il 1979, i cento giorni del genocidio incrociato Hutu-Tutsi in Ruanda nel 1994, le pulizie etniche nella ex Jugoslavia tra il 1991 e il 1999. Solo alcune tra le tante stragi che la storia ha messo a repertorio con numeri a sei zeri. Questo è il razzismo: il grande nepente, il sollievo alla pena dell'odio che tormenta il genere umano. Eppure ci sono modi per far prevalere la ragione, e anche il cuore, sull'odio. Innanzitutto non dimenticare la storia, con tutte le sofferenze che l'umanità ha inflitto a sé stessa, e ricordare che le regole a tutela della dignità umana sono meglio scritte e più efficaci se distillate da sistemi democratici.

L'insegnamento di Levi

Il Treno della Memoria conduce i ragazzi verso un luogo che racconta quella storia, accompagnati da istituzioni, compresa la nostra Agenzia, formate in un sistema di riferimento (il nostro Paese) che, nonostante mafie e terrorismi, ha conservato cuore e ragione.

Ma non basta ancora. Primo Levi, qualche anno dopo il ritorno dalla prigionia, in modo del tutto fortuito ebbe una relazione epistolare con "*Doktor Muller*", uno dei tanti che non furono aguzzini ma assistettero immobili allo scempio umano nei campi. Accadeva quel che accadeva perché doveva accadere. Levi avrebbe voluto incontrarlo: «*L'incontro che io aspettavo ... era un incontro con uno di quelli di laggiù, che avevano disposto di noi, che non ci avevano guardati negli occhi, come se noi non avessimo avuto occhi. Non per fare vendetta ... Solo per ristabilire le misure, e per dire "dunque?"* ».

Stabilire le misure, sempre, e non dimenticare, ma non odiare nessuno, mai, neanche per "*fare vendetta*": questa è la "soluzione finale". Ringraziamo per l'insegnamento Primo Levi.

In alto il libro consegnato ai 650 passeggeri del Treno Firenze-Auschwitz grazie all'impegno di ANSF e sotto il manifesto dell'iniziativa sostenuta anche dalla Regione Toscana

Adottato il market pillar: il 4°

Il 14 dicembre scorso il Parlamento Europeo ha adottato il "market pillar" del 4° pacchetto ferroviario, pubblicato sulla Guce il 23 dicembre: dopo 5 anni di dibattiti, il 4° Pacchetto è completo e finalmente attuativo. Tra le principali novità, l'obbligo delle gare per l'assegnazione dei servizi ferroviari dal 25 dicembre 2023 e l'apertura del mercato dal 2020

"Questo voto è un passo cauto ma positivo verso un reale spazio ferroviario europeo dove il viaggiatore viene prima. I viaggiatori che usano il treno sono destinati a guadagnare da servizi migliori a prezzi più bassi grazie all'aumento della concorrenza" queste le parole, all'indomani dell'approvazione del *market pillar* del 4° pacchetto Ferroviario, di **Wim Van Der Camp**, parlamentare europeo e relatore del "pilastro mercato" insieme a **David Maria Sassoli** e a **Merja Kyllönen.**

Dunque, il 14 dicembre 2016 (Sessione Plenaria del Parlamento Europeo), la formulazione finale del *pilastro mercato* del 4° Pacchetto Ferroviario, è stata finalmente adottata, concludendo almeno cinque anni di negoziati sulle proposte iniziali della Commissione Europea, che sono diventate legge il 23 dicembre scorso, con la pubblicazione in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea. Infatti, mentre il *pilastro tecnico* ha visto la luce nel maggio del 2016, modificando profondamente il sistema per il rilascio di certificati ed autorizzazioni di sicurezza (con estensione delle funzioni dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie) ed incoraggiando l'interoperabilità del trasporto ferroviario attraverso i nuovi concetti di "area d'uso" e di "messa sul mercato" per il materiale rotabile (ne abbiamo diffusamente parlato nel numero 3.2016 della Newsletter), il *market pillar* ha avuto una gestazione più controversa sin dall'inizio, con marcate differenze di opinione sia tra gli Stati membri che tra le istituzioni europee.

Alla fine, i testi pubblicati sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione Europea il 23 dicembre, comprendono:

Il Regolamento (Ue) 2016/2338 del Pe e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica il Regolamento (Ce) n. 1370/2007 relativamente all'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri che intende facilitare l'apertura del mercato per i servizi passeggeri nazionali attraverso il meccanismo della *competitive tendering* (cioè delle procedure di gara), che diventerà la norma per i servizi pubblici dal 25 dicembre 2023, (questo importante cambiamento riguarderà circa due terzi dell'intero mercato europeo) e la possibilità per ogni operatore di offrire servizi commerciali sui mercati europei per il trasporto passeggeri, a partire dal 14 dicembre 2020.

Il Regolamento (Ue) 2016/2337 del Pe e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che abroga il Regolamento (Cee) n. 1192/69 del Consiglio relativo alle norme comuni per la normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie che intende supportare regole comuni per la gestione dei conti ferroviari.

La Direttiva (Ue) 2016/2370 del Pe e del Consiglio del 14 dicembre 2016 che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria che intende rinforzare l'indipendenza e l'imparzialità dei gestori infrastruttura per facilitare l'apertura dei mercati passeggeri nazionali (anche se la separazione verticale totale tra trasporto e infrastruttura non è esplicitamente richiesta).

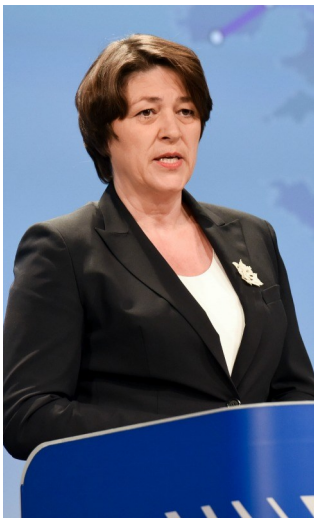
Ma vediamo più dettagliatamente come "si aprirà" il mercato ferroviario passeggeri.

Come accennato sopra, a partire dal 25 dicembre 2023, con la modifica introdotta dal Regolamento 2016/2338, andrà a sparire la possibilità che le autorità competenti possano aggiudicare direttamente i contratti di servizio pubblico di trasporto per ferrovia anche se sono previste delle eccezioni. Le autorità nazionali potranno, infatti, mantenere in alcuni casi il diritto di aggiudicare contratti direttamente, senza gara d'appalto ma, per farlo, dovranno, tra le altre cose, dimostrare che questa decisione porta a miglioramenti nella qualità del servizio (puntualità e frequenza degli spostamenti) o lo potranno fare liberamente se il servizio pubblico in questione ha un valore medio annuale al di sotto dei 7,5 milioni di euro o dei 500 mila chilometri l'anno. Inoltre, gli Stati possono decidere di limitare il servizio d'accesso di un nuovo operatore nazionale solo a determinate linee e qui sarà necessaria l'analisi del regolatore nazionale. Sono previste, infine, norme per il rispetto delle condizioni di lavoro visto che gli operatori del servizio pubblico dovranno conformarsi agli obblighi previsti dalle leggi sociali e sul lavoro, stabiliti dal diritto comunitario, dal diritto nazionale o dai contratti collettivi.

Ma come giudicano il *market pillar* approvato gli addetti ai lavori e gli attori del sistema ferroviario dell'Unione?

Secondo **Costis Yeraris**, del Segretariato della Commissione Trasporti e Turismo (TRAN) del PE, per sviluppare in maniera decisa il trasporto ferroviario passeggeri in Europa (che segna un tasso "deplorevolmente basso" pari ad appena il 6,5%), non sarà tanto determinante il 4° pacchetto quanto il completamento della rete ferroviaria europea ad alta velocità, come auspicato dal Libro Bianco sul trasporti del 2011. Infatti, in questo importante documento, che può essere considerato il propulsore dell'avvio dello stesso 4° pacchetto, si fissava l'obiettivo di coprire per ferrovia la maggior parte del

pacchetto ferroviario è completo di Adriana Alberici



trasporto di passeggeri sulle medie distanze entro il 2050 (completando la rete ferroviaria europea AV entro lo stesso 2050 e triplicando, entro il 2030, la rete ferroviaria AV esistente).
Secondo il Direttore per il Trasporto Terrestre della DG Move (Commissione europea) **Matthew Baldwin**, sarà forse necessario "un quinto pacchetto" per migliorare in maniera decisa la performance del trasporto ferroviario passeggeri in Europa. In occasione di un seminario sul tema, tenuto a Bruxelles lo scorso dicembre, Baldwin ha considerato infatti il nuovo pacchetto un compromesso in quanto, pur stimolando il libero accesso al mercato ferroviario attraverso il ricorso a bandi di gara e regole più strette, la riforma non impone una piena separazione tra trasporto e infrastruttura. Questo, secondo Baldwin, permetterà ancora alle holding integrate di conservare la proprietà dei loro gestori. Infine, le eccezioni di cui sopra, possono rallentare molto il processo di apertura effettiva del mercato. Nel complesso, tuttavia, sempre a parere di Baldwin, il pacchetto sosterrà la concorrenza delle ferrovie e sarà "buono per i bilanci pubblici, buono per gli affari e buono per il mercato e per il lavoro". "La nostra vera sfida, ora, sarà l'implementazione delle norme europee negli Stati membri: lì, mostreremo i denti" ha chiosato Baldwin.
Secondo una certa parte degli stakeholder, tra l'altro, a mitigare la concorrenza, contribuiscono le norme che proteggono i lavoratori in caso di trasferimento da un'impresa all'altra ma qui, il compromesso viene da lontano e, precisamente, dallo stesso Libro Bianco in cui si raccomandava che "l'apertura del mercato andasse di pari passo con la creazione di posti e condizioni di lavoro di qualità, dal momento che le risorse umane rappresentano una componente fondamentale di qualsiasi sistema dei trasporti di elevata qualità".
E gli operatori?
Secondo **Julia Lamb**, Segretario generale di ERFA (European Railway Freight Association) "Nonostante il *technical pillar* sia un importante passo avanti per il settore ferroviario, il pilastro politico è stato dominato dall'egoismo di operatori nazionali e monopolisti e ha rinforzato le compagnie ferroviarie di Stato a scapito di passeggeri e clienti". Ancora una volta - secondo ERFA - il vero vincitore è il settore stradale che, con la sua maggiore flessibilità, continuerà ad attrarre con successo investimenti, innovazioni ed attenzione politica.
A parere del Direttore Esecutivo della CER (Community of EuropeanRailways), **Libor Lochman**, "la nuova legislazione consoliderà un quadro regolamentare tale da incoraggiare le opportunità per le imprese ferroviarie e far sì che esse forniscano i servizi migliori".
Come si vede dunque, il dibattito sul 4° pacchetto è destinato a durare. D'altronde, la sfida è stata davvero epocale e i cinque anni di discussione lo provano. A questo punto però, dal nostro punto di vista di Autorità Nazionali, quello che conta è che il quadro legislativo è definitivamente cambiato e chiamerà gli attori del sistema ferroviario dell'Unione a mutamenti radicali, sia sul piano tecnico e di sicurezza che su quello dell'accesso al mercato.
Come ha detto la Commissaria europea ai Trasporti **Violeta Bulc**, salutando con favore il nuovo pacchetto: "Con le nuove norme di *governance*, forniremo le regole del gioco a tutti gli operatori ferroviari. L'apertura del mercato non è un fine ma un mezzo per rendere attrattivo il settore ferroviario. Da una parte, le imprese ferroviarie esistenti si dovranno "rimettere in forma" e diventare più *consumer-oriented* al fine di sostenere la concorrenza dei nuovi entranti, dall'altra, una migliore offerta di servizi aiuterà il settore ferroviario a divenire più competitivo. Il 4° pacchetto incoraggerà le imprese ferroviarie ad innovare. I cittadini europei potranno accedere ad opzioni di mobilità migliori e più diversificate, così come a nuovi tipi di servizi multi-modali e tutto questo porterà ad una riduzione dei costi per i viaggiatori, in particolare su linee commerciali. Infine, sulle preoccupazioni relative al possibile impatto dell'apertura del mercato sul lavoro, l'esperienza di alcuni Stati che hanno aperto il mercato ancora prima delle scadenze poste dall'Europa, mostra - conclude Bulc – che tali condizioni non si sono deteriorate ma, specie quelle dei lavoratori specializzati, come i macchinisti o i controllori del traffico, sono addirittura migliorate. Dunque, il 4° Pacchetto, sarà buono anche per il lavoro e contribuirà alla crescita del settore ferroviario nel suo complesso".
Noi, con la Commissaria ai Trasporti, ce lo auguriamo ma ora, tocca ai singoli Stati!

Secondo la Commissaria ai Trasporti, Violeta Bulc (nella foto in alto), il quarto pacchetto ferroviario incoraggerà le aziende ad innovare, a proporre nuovi servizi e agirà favorevolmente sull'occupazione

Controlli internazionali: accordo tra ANSF e EPSF

di Ilaria Castriota

L'accordo getta le basi per la supervisione sulle imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza per operare sia in Italia che in Francia Le due autorità predisporranno una tabella di corrispondenza della terminologia usata per avere un "linguaggio comune" e stabilire quali sono le informazioni da condividere e in quali tempistiche

Il 16 gennaio 2017 si è concluso l'iter che ha portato alla firma dell'accordo tra l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e l'Etabilissment Public de Sècuritè Ferroviarie, l'autorità nazionale francese della sicurezza ai sensi della direttiva 2004/49/CE, per la cooperazione in materia di supervisione.
L'accordo, consultabile sul sito dell'ANSF, getta le basi per stabilire le condizioni applicative dell'obbligo di coordinamento e cooperazione previsto dall'articolo 8 del Regolamento (UE) 1077/2012, relativo a un metodo di sicurezza comune alle autorità nazionali preposte alla sicurezza in tema di supervisione sulle imprese ferroviarie in possesso di un certificato di sicurezza per operare sia in Italia che in Francia.
La supervisione è definita dalle norme europee come l'insieme delle disposizioni messe in atto dall'autorità nazionale preposta alla sicurezza per sorvegliare le prestazioni di sicurezza di una impresa ferroviaria e di un gestore dell'infrastruttura dopo il rilascio di un certificato o una autorizzazione di sicurezza.
Nel caso di una impresa ferroviaria operante in più Stati, in virtù di un certificato di sicurezza di parte A rilasciato in uno di essi e dei certificati di parte B rilasciati negli altri, le diverse autorità nazionali devono attuare le proprie attività di supervisione per garantire che il Sistema di Gestione della Sicurezza dell'impresa in questione sia efficace e contempli tutte le attività pertinenti. Sempre le norme europee prevedono che le diverse autorità nazionali coordinino le rispettive metodologie di supervisione, attraverso la definizione di accordi di cooperazione.
Il percorso per arrivare alla firma dell'accordo è iniziato a febbraio 2015 con un incontro in cui ANSF e EPSF hanno illustrato reciprocamente l'organizzazione e le attività di controllo attuate e hanno condiviso l'obiettivo di realizzare una supervisione coordinata e congiunta.
Il percorso è stato lungo, anche perché si è intersecato con quello di emanazione del *pilastro tecnico* del IV° pacchetto ferroviario, terminato a maggio 2016, e con quello di revisione del metodo comune di sicurezza per la supervisione per il quale si è appena completata la fase di consultazione pubblica. Una delle principali novità del IV ° pacchetto è infatti proprio sulla supervisione; in particolare, l'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/798 ribadisce che le autorità nazionali devono vigilare sul rispetto dell'obbligo giuridico di imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura di adottare ed attuare un efficace sistema di gestione della sicurezza; inoltre, al comma 9, è ribadito l'onere per la autorità nazionali di sicurezza di cooperare nella supervisione su imprese ferroviarie che svolgono servizio ferroviario in più Stati: attraverso questa cooperazione si deve garantire una copertura sufficiente di controlli, evitandone la duplicazione.
Partendo dalla consapevolezza delle differenze emerse fin dall'incontro del 2015 su aspetti peraltro non dettagliati dalle norme, con questo accordo ANSF e EPSF si sono impegnate ad approfondire insieme alcune tematiche.
Uno dei primi elementi che si intende predisporre è una tabella di corrispondenza della terminologia usata; infatti pur essendo stato stabilito che la competenza della supervisione sul Sistema di Gestione della Sicurezza dell'impresa ferroviaria è dell'autorità nazionale che ha rilasciato il certificato di parte A, essa dovrà tuttavia acquisire tutte le irregolarità rilevate dall'altra autorità: è quindi indispensabile definire un "linguaggio comune" per lo scambio delle informazioni.
Dovranno essere definite anche quali sono le informazioni da condividere e con quali tempistiche nonché uno strumento di corrispondenza per la valutazione dei risultati e per convergere, nel rispetto delle modalità già utilizzate in ciascuno Stato, verso l'armonizzazione delle misure da adottare in caso di non conformità.
ANSF e EPSF si impegnano anche a comunicare reciprocamente strategie di supervisione per valutare gli interessi comuni e migliorare il coordinamento di piani, attività e modalità operative, senza trascurare la possibilità di collaborazioni sul campo nel rispetto delle competenze territoriali.
In tal modo si intende non solo adempiere a quanto previsto dalle norme ma, condividendo concretamente una modalità di effettuare la supervisione, prepararsi alle nuove sfide che il recepimento del IV° pacchetto ferroviario proporrà alle autorità nazionali per la sicurezza in materia di vigilanza e controllo sugli operatori ferroviari.

Un cartone e Lucky Lucchetta per educare alla sicurezza

Ai nastri di partenza una nuova iniziativa dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza della Ferrovie a favore della divulgazione dell'educazione in ambito ferroviario. Al fianco delle campagne in partnership con la Polfer, molte federazioni sportive, diverse Regioni e uffici scolastici, l'Agenzia guidata da Amedeo Gargiulo ha messo in campo le forze necessarie per la creazione di un cartone animato in grado di veicolare un messaggio prezioso: "Il rispetto delle regole ti salva la vita". Questo vale nelle stazioni, lungo i binari e sui treni dove sempre più spesso le persone, in particolare i giovani, adottano comportamenti scorretti, vietati dalla legge, che mettono a rischio la propria vita e quella di altri utenti/passeggeri. L'obiettivo dell'Agenzia è quello di comunicare il più incisivamente possibile il divieto di alcuni comportamenti che negli ultimi anni hanno prodotto un numero maggiore di vittime sui binari rispetto agli incidenti attribuibili a cause tecniche.

Per fare questo, l'ANSF ha voluto un testimonial d'eccezione per questa iniziativa: nel video il messaggio sarà veicolato da Andrea Lucchetta, campione della pallavolo nazionale e internazionale che già segue le iniziative educative con la Federvolley (si veda anche la fotografia in alto che ritrae un momento con i bambini durante una manifestazione di piazza sostenuta da ANSF, Polfer e Fipav).

La storia (di cui ancora non possiamo svelare la trama) avrà come protagonisti i personaggi dello Spike Team, il cartone ideato e prodotto dallo stesso Lucchetta (si veda anche la foto in basso). Si tratta di una squadra di pallavolo allenata da Lucky Lucchetta in cui i valori di lealtà e rispetto sono alla base di ogni scelta. Anche nel video in preparazione giocheranno un ruolo importantissimo nella valutazione dei comportamenti in campo e nella vita.

La campagna di comunicazione comprende la trasmissione del video anche attraverso le reti Rai per le quali è stato avviato l'iter istituzionale presso la Presidenza del Consiglio. Inoltre il video sarà divulgato via web e pubblicizzato attraverso affissioni e cartellonistica, in particolare nelle stazioni.

L'ANSF produrrà uno spot a cartone animato per veicolare l'importanza dei comportamenti corretti in ambito ferroviario. Testimonial d'eccezione, Andrea Lucchetta che animerà il suo Spike Team per il video che verrà trasmesso anche dalle reti Rai

Award per la sostenibilità a Malmo

Il 20 marzo la Commissione Europea ha annunciato I vincitori dell'Europen Mobility week Award 2016 e del 5th Award for Sustainable Urban Mobility Planning nell'area delle merci. **Malmö (Svezia)** ha vinto i primo riconoscimento per la sua lunga attività sulle modalità di trasporto attive come la bicicletta e gli spostamenti a piedi.

Nella foto la consegna degli Award per la sostenibilità

Il 5th Award for Sustainable Urban Mobility Planning è stato attribuito a **Bruxelles** per il suo successo nel trasporto urbano delle merci.

La cerimonia è stata presentata dalla Commissaria ai Trasporti, Violeta Bulc e dal Direttore generale dell'Ambiente, Daniel Calleja.

Il ministro dei Trasporti turco ha annunciato il completamento della linea Baku-Tbilisi– Kars entro il prossimo giugno La Russia invece ha appena firmato un contratto da un miliardo di euro per rimodellare la rete ferroviaria cubana

Turchia, lo sviluppo delle ferrovia a Est

Il ministro dei Trasporti turco, Ahmet Arslan, ha annunciato, durante il summit economico di Uludag, che il progetto della linea ferroviaria Baku-Tbilisi-Kars verrà completato entro il mese di giugno di quest'anno. La Turchia si conferma come uno dei paesi che sta maggiormente investendo sulle infrastrutture ferroviarie, ma la nuova linea si sviluppa in realtà in gran parte fuori del territorio turco, arrivando a raggiungere il Mar Caspio in Azerbaijan, dopo aver attraversato tutta la Georgia e toccato la capitale Tbilisi. Il progetto della ferrovia è stato portato avanti, nonostante non abbia avuto il sostegno né dell'Europa né degli Stati Uniti. Per il ministro dei Trasporti turco, il progetto della nuova ferrovia legherà insieme l'Asia e l'Europa. "La costruzione della ferrovia Baku-Tbilisi-Kars sarà completata a giugno, dopo i treni provenienti da Londra saranno in grado di viaggiare fino all'Asia centrale", ha spiegato Arslan, sottolineando con orgoglio questa nuova realizzazione che esalta il ruolo centrale della Turchia nello sviluppo del sistema ferroviario nell'immenso paese mediorientale e la sua estensione verso il continente asiatico.

Fonte: Ferpress

Mosca rimodella la rete cubana

Il valore del contratto per il rimodernamento delle ferrovie cubane ammonta a un miliardo di euro. Lo ha annunciato il vicepresidente delle Ferrovie russe Alexander Misharin, intervistato dall'agenzia di stampa "Tass" a margine del Forum per gli investimenti russi di Soci.

Le Ferrovie russe hanno siglato un progetto di sviluppo con la controparte cubana per rimodernare il trasporto su rotaia dell'isola caraibica, come confermato da Misharin: "Nelle nostre previsioni, il valore del contratto sarà di circa un miliardo di euro"- ha ribadito il manager.

Fonte: Ferpress

Albania, al via i lavori per la Tirana-Durazzo

A settembre partiranno i lavori per la ferrovia Tirana – Durazzo in Albania. Lo storico progetto, lanciato in un primo momento dal leader socialista Fatos Nano, poi ripreso dal presidente democratico Sali Berisha, è oggi portato a termine dal premier socialista Edi Rama, in carica dal 2013.
La Commissione parlamentare delle leggi della Repubblica d'Albania ha infatti approvato il contratto di finanziamento per 36,8 milioni di euro con la Banca europea per la ricostruzione e lo sviluppo (BERS) per la costruzione della linea ferroviaria che collega l'aeroporto "Madre Teresa" di Rinas con la città di Tirana e Durazzo, sede del principale porto del paese. Il finanziamento sarà utilizzato per riqualificare la linea ferroviaria di tra le due città (34,7 chilometri), ma anche per la costruzione di una ferrovia tra l'aeroporto internazionale e il terminal ferroviario di Tirana. L'inizio dei lavori è previsto per il prossimo settembre, mentre la linea ferroviaria dovrebbe diventare operativa entro i tre anni previsti per la conclusione dei lavori.

Fonte: Ferpress

Partiranno a settembre i lavori per la ferrovia Tirana-Durazzo in Albania: l'investimento è di 36,8 milioni di euro.

Il Marocco investe sull'Alta Velocità

Saranno investiti circa 645 milioni di euro nel 2017 per la modernizzazione della rete ferroviaria del Marocco.
Lo ha annunciato la società statale Office National des Chemins de Fer (Oncf), in occasione della presentazione del bilancio preventivo per il 2017.
Mohamed RabieKhlie, direttore generale dell'Oncf, ha sottolineato che nel 2016 sono stati trasportati 39 milioni di viaggiatori e circa 28 milioni di tonnellate di merci. L'anno scorso, inoltre, sono cominciati i lavori della nuova stazione della capitale Rabat ed è partita la costruzione della linea ad alta velocità che collegherà Tangeri a Casablanca in due ore.
Nella tratta tra Tangeri e Kenitra il tasso di avanzamento dei lavori è stato dell'86 per cento.

Fonte: Ferpress

Il Marocco invece investirà 645 milioni nel 2017 per l'Alta Velocità

Le ferrovie in Marocco

L'Office National des Chemins de Fer, più noto con la sigla **ONCF**, è il gestore nazionale delle ferrovie in Marocco; aderisce all'Union internationale des chemins de fer (UIC).

L'azienda occupa quasi diecimila persone. La rete ferroviaria in Marocco è capillare, ed è tra le più sviluppate dell'intera Africa: conta in totale 2.067 km, di cui 1.022 elettrificati.

Prossimi appuntamenti

5-6 APRILE

Amsterdam

Smart Rail Europe 2017

www.SmartRailEurope.com

27-27 APRILE

Malta

Sviluppare il trasporto urbano ferroviario: performance ambientali e soluzioni finanziarie

Organizzato da Presidenza maltese in collaborazione con Polis, Unife, Uitp e Eurocities

3 MAGGIO

Bruxelles

Ridurre il rumore del trasporto ferroviario merci : che cosa dovremmo fare?

19 MAGGIO

Milano

"Analisi delle misure di regolazione dei servizi della manovra ferroviaria" - Cifi e Mercintreno

22-23 MAGGIO

Stoccolma

"How is data being used in rail?"

Organizzato da European Railway Review

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è un organo tecnico vigilato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con compiti in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria.
Ha sede a Firenze e competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale e svolge le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE. Si tratta, sostanzialmente, dei compiti normativi, autorizzativi e di controllo richiamati all'articolo 6 del decreto legislativo n. 162/2007.

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

La newsletter e ogni altro documento divulgativo dell'Agenzia sono scaricabili dal sito istituzionale www.ansf.it sotto l'indice Pubblicazioni / Newsletter presente nella home page