IN QUESTO NUMERO DI AF

di Alessandro Bonforti

Cari lettori,

*fra gli eventi che è importante riportare in questo mese, quello sicuramente più rilevante, è la effettiva attivazione della Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF). Dopo la norma di istituzione, il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162: "**Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie**", pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 234 dell'8 ottobre 2007 - Suppl. Ordinario n. 199/L, sono stati emanati per l'Agenzia, diversi decreti attuativi (che illustreremo più estesamente nei prossimi numeri di AF) e che* fanno riferimento ai seguenti temi:

a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia;
b) definizione delle modalità del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti;
c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane;
d) ricognizione delle attribuzioni che restano nella competenza del Ministero dei trasporti e conseguente riassetto delle strutture del Ministero stesso;
e) adozione del regolamento di amministrazione e contabilità ispirato ai principi della contabilità pubblica.

Nello scorso Aprile 2009, l'Agenzia ha emanato i suoi primi decreti, il n° 1/2009 ed il n°2/2009.

Il primo, del quale riportiamo nelle pagine seguenti gli articoli iniziali, riguarda le "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria" ed il secondo le "Modifiche sperimentali alle norme di esercizio concernenti il Sistema di Controllo della Marcia dei Treni e il Sistema di Supporto alla Marcia dei treni".

Perché è importante l'attivazione effettiva dell'Agenzia (attivazione comprovata dall'emanazione di un primo organigramma)? E' importante perchè questa ha un impatto notevole su un sistema che riguarda in modo diretto, anche l'attivazione delle Linee ad Alta Velocità/Alta Capacità che vanno completate entro la fine dell'anno; ha poi un impatto indiretto, ma non meno rilevante, per la questione dei brevetti industriali che hanno accompagnato ed accompagneranno la realizzazione, soprattutto tecnologica, delle linee veloci italiane. È questo un argomento "giusto" per una rivista "amministrativa" come AF. La certificazione di qualità, gli standard, il controllo delle performance e tutto il resto, sono aspetti non trascurabili della competizione che aziende e prodotti dovranno affrontare per affermarsi sul mercato mondiale delle tecnologie ferroviarie (V. n°4/2009 di AF, sull'Alta Velocità), mercato che è di molti miliardi di euro. Molti di questi compiti erano già svolti da RFI, ma comunque l'Agenzia costituisce un valore aggiunto. I prodotti italiani, partecipano in modo certificato alla competizione, e in un mondo in cui i tempi di accesso al mercato sono fondamentali, l'esistenza di una Agenzia indipendente posta sul territorio nazionale non è di poco conto (vedasi cosa è successo con le Agenzie di rating americane!).

Buona lettura.