



ENTE FEDERATO ALL'UNI
ENTE DI UNIFICAZIONE DEL MATERIALE FERROTRANVIARIO
50129 FIRENZE - Viale Spartaco Lavagnini, 58

Anno 2010
Numero 128

NOTIZIARIO

Contenuto:

- 1 – *Informazioni generali*
- 2 – *Riunione degli Organi di Normazione*
 - *Consiglio Direttivo UNI*
 - *Commissione Centrale Tecnica UNI*
- 3 – *Riunione degli Organi Centrali dell'UNIFER*
- 4- *Attività dell'UNIFER nel periodo 1/01/2010 – 30/04/2010*
- 5 – *Informazioni sulla Normativa Tecnica*

Allo scopo di favorire una maggiore diffusione tra i nostri Soci del “Notiziario” si prega di comunicare i nominativi e relativi indirizzi e-mail a cui inviarlo direttamente.

A tal fine ricordiamo la e-mail dell'UNIFER: unifer@dada.it

1. Informazioni Generali

1.1 Quadro legislativo e normativo del trasporto merci per ferrovia

La cosiddetta “interoperabilità”, ovvero la possibilità per i rotabili di circolare (circolazione di rotabili) su tutta la rete internazionale a uguale scartamento, esiste da molte decine di anni in campo ferroviario, ben prima che le Direttive Europee in materia la regolamentassero.

Tipicamente le ferrovie europee si sono scambiate fino dagli albori del trasporto internazionale di merci e passeggeri i carri e le carrozze, mentre per le locomotive è stata sempre in vigore la regola di utilizzarle solo sul territorio dei singoli Stati, in particolare per problemi legati ai diversi tipi di alimentazione elettrica (3000 e 1500 Volt corrente continua e 15000 e 25000 Volt corrente alternata) ed ai differenti sistemi di segnalamento. Recentemente, grazie ad esempio ai progressi raggiunti dall'elettronica nei campi degli azionamenti e del comando, anche le locomotive, a particolari condizioni, possono circolare su reti ferroviarie diverse da quella di origine. I rotabili utilizzabili in regime internazionale erano detti “carri RIV”, mentre le carrozze passeggeri erano denominate “carrozze RIC”.

Queste due sigle significano che i rotabili hanno particolari caratteristiche, in particolare per quanto riguarda le interfacce con il sistema e quindi sagoma esterna, ruote, ganci e respingenti, freno e alimentazione elettrica dei servizi di bordo. Tali caratteristiche consentono l'utilizzo di carri marcati RIV e carrozze marcate RIC su tutte le Reti ferroviarie che, aderendo a tali convenzioni, sia per quanto riguarda le locomotive necessarie per la trazione, sia per quanto riguarda le caratteristiche delle linee ferroviarie, sono in grado di far circolare in tutta sicurezza veicoli RIC e RIV.

(Le due sigle facevano riferimento a Regolamenti Internazionali di scambio, con la V a denominare i vagoni e la C le carrozze.)

Per quanto riguarda il servizio internazionale dei carri si applicava quindi, fino a qualche anno, fa il Regolamento RIV.

Tre anni fa il RIV è stato sostituito dalla COTIF, Convenzione Internazionale fra Stati, che raccoglie prescrizioni e innovazioni sia di carattere commerciale sui rapporti fra clienti e imprese ferroviarie, che tecnico, comprendendo anche una ponderosa serie di Allegati specifici sugli aspetti tecnici.

Anche se formalmente la COTIF non è ancora stata ufficialmente recepita dallo Stato Italiano, il principale riferimento normativo internazionale oggi utilizzato è appunto questo.

A livello specificamente comunitario il quadro legislativo specifico del settore del trasporto merci ferroviario segna una evoluzione importante con l'avvenuta emanazione sia della Specifica Tecnica di Interoperabilità sui Carri Merci, detta in sigla STI-WAG (Decisione della Commissione del 28 luglio 2006, in applicazione della Direttiva 2001/16 CE sulla Interoperabilità delle Reti Ferroviarie Europee), sia della Specifica Tecnica di Interoperabilità sulla Sicurezza delle Gallerie Ferroviarie, detta in sigla STI-SRT (Decisione della Commissione Europea del 20-12-2008, in applicazione della Direttiva 1996/48 sulla Interoperabilità del Sistema Ferroviario Europeo ad Alta Velocità e della Direttiva 2001/16 CE sulla Interoperabilità delle Reti Ferroviarie Europee).

Come indicato, si tratta di due Decisioni della Commissione derivanti dalla necessità di conformarsi al dettato delle Direttive Europee sulla Interoperabilità del Sistema Ferroviario Transeuropeo.

In realtà la STI-WAG, pur essendo stata pubblicata nel 2006, è tuttavia in corso di revisione e di prossima ripubblicazione in quanto contiene una serie di punti aperti la cui soluzione è stata demandata ai singoli Stati Membri, fatto che sta creando però difficoltà nel mutuo riconoscimento a livello intereuropeo.

La STI-WAG si applica a tutti i carri ferroviari, indipendentemente dalla tipologia del carico trasportato.

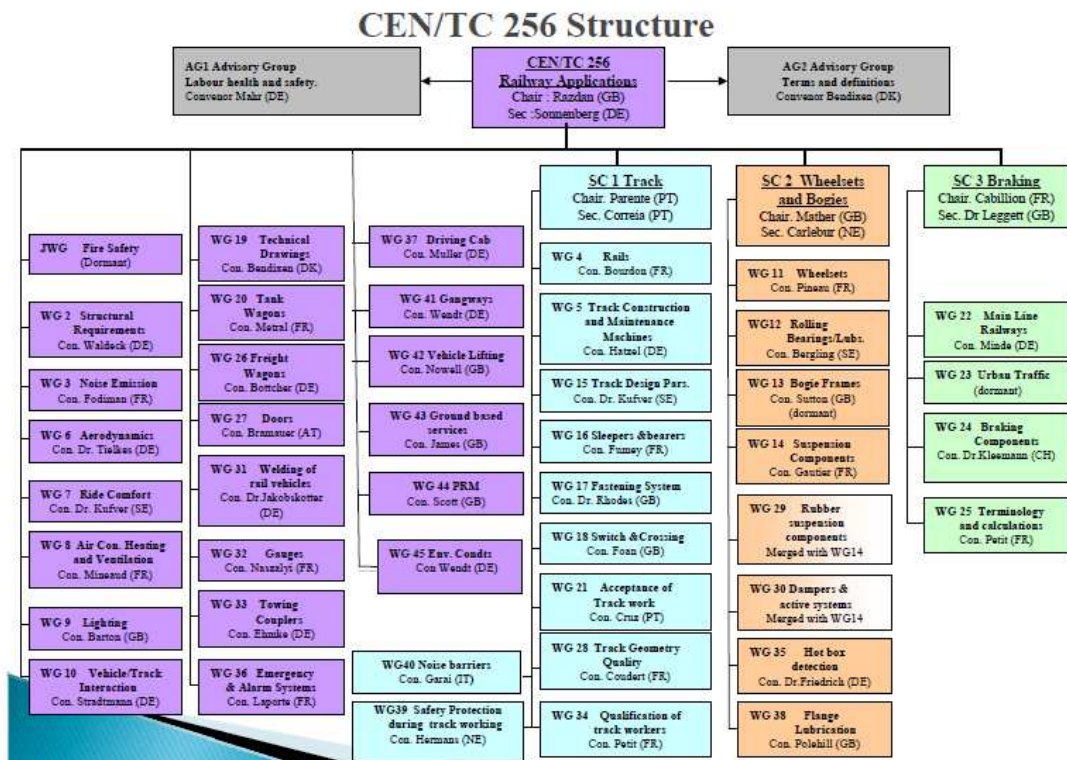
Per i carri che trasportano Merci Pericolose, la STI-SRT, oltre ai requisiti definiti nella STI-WAG, indica misure generali di sicurezza che riguardano tali trasporti richiamandosi a quelle citate nella STI Operation (STI-OPE) (Decisione della Commissione Europea del 11-08-2006, in applicazione della Direttiva 2001/16 CE sulla Interoperabilità delle Reti Ferroviarie Europee) e nel RID (Regolamento Internazionale per il trasporto delle Merci Pericolose per ferrovia, di seguito citato).

Le Autorità Nazionali preposte, quali ad esempio per il nostro Paese, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), possono comunque prescrivere misure aggiuntive in relazione a quanto previsto all'art. 8 della Direttiva 2004/49/CE (Direttiva sulla Sicurezza Ferroviaria).

Oltre che alle varie STI ad essi applicabili, tecnicamente i carri merci devono essere conformi alle norme EN emesse dai Gruppi di Lavoro (WGs) del CEN/TC256 – Applicazioni Ferroviarie.

Molte di queste Norme sono vincolanti, in quanto richiamate nelle TSI, e si applicano a diversi aspetti e componenti costruttivi dei carri.

Due Working Groups del citato CEN/TC256 si occupano in particolare solo dei carri merci e sono: il WG 26 (Freight Wagons – Carri Merci) ed il WG 20 (Tank Wagons – Carri Cisterna).



Le Norme specifiche dei due WGs citati riguardano il carro come veicolo completo.

Le principali fra esse sono:

WG26 – Carri Merci

EN 13775-1 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 1: Principi di misurazione

EN 13775-2 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 2: Carri a carrelli

EN 13775-3 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 3: Carri a due assi

EN 13775-4 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 4: Carrelli a due assi

EN 13775-5 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 5: Carrelli a tre assi

EN 13775-6 Misurazione di carri merci nuovi e modificati

Parte 6: Carri merci articolati ed accoppiati

WG20 – Carri cisterna

EN 12561-1 Carri cisterna. Parte 1: Marcatura dei carri cisterna per il trasporto di merci pericolose

EN 12561-2 Carri cisterna. Parte 2: Sistemi di svuotamento dal basso per prodotti liquidi, compresi i ritorni di vapore.

EN 12561-3 Carri cisterna. Parte 3: Sistemi di riempimento e svuotamento dal basso per gas liquefatti sotto pressione

EN 12561-4 Carri cisterna. Parte 4: Sistemi per svuotamento e riempimento dall'alto di prodotti liquidi

EN 12561-5 Carri cisterna. Sistemi per svuotamento dal basso e riempimento dall'alto di prodotti liquidi.

EN 12561-6 Carri cisterna. Parte 6: Passi d'uomo

EN 12561-7 Carri cisterna. Parte 7: Piattaforme e scale

EN 12561-8 Carri cisterna. Parte 8: Connessioni per riscaldamento

Come sopra detto, i più significativi equipaggiamenti del carro devono poi rispondere alle specifiche Norme di prodotto definite, in ambito di altri WGs del CEN/TC256, per i diversi componenti.

Le Norme di prodotto che riguardano aspetti fondamentali per la sicurezza sono relative a:

- Ruote ed assi
- Boccole e cuscinetti
- Impianto freno e suoi componenti
- Struttura della cassa
- Struttura del carrello
- Organi di trazione e repulsione (aggancio e respingenti)

Una ulteriore Norma di basilare riferimento è quella che riguarda i processi di saldatura dei veicoli ferroviari e dei loro componenti: si tratta della EN 15085, divisa in 5 parti.

Come più sopra accennato, per i trasporti ferroviari di merci pericolose il principale riferimento legislativo a livello nazionale ed internazionale è il Regolamento RID (in Italia è in vigore quello del 07 novembre 2006 Suppl. G.U. n.65 del 19-03-2007, che recepisce le Direttive 2004/89/CE e 2004/110/CE).

Per quanto attiene invece il trasporto di merci pericolose su veicoli stradali, in Italia è in vigore il Regolamento ADR del 02 settembre 2003, Suppl. G.U. n.236 del 10-10-2003, che recepisce la direttiva 2003/28/CE e che non comporta differenze sostanziali fra cisterne stradali e cisterne ferroviarie.

Rimane tuttavia aperta la problematica relativa alle cisterne stradali rispondenti alle regolamentazioni precedenti, che hanno una minore resistenza strutturale.

Questa tipologia di cisterne è ancora ammessa al trasporto internazionale ma il numero di esse è in fase di riduzione.

(articolo tratto ed adattato dalla Rivista U&C dell'UNI)

1.2 Commemorazione

Commemoriamo la recente scomparsa del Dott. Giancarlo Borsini, già Socio Fondatore e Direttore del Laboratorio LAPI.

Ricordiamo la sua grande umanità, la competenza e l'impegno che ha sempre dedicato all'attività normativa nel settore della protezione al fuoco sia in campo nazionale che europeo.

In particolare, come UNIFER, lo ricordiamo nel ruolo di attivo esperto nel CEN/TC 256/WG1 e nel Mirror Group italiano "Fuoco - Fumi".

Le più sentite condoglianze alla famiglia da parte di UNIFER

2. Riunioni degli Organi di Normazione

2.1 Riunione Consiglio Direttivo UNI (20/04/2010)

Nel corso della riunione è stata presentata una relazione sull'attività svolta da UNI nell'anno 2009. Si è quindi discusso e approvato il bilancio consuntivo del relativo esercizio. Sono stati approvati successivamente alcuni principi generali che si tradurranno

in modifiche a Regolamenti interni aventi principalmente lo scopo di ridurre i tempi di elaborazione delle norme. Si è quindi passati alla discussione, approvazione e successiva firma delle nuove Convenzioni di Delega che per alcuni Enti, fra i quali Unifer, sostituiranno le attuali Convenzioni di Federazione. Contestualmente verranno attivate nuove Commissioni UNI, compresa una “Commissione Trasporto Guidato su Ferro” che verrà gestita da Unifer.

2.2 Riunione Commissione Centrale Tecnica UNI (18/03/2010)

Nel corso della riunione è stata presentata la nuova struttura organizzativa dell'UNI ed è stata proposta la costituzione di nuove Commissioni UNI fra le quali quella “Trasporto Guidato su Ferro” che, su delega UNI, verrà gestita da Unifer.

Sono stati quindi approvati progetti in inchiesta pubblica nel primo trimestre 2010 e sono stati costituiti tre gruppi settoriali, individuandone Presidenti e componenti. È stato inoltre condiviso il documento finale elaborato dal gruppo di studio “gestione del consenso” sulle modalità di raggiungimento del consenso stesso nel sistema UNI.

3 Riunione degli Organi Centrali dell'UNIFER

3.1 Riunione Consiglio Direttivo UNIFER (10/03/2010)

Il Consiglio è stato convocato in riunione straordinaria per discutere e approvare una bozza di Convenzione di Delega fra UNI e Unifer. Il Direttore Generale dell'UNI, rag. Santoro, presente all'incontro, ha evidenziato come a livello sia internazionale che nazionale è in corso un processo di Unificazione volto a razionalizzare il sistema della normazione. In quest'ottica l'UNI ritiene opportuno passare da una Convenzione di Federazione con alcuni Enti, fra i quali Unifer, ad una Convenzione di Delega con contestuale attivazione di specifiche Commissioni UNI che verranno gestite dall'Ente delegato. La bozza di Convenzione di Delega è stata discussa e approvata all'unanimità.

4 Attività dell' UNIFER nel periodo 01/09/2009 – 31/12/2009

4.1 Riunione Migration Rules (11/03/2010)

In relazione ad una lettera inviata ai National Standard Bodies sul possibile inserimento di condizioni di gestione del transitorio (denominate “migration rules”) per alcune Norme EN (EN 13103-EN 13104) emesse dal WG11 del CEN/TC256/SC2, si è tenuta una riunione per la definizione di una posizione italiana da riportare al Plenary Meeting del SC2.

Dalla riunione è nata una lettera (vd in Allegato), che è stata trasmessa al Segretariato del CEN/TC256 per discussione in occasione del prossimo meeting,

4.2 Riunioni delle SottoCommissioni UNIFER

La 4^a Sottocommissione (Presidente l'ing Sergio Viganò della Metropolitana Milanese), che si occupa del "Materiale rotabile per trasporti urbani e suburbani (tranvie, metropolitane, ferrovie leggere)" si è riunita il giorno 27/01 a Firenze presso la sede dell'UNIFER, il 17/02 e 8/04 a Roma presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La Sottocommissione ha proseguito l'iter di aggiornamento della norma UNI 11174 "Materiale rotabile per tranvie e tranvie veloci. Caratteristiche generali e prestazioni" ormai giunto al completamento.

5. Informazioni sulla Normativa Tecnica

5.1. Norme UNI-EN e CEI-EN pubblicate relativamente al settore ferrotranviario.

Le Norme di seguito citate sono state recentemente pubblicate e sono disponibili presso l'UNI o il CEI :

UNI EN 13146-9 "Applicazioni ferroviarie. Binario. Metodi di prova per i sistemi di fissaggio. Parte 9: Determinazione della rigidità"

UNI EN 13674-4 "Applicazioni ferroviarie. Binario. Rotaia. Parte 4: Rotaie Vignole di massa compresa fra 27 kg/m e 46kg/m (escluso 46 kg/m)"

UNI EN 13803-2 "Applicazioni ferroviarie. Binario. Parametri di progetto dei tracciati del binario. Scartamento del binario 1435mm e maggiore. Parte 2: Scambi e incroci e situazioni di progettazione del tracciato paragonabili con cambi di curvatura discontinui"

UNI EN 14033-3 "Applicazioni ferroviarie. Binario. Macchine per la costruzione e la manutenzione della infrastruttura ferroviaria. Parte 3: Requisiti generali di sicurezza"

UNI EN 14067-6 "Applicazioni ferroviarie. Aerodinamica. Parte 6: Requisiti e procedure di prova per la valutazione della stabilità rispetto al vento laterale"

UNI EN 14811 “Applicazioni ferroviarie. Binario. Rotaie per impieghi speciali. Rotaie a gola e profili di costruzione associati”

Uni EN 15273-1 “Applicazioni ferroviarie. Sagome. Parte 1: Generalità. Regole comuni per infrastruttura e materiale rotabile”

UNI EN 15273-2 “Applicazioni ferroviarie. Sagome. Parte 2: Sagoma del materiale rotabile”

UNI EN 15273-3 “Applicazioni ferroviarie. Sagome. Parte 3: Sagome delle strutture”

UNI EN 15689 “Applicazioni ferroviarie. Binario. Scambi e incroci. Componenti per incroci realizzati per fusione di acciaio austenitico al manganese”

UNI EN 15273 “Applicazioni ferroviarie. Dispositivi di chiusura e bloccaggio dei sistemi di protezione del carico contro gli effetti ambientali. Requisiti di curabilità, funzionalità, marcatura, manutenzione e riutilizzo”