

RELAZIONE ANNUALE
SULLE ATTIVITA' DELL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE

ANNO 2008

PAGINA BIANCA

Relazione sulle attività svolte dall’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie nell’anno 2008.

Art. 7 comma 3 del D. Lgs. n. 162 del 10/8/2007.

L’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha presentato in allegato alla propria nota n° 5426/09 del 30.09.2009 il “Rapporto annuale sulla sicurezza delle ferrovie - anno 2008” che descrive l’evoluzione nel corso dell’anno 2008 della sicurezza del sistema ferroviario italiano costituito dalla infrastruttura ferroviaria nazionale concessa in gestione a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) con decreto del Ministero dei Trasporti n° 138-T del 31/10/2000 (atto di concessione) e dal servizio di trasporto ferroviario svolto su di essa dalle imprese ferroviarie in possesso del certificato di sicurezza. Il Rapporto e la relativa relazione di accompagnamento dell’Agenzia forniscono anche informazioni su questioni e su attività svolte nel corso del 2009 fino alla data di redazione del Rapporto stesso.

Occorre preliminarmente evidenziare che l’Agenzia ha assunto le competenze di seguito riportate, a far data dal 10 giugno 2008 e, quindi, per quasi la metà del periodo di riferimento del Rapporto esse sono state assicurate dal Gestore dell’Infrastruttura RFI:

- emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- omologazione di materiale rotabile o di sue parti, per gli aspetti connessi con la sicurezza della circolazione;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie, ivi comprese le attività relative ai sistemi di gestione della sicurezza;
- attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull’attività delle imprese ferroviarie.

Si ricorda inoltre che con l’inizio dell’attività operativa il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha provveduto a emanare l’Atto di indirizzo con Direttiva del 30.06.2008 che ha fissato le priorità e gli obiettivi da realizzarsi nell’anno 2008 da parte dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie.

Coerentemente con quanto stabilito al comma 2 dell’art. 7 del decreto legislativo 162/2007 il Rapporto fornisce informazioni sull’evoluzione della sicurezza ferroviaria con una analisi dettagliata degli indicatori comuni di sicurezza (CSI), rappresentando inoltre l’evoluzione della certificazione e dell’autorizzazione di sicurezza.

Per l’armonizzazione dei dati e delle informazioni a cura delle imprese ferroviarie e del gestore dell’infrastruttura, l’Agenzia ha elaborato ed emanato linee guida per la redazione della relazione annuale della sicurezza anche con l’intento di agevolare il calcolo degli indicatori comuni di sicurezza. La risposta degli operatori ferroviari è stata puntuale, tuttavia l’analisi dei dati raccolti fa emergere la necessità di intervenire per armonizzare le modalità di costruzione di

tali indicatori. In merito al loro andamento, con riguardo agli incidenti avvenuti nel 2008 sull'infrastruttura ferroviaria nazionale gestita da RFI, l'Agenzia rileva un trend generale dei valori di incidentalità in sostanziale diminuzione. Resta comunque alta l'attenzione su alcune problematiche che riguardano:

- incidenti alle persone per materiale rotabile in movimento;
- incidenti dovuti agli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria;
- inconvenienti connessi al trasporto merci che nel 2008 hanno fatto registrare un ulteriore incremento (sostanzialmente piccoli rilasci di sostanze);
- incidenti ai passaggi a livello che tuttavia i dati dimostrano essere in diminuzione;
- incidenti ed inconvenienti dovuti a SPAD (indebiti superamenti di un segnale disposto a via impedita da parte di un treno). Si registra un aumento del numero di eventi rispetto il 2007. Tuttavia il fenomeno ha un trend in diminuzione (il 2007 è stato un anno con un numero di SPAD particolarmente basso)

Alcuni indicatori di incidentalità previsti nell'allegato 1 della direttiva 49/04/CE, quali ad esempio il numero dei deragliamenti dei treni, seppure costanti in valore assoluto nel biennio 2007/2008 presentano un incremento se rapportati al volume di traffico che nel corso del 2008 ha segnato una diminuzione di circa l'1% dei volumi effettuati su rete nazionale rispetto il 2007.

Per quanto riguarda l'evoluzione della certificazione di sicurezza (rilasciate alle imprese di trasporto ferroviario) nel corso del 2008 è avvenuto il passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia ed i nuovi certificati (3) e le estensioni (26) emesse da quest'ultima sono stati rilasciati seguendo le precedenti procedure e quindi senza la suddivisione del certificato in due parti (Parte A - requisiti generali e Parte B – requisiti materiale rotabile e linea). Nel corso del 2008 sono inoltre stati revocati 2 certificati di sicurezza (a Azienda Trasporti Collettivi e Mobilità S.p.A. per servizi passeggeri ed a Impresa Ferroviaria Italiana S.p.A. per i servizi merci).

Riguardo alle autorizzazioni di sicurezza (da rilasciare ai Gestori delle infrastrutture) l'Agenzia non ha rilasciato alcun titolo nel corso del 2008.

Il Rapporto e la Relazione di accompagnamento evidenziano le seguenti aree di criticità:

- 1. Installazione sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno;**
- 2. Mezzi d'opera;**
- 3. Manovre;**
- 4. Manutenzione;**
- 5. Sicurezza cantieri;**
- 6. Porte del materiale rotabile passeggeri;**

7. **Merci pericolose;**
8. **Riordino normativo;**
9. **Reti regionali.**

Si evidenziano gli elementi di criticità per ciascuna delle suddette aree indicate dall'ANSF:

1. Installazione sul materiale rotabile dei sistemi di protezione della marcia del treno.

Il monitoraggio e l'attività finalizzata a favorire il processo di transizione verso le nuove tecnologie di sicurezza e del conseguente attrezzaggio della rete ferroviaria e dei rotabili con le tecnologie per la sicurezza della marcia dei treni, è tra gli obiettivi fissati nell'Atto di indirizzo del Ministro del 30.06.2008.

Il completo attrezzaggio della rete ferroviaria e del parco rotabili circolanti costituisce requisito essenziale per conseguire un significativo miglioramento dei livelli di sicurezza e per questo il Ministro dei trasporti ha emanato una prima direttiva nel 2006 che imponeva alle imprese ferroviarie l'installazione delle apparecchiature di bordo entro giugno 2008 ed una seconda direttiva nel marzo del 2008 con la quale tale termine è stato prorogato a giugno 2009.

L'Agenzia segnala che entro la fine del 2009 oltre il 95% dei rotabili sarà dotato delle apparecchiature di bordo in grado di dialogare con il sistema SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno – impiegato sulla rete fondamentale) ed il completamento avverrà entro giugno 2010. Una più significativa criticità viene invece segnalata con riguardo all'installazione delle apparecchiature di bordo che si interfacciano con il sistema di terra SSC (Sistema di Supporto alla Condotta – impiegato sulla rete complementare che sostanzialmente coincide con la rete non elettrificata) in quanto RFI non ha ancora concluso le fasi propedeutiche al rilascio dei previsti nulla osta e quindi i programmi di attrezzaggio si protrarranno oltre dicembre 2010.

I ritardi, che non consentono di cogliere nei tempi previsti il miglioramento dei livelli di sicurezza prefissati con gli ingenti interventi statali attuati sulla infrastruttura, erano stati segnalati ai competenti uffici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed il Ministro, con nota n° 7671 del 25.02.2009, ha dato disposizioni all'Agenzia affinché provvedesse ad accompagnare il processo di attrezzaggio, anche oltre il termine fissato al 30 giugno 2009, attraverso l'adozione di provvedimenti in grado di mitigare i rischi e favorire l'accelerazione del processo.

L'Agenzia, al fine di evitare il blocco della circolazione ferroviaria e seguendo le indicazioni impartite dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha quindi emanato la direttiva 1/Dir/2009 del 3 giugno 2009 che ammette la circolazione di mezzi non ancora attrezzati purchè inseriti in programmi di attrezzaggio giudicati coerenti e con il vincolo dell'adozione di alcune misure

mitigative di circolazione. Ciò ha permesso di gestire in sicurezza e senza soluzioni di continuità il periodo transitorio (tuttora in corso) di attrezzaggio dei rotabili, evitando il rischio di una improvvisa forte riduzione della offerta di trasporto su ferrovia alla data del 30 giugno 2009 (termine ultimo della proroga concessa dal D.M. 81/T del 19 marzo 2008) con notevoli ripercussioni negative sul traffico viaggiatori soprattutto pendolare ed a vantaggio della modalità di trasporto stradale i cui indici di incidentalità sono comunque di molto superiori a quelli ferroviari.

2. Mezzi d'opera.

Per tali tipologie di materiale rotabile, ricompresi nelle previsioni delle suddette direttive ai fini dell'installazione dei sistemi di bordo per la protezione della marcia, l'Agenzia riferisce che gli attrezzaggi sono in notevole ritardo in quanto complicati da oggettivi problemi tecnici connessi con la varietà dei mezzi e dalla eterogeneità degli impianti di bordo. Questi saranno censiti per mirare gli interventi sui mezzi che circolano come treni rispetto quelli che possono impegnare l'infrastruttura esclusivamente in regime di interruzione della circolazione.

Tali attività e quella successiva di attrezzaggio dei mezzi comporta un tempo (non stimato dall'Agenzia) durante il quale verranno individuati opportuni accorgimenti mitigativi.

3. Manovre.

L'Agenzia fa presente di avere allo studio alcune modifiche normative finalizzate alla introduzione di misure mitigative per l'effettuazione delle manovre, in quanto i sistemi di protezione della marcia sono concepiti per i treni in servizio passeggeri e merci e non sempre sono efficaci durante alcuni tipi di manovre.

4. Manutenzione.

La corretta manutenzione di tutti i sottosistemi che compongono il sistema ferroviario è elemento essenziale per garantire il mantenimento di un elevato livello di sicurezza; per questo l'Agenzia ha provveduto a regolamentare la materia con il proprio decreto n° 1/2009 del 6 aprile 2009 che ha dato agli operatori del settore gli strumenti per intervenire e modificare i propri processi manutentivi in caso rilevassero situazioni potenzialmente pericolose per la sicurezza.

L'Agenzia porta tuttavia a conoscenza che spesso ha rilevato un atteggiamento di alcuni operatori non coerente (o addirittura contrario) con lo spirito delle disposizioni fornite dall'Agenzia stessa in quanto la procedura per *“la modifica dei piani di manutenzione è stata sempre invocata (in*

particolar modo dall'impresa ferroviaria Trenitalia) per aumentare gli intervalli di manutenzione e ciò per evitare soggezioni al servizio dovute al fermo dei rotabili, tanto che l'Agenzia ha ritenuto di dover sospendere tutte le modifiche in senso permissivo dei piani di manutenzione”.

In merito alla questione della manutenzione del materiale rotabile occorre evidenziare la necessità, accennata anche dall'Agenzia, di procedere ad una modifica dell'assetto normativo che introduca anche in Italia le figure previste dalla direttiva comunitaria (2008/110/CE) in corso di recepimento e cioè quella dei “detentori” dei carri e delle “entità responsabili della manutenzione” (ECM). Si fa presente che la figura del detentore è riconosciuta in ambito internazionale dai 43 Paesi che hanno ratificato la convenzione COTIF ed in ambito comunitario l'Italia è rimasto, come è noto, uno dei pochi Paesi aderenti alla convenzione che ancora non ha provveduto alla ratifica del trattato della COTIF 1999, attualmente ferma per questioni attinenti il pagamento delle quote pregresse ed i soggetti cui incombe tale onere, nonostante presso il Dipartimento trasporti terrestri siano disponibili i fondi per il pagamento delle quote pregresse e parte di quella corrente. Tale circostanza comporta che i detentori, per poter far circolare i propri carri sull'infrastruttura ferroviaria, debbono registrare i propri carri presso una impresa ferroviaria dotata di certificato di sicurezza. Per accelerare il processo si ricorda che il 14 maggio 2009 l'Italia ha sottoscritto insieme ad altri 9 Stati Membri della Comunità europea (Austria, Belgio, Francia, Germania, Grecia, Ungheria, Lussemburgo, Olanda, Romania) un Memorandum di Intenti (MoU) con il quale sono stabiliti i principi di base di un sistema di certificazione delle entità responsabili della manutenzione dei carri merci ed il mutuo riconoscimento dei certificati rilasciati agli ECM.

Nel recepimento della direttiva 2008/110/CE e nell'applicazione del MoU che ne anticipa alcuni contenuti si dovranno comunque adottare i provvedimenti necessari a garantire la sicurezza del sistema alla luce della molteplicità dei soggetti coinvolti.

5. Sicurezza cantieri.

L'agenzia ha individuato la sicurezza dei cantieri in soggezione d'esercizio come area di criticità su cui intervenire richiedendo al Gestore dell'infrastruttura interventi migliorativi. A tale proposito RFI sta valutando sistemi di protezione passiva dei tratti in esercizio interessati da cantieri e idonei sistemi di segnalazione. Nelle more della predisposizione di un programma operativo di attuazione di tali sistemi, l'Agenzia ha raccomandato al Gestore di proibire, ove possibile, la contemporanea presenza di cantieri e treni.

6. Porte del materiale rotabile passeggeri.

La criticità è data dalla rilevanza del numero di incidenti che si verificano in fase di salita e discesa dei viaggiatori, generalmente causati da un non corretto comportamento degli stessi. Tuttavia attualmente è in corso un programma di interventi su tutte le carrozze di Trenitalia che impedisca l'apertura delle porte dopo l'avvenuta chiusura da parte del Capotreno.

7. Merci pericolose.

La questione è di particolare rilevanza anche a seguito del mutato assetto normativo con il decreto legislativo 162/2007 di recepimento delle direttive comunitarie 2004/49/CE e 2004/51/CE che ha istituito nell'ordinamento nazionale l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie attribuendole compiti in materia di sicurezza su infrastruttura ferroviaria e materiale rotabile. L'argomento ha assunto carattere di urgenza a seguito del tragico incidente di Viareggio del 28 giugno 2009 dopo il quale l'Agenzia ha dato immediate disposizioni cautelative imponendo a tutte le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza per il trasporto di merci pericolose rilasciato in Italia di identificare e sottoporre a immediato controllo tutti gli assili per i quali si verifichi almeno una delle seguenti condizioni:

- l'ultimo controllo non distruttivo sia stato effettuato nella stessa officina che aveva controllato il carro sviato a Viareggio;
- provenienza dalla stessa colata della sala coinvolta nell'incidente di Viareggio;
- stesso tipo di sala montata (sala + ruote).

Occorre tuttavia segnalare che la questione delle responsabilità in tale materia è molto articolata e complessa per cui la Direzione Generale del Trasporto Ferroviario ha promosso un approfondito esame della materia del trasporto di merci pericolose per ferrovia attraverso l'istituzione di uno specifico Gruppo di Lavoro cui hanno partecipato, tra gli altri, esperti in materia di RFI e dell'Agenzia. In esito ai lavori il Gruppo di Lavoro ha prodotto un rapporto nel quale si propone un articolato quadro di ripartizione di attività ed attribuzioni di responsabilità tra i soggetti competenti in materia. In tale quadro viene prospettato che, sulla base dell'attuale assetto legislativo e normativo ed al fine di permettere ai soggetti proponenti di avere un interlocutore chiaramente individuato, per tutti gli aspetti inerenti il trasporto intermodale di merci pericolose l'Autorità competente è Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, mentre l'Agenzia assume il ruolo di Autorità competente per le questioni inerenti il trasporto di merci pericolose effettuato unicamente sull'infrastruttura ferroviaria. Coerentemente con quanto disposto dall'art. 5 del citato decreto legislativo 162/2007 anche al Gestore, nell'ambito delle proprie responsabilità sul funzionamento sicuro della propria parte di sistema, viene attribuito un ruolo attivo nella materia del trasporto delle merci pericolose sulla propria infrastruttura. Esso infatti dovrebbe assumere la

figura di soggetto competente, tra l'altro, per le questioni inerenti ai controlli a campione per la verifica della conformità al RID dei trasporti di merci pericolose ed alle prescrizioni di esercizio attuative del regolamento RID.

Nelle more pertanto della definitiva attribuzione delle rispettive competenze in capo a ciascun soggetto, da attuare con l'emanazione di una specifica disposizione normativa, la Direzione per il trasporto ferroviario, in esito a specifiche richieste di RFI di essere sollevata dalle proprie responsabilità sulla materia, ha più volte ribadito (note n° 77053 del 03.08.2009 e n° 76/regis.emerg del 11.09.2009) l'obbligo di RFI di continuare ad assicurare l'adempimento delle competenze fino ad oggi svolte in materia di trasporto di merci pericolose sulla propria infrastruttura con particolare riguardo ai controlli.

8. Riordino normativo.

L'avvio del riordino del quadro normativo è espressamente indicato nell'Atto di indirizzo del Ministro del 30 giugno 2008. L'obiettivo assegnato è complesso e delicato ed in effetti l'Atto del Ministro parla di avvio del complesso processo di riordino che l'Agenzia ha provveduto ad attuare con l'emanazione del decreto n° 1/2009 del 6 aprile 2009 relativo alle "Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria".

Il decreto dell'Agenzia individua i soggetti con compiti in materia di sicurezza in coerenza con l'assetto tracciato dalla direttiva comunitaria, specifica le rispettive attribuzioni, definisce tutti i processi autorizzativi e le modalità di espletamento delle attività di ispezione, controllo e monitoraggio, effettua infine una ricognizione del quadro normativo individuando due elenchi di riferimento: le norme di legge (nazionale e comunitaria) e la normativa tecnica.

L'Agenzia rappresenta tuttavia le seguenti criticità:

- tendenza degli operatori ferroviari a far ricorso in modo eccessivo alla richiesta di deroga alle norme;
- scarsa propensione alla proposta, con atteggiamento "passivo" di alcuni operatori, nei casi in cui l'Agenzia, a fronte di rilevate criticità, chiedeva l'individuazione di misure correttive;
- necessità che RFI dialoghi con tutte le imprese ferroviarie;
- cooperazione di RFI con gli altri operatori per gli aspetti relativi alla sicurezza.

La Direzione Generale per il Trasporto Ferroviario, nel rapportare al Ministro in merito allo stato di attuazione della Direttiva del 29 luglio 2009, aveva anch'essa rilevato "una generale tendenza da parte del Gruppo FS a non dare risposte operative che impegnino direttamente RFI nelle questioni indicate nei vari punti dell'Atto di indirizzo; la relazione di RFI, infatti, ha raramente e solo marginalmente carattere propositivo e spesso presenta elementi polemici come per esempio

in merito all'impegno di procedere alla sottoscrizione del verbale di completamento del trasferimento delle competenze" che conferma la criticità espressa dall'Agenzia. Si ricorda che già nel febbraio del corrente anno l'Agenzia aveva rappresentato all'On. Sig. Ministro alcune criticità nella fase di avvio delle proprie attività lamentando "un atteggiamento non collaborativo da parte del Gruppo FS talché si determina l'inevitabile effetto di procrastinare il completamento del trasferimento di competenze in una fase estremamente delicata".

9. Reti Regionali.

La criticità evidenziata dall'Agenzia riguarda la necessità che i programmi di attrezzaggio delle infrastrutture ferroviarie di altri Gestori rispetto ad RFI (le cui reti siano connesse con quella nazionale), con i sistemi di protezione marcia treno avvenga nei tempi (marzo 2011) previsti dal decreto 81/T del 19 marzo 2008 al fine di evitare una gestione disomogenea degli aspetti riguardanti la sicurezza che renderebbe di fatto impossibile l'operatività della interconnessione. Per garantire il rispetto fondamentale dei tempi l'Agenzia ritiene congruente che tale processo per le reti regionali avvenga con finanziamenti pubblici analogamente a quanto avvenuto sulla rete nazionale.

Conclusioni

In via preliminare si fa presente che l'azione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ha pienamente corrisposto alle disposizioni emanate dal Ministro nel più volte citato Atto di indirizzo del 30 giugno 2008.

In particolare nella fase transitoria di attivazione l'Agenzia ha provveduto a dotarsi di una propria prima organizzazione come peraltro evidenziato nell'allegato B.1 del Rapporto annuale, ha assicurato il supporto alla Direzione Generale per il trasporto ferroviario sia documentale che tecnico anche in sede di Comitato interoperabilità (RISC ex Comitato art. 21 delle direttive interoperabilità), si è dotata di una propria sede. Il monitoraggio delle attività di attrezzaggio del materiale rotabile con i sistemi di controllo marcia treno, indicato al punto 2 dell'Atto di indirizzo, è stato continuamente assicurato dall'Agenzia e di ciò si è ampiamente dato notizia al primo punto delle aree di criticità evidenziate sopra riportate. Anche con riguardo al riordino del quadro normativo relativo alla sicurezza ferroviaria, 3° ed ultimo dei punti dell'Atto di indirizzo, si è riferito in merito all'impegno dell'Agenzia in tal senso con l'avvio di detto processo attraverso il citato decreto n° 1/2009 del 6.06.2009.

Occorre inoltre rilevare che, oltre alle criticità sopra riportate, si aggiunge la necessità che si completi quanto prima il processo di acquisizione da parte dell'Agenzia delle competenze rimaste ancora in capo ad RFI, processo che deve portare l'Agenzia nelle condizioni di essere totalmente

terza rispetto il Gruppo FS. A tale riguardo si constata che, nonostante in data 12 maggio 2009 la Direzione Generale per il trasporto ferroviario aveva trasmesso il verbale n° 2 con nota n° 47575/Ru, per sottoscrizione da parte di RFI, ad oggi il completamento del trasferimento delle competenze non è stato ancora attuato. Tale adempimento risulta strategico e per la rilevanza sul piano sicurezza comporta chiarezza nei contenuti delle attribuzioni trasferite e valutazione attenta delle professionalità da far transitare da RFI all'Agenzia. Data la delicatezza delle questioni, detto trasferimento non può che avvenire con la collaborativa partecipazione dei soggetti interessati. Il tempo trascorso dal primo verbale (16 giugno 2008) unitamente alle segnalazioni dell'Agenzia, evidenziano una criticità sul processo in questione.

Il Rapporto annuale riferisce che nel complessivo il sistema ferroviario della rete gestita da RFI prosegue in un andamento positivo della sicurezza, ed evidenzia la necessità del perseguimento dei seguenti macro obiettivi:

- riduzione delle discontinuità di tipo tecnologico e strutturale, sia all'interno del sistema ferroviario, sia nelle interfacce con l'esterno;
- riduzione delle non conformità imputabili al fattore umano;
- riduzione delle non conformità imputabili a carenze nella manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Per questo risulta prioritario il completamento degli attrezzaggi dei sistemi tecnologici per la protezione della marcia del treno come riferito al punto 1 delle criticità evidenziate. Contestualmente devono essere individuate le modalità per gestire le transizioni dei mezzi al confine di Stato in funzione dei diversi sistemi di protezione della marcia del treno. Anche le reti regionali interconnesse con la rete nazionale ed i mezzi su esse circolanti, per i quali il d.lgs. 162/2007 ha previsto un differimento di tre anni nell'assunzione da parte dell'Agenzia delle competenze su di esse, dovranno provvedere nei tempi dovuti agli attrezzaggi di detti sistemi di protezione per consentire l'omogeneità delle regole d'esercizio e del livello tecnologico.

Per il raggiungimento dell'obiettivo della riduzione delle non conformità imputabili a carenze manutentive, l'Agenzia ritiene necessaria l'adozione di una costante ed efficace verifica delle modalità di esecuzione di tali attività su enti rilevanti ai fini della sicurezza ed in particolare su quelle affidate a ditte terze.

Come riferito in merito all'incidentalità un aspetto che merita particolare attenzione riguarda gli inconvenienti connessi al trasporto di merci pericolose che hanno fatto registrare nel 2008 un aumento del numero di eventi. L'attenzione sul trasporto di queste sostanze ha assunto carattere d'emergenza a seguito del tragico evento di Viareggio del 29 luglio 2009. Come suggerito dall'Agenzia emerge la necessità di adottare un sistema di controllo sui processi interessanti il trasporto di merci pericolose attraverso verifica dei processi interni, audit sui fornitori ecc.. Si ritiene inoltre che insieme ai maggiori controlli si provveda all'emanazione di una specifica

disposizione normativa sul riordino delle attribuzioni di responsabilità in materia che tenga conto di tutti i soggetti previsti nell'attuale assetto legislativo e normativo (d.lgs. 162/2007 e RID).

Come evidenziato anche nella relazione della Direzione Generale del Trasporto Ferroviario sul Rapporto dell'Agenzia dello scorso anno, devono essere rese disponibili adeguate risorse economiche per la realizzazione di opere infrastrutturali alternative al fine di proseguire il programma di soppressione dei passaggi a livello e ridurre ulteriormente la casistica di incidentalità per tale causa.

L'Agenzia nelle note conclusive della relazione di accompagnamento del Rapporto annuale auspica che venga attivato *“una interlocuzione permanente fra i vari organi dello Stato nella sua veste di controllore, di committente del Contratto di Programma ed anche di azionista”* per la definizione ed attuazione di un programma per il rafforzamento della sicurezza del sistema ferroviario di respiro quinquennale, *“da definire ed attuare con il concorso degli operatori”*.

Si ritiene condivisibile e quindi sostenibile la proposta dell'Agenzia, si intende tuttavia precisare che, per la necessaria separazione delle rispettive competenze, le proposte di intervento per il miglioramento dei livelli di sicurezza del sistema, sentiti gli operatori, dovranno essere rappresentati dall'Agenzia al *“Tavolo di interlocuzione”* per la definizione di un piano quinquennale di interventi.

Il Direttore Generale

Dott. Massimo Provinciali
