



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

COMUNICATO STAMPA del 29 ottobre 2009 ore 10.45

A seguito del drammatico incidente del 29 giugno 2009 avvenuto a Viareggio per l'esplosione del gas GPL fuoriuscito da un carro cisterna deragliato, l'Or.S.A., sempre molto attenta e sensibile ai temi che involgono la sicurezza, ha approfondito la questione, dalla quale sono emerse perplessità circa la richiesta delle autorizzazioni per la circolazione dei carri cisterna trasportanti merci pericolose sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana.

Per questo motivo, lo scorso 23 ottobre, l'Or.S.A. ha inviato all'Amministratore Delegato di FS, ai Presidenti delle Società FS, Trenitalia ed RFI, nonché al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, al Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, la nota, prot.163/S.G./Or.S.A. (che si allega), con cui ha chiesto di verificare che il materiale rotabile preposto al trasporto di merci pericolose, utilizzato a tutt'oggi sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana, sia provvisto delle relative autorizzazioni e che, in difetto, venga immediatamente fermato per non ingenerare situazioni di pericolo per la circolazione ferroviaria e per le zone limitrofe alle tratte interessate.

In mancanza di risposte positive entro breve lasso di tempo, l'Or.S.A., per la salvaguardia della salute e dell'incolumità dei lavoratori, dei viaggiatori e della collettività, ha preannunciato, nella menzionata nota, che attiverà le iniziative sindacali più idonee ed efficaci.

(Fine comunicato)

Roma, 23 Ottobre 2009
Prot. n°163/S.G./Or.S.A.

Ing. Mauro Moretti
Amministratore Delegato
FS S.p.A.

Prof. Innocenzo Cipolletta
Presidente
FS S.p.A.

Dr. Marco Zanichelli
Presidente
Trenitalia S.p.A.

Dr. Luigi Lenci
Presidente
RFI S.p.A.

p.c. Sen. Altero Matteoli
Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti

Ing. Alberto Chiovelli
Direttore
Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie

OGGETTO: circolazione dei carri cisterna preposti al trasporto delle merci pericolose nella
Rete Ferroviaria Nazionale Italiana.

La scrivente Organizzazione, per missione, oltre ad essere particolarmente attenta agli aspetti sindacali, è notoriamente concentrata sulle problematiche attinenti alla sicurezza del trasporto ferroviario, nella piena accezione che attiene i lavoratori, i viaggiatori, la collettività interessata dall'attraversamento di convogli ferroviari.

L'incidente del 29 giugno scorso, avvenuto a Viareggio, che ha causato 32 vittime, numerosi feriti, nonché ingenti danni materiali riconducibili all'esplosione del gas GPL fuoriuscito dal carro cisterna n. 33807818210-6, in composizione del treno 50325, ha creato un diffuso allarme sociale, ma, soprattutto, ha ingenerato pesanti interrogativi sulla sicurezza del trasporto ferroviario, in particolare, di merci pericolose in carri cisterna.

L'esame delle notizie mediatiche, delle audizioni in Sede Istituzionale, ha indotto nella scrivente talune perplessità circa il pieno rispetto delle procedure stabilite.

In particolare, abbiamo osservato che non è emerso, né è stato chiarito, o quanto meno evidenziato, che il trasporto ferroviario sulla Rete Nazionale Italiana dei contenitori e carri cisterna avviene nel rispetto della normativa codificata RFI TCCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003, avente per oggetto "Procedura Operativa per la messa in servizio sulla Rete Ferroviaria Italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose per ferrovia", confermata e validata dal Decreto n. 1/2009 del 6 aprile 2009 della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

In tal senso, peraltro, si è espresso, in sede di audizione innanzi alla 8^a Commissione permanente del Senato (Lavori Pubblici, Comunicazioni), anche il Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, Ing. Chiovelli, il quale ha testualmente ricordato di aver individuato, mediante il Decreto-quadro n. 1 del 2009, "i compiti e le responsabilità di ciascun operatore", affinché potessero risultare "evidenti il ruolo e le responsabilità di ciascuno di essi".

La citata normativa, tra l'altro, nel disciplinare le attività necessarie ai fini della messa in servizio sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana dei contenitori e dei carri, regola, in particolare, la "messa in servizio dei carri cisterna, conformi RIV/RID ed immatricolati su reti di Paesi appartenenti alla Unione Europea, diverse dalla Infrastruttura Ferroviaria Nazionale Italiana, da utilizzare in servizio interno per il trasporto di merci pericolose di cui al RID classe 2 (gas compressi, liquefatti e/o disciolti) – cabotaggio".

Dall'approfondimento della questione, abbiamo rilevato che il treno n. 50325, coinvolto nel disastro di Viareggio, aveva in composizione il carro n. 33807818210-6 che ha provocato lo svio di parte del convoglio a seguito del cedimento strutturale (rottura dell'assile), esercitava il trasporto da Trecate a Gricignano per conto di FS Logistica SpA, Società del Gruppo FS, in esecuzione di contratto per il trasporto interno, appunto **cabotaggio**, con carri noleggiati dalla Società GATX Rail Austria, mentre per la trazione si avvaleva della fornitura da parte dell'Impresa Ferroviaria Trenitalia.

Riteniamo si tratti, quindi, di trasporto rientrante nel campo d'applicazione della normativa sopra richiamata.

In tale prospettiva assume particolare rilievo la questione della richiesta dell'autorizzazione alla circolazione sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana per il servizio interno di trasporto delle merci pericolose, così come disposto dalla stessa normativa Parte I, p. 1.2 (Campo Applicazione), lettera f).

Né si può prescindere da quanto stabilito dalla Parte II, p. II.4, della stessa Procedura che, in maniera inequivocabile, descrive il processo di messa in servizio dei carri cisterna utilizzati per il servizio interno e immatricolati su reti di Paesi appartenenti all'Unione Europea, diverse dall'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale Italiana.

Tale normativa identifica nell'Impresa Ferroviaria il soggetto preposto, denominato Richiedente, che deve inoltrare a CESIFER (Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie) la richiesta di messa in servizio dei carri cisterna in questione e CESIFER stesso deve poi provvedere, con un proprio tecnico ispettivo, al controllo degli stessi.

Addirittura, il p. II.4.2 (Parere Tecnico) prescrive che il nulla-osta all'utilizzo dei carri serbatoio esteri per il trasporto di merci RID della classe 2, possa essere concesso solo dietro conforme parere favorevole della "Commissione Permanente per le prescrizioni sui recipienti per gas compressi" e impone al CESIFER, anche in caso di valutazioni favorevoli, l'onere di inviare l'istanza alla suddetta Commissione, corredata di apposita documentazione.

La normativa prevede, qualora i carri siano stati "costruiti in Francia e in Germania - immatricolati SNCF e DB -", che il rilascio del nulla-osta alla circolazione in servizio interno italiano sia demandato alle Ferrovie dello Stato, in ragione di un parere conforme già espresso dalla citata Commissione Permanente.

La normativa dispone, infatti, che la documentazione richiesta e le norme di costruzione debbano essere inviate al CESIFER da parte dell'Impresa Ferroviaria richiedente, ossia la Società Trenitalia, unico soggetto, nella specie, qualificabile, appunto, come impresa ferroviaria.

Dall'analisi approfondita, dalle notizie fornite dalle FS, dalle audizioni nelle Sedi Istituzionali, non risulta siano state richieste le autorizzazioni così come imposto dalle normative suindicate.

Poiché il carro che ha determinato lo svio, secondo le nostre informazioni, è stato **costruito** in Polonia e immatricolato DB (non dunque, come dichiarato, forse per mero errore, dall'Amministratore Delegato FS in sede di audizione Parlamentare, immatricolato in Polonia) si sarebbe dovuto comunque richiedere, in quanto carro serbatoio estero, il nulla-osta

all'utilizzo sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale Italiana alla "Commissione Permanente per le prescrizioni sui recipienti per gas compressi", istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In tal senso non può essere invocata alcuna eccezione, poiché l'unica prevista e disciplinata riguarda esclusivamente **i carri costruiti in Francia ed in Germania - immatricolati SNCF e DB -**.

Quindi, è da considerare irrilevante che il carro sia stato costruito, come noi sosteniamo, o omologato, come dall'Amministratore Delegato FS è stato affermato in sede di audizione, in Polonia.

L'elemento di rilievo è che il carro non sia stato costruito né in Francia, né in Germania, e che dunque avrebbe dovuto soggiacere ad una certa, prevista e disciplinata, procedura autorizzatoria.

Autorizzazioni e nulla osta cui tutti i carri circolanti sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana debbono soggiacere.

Lo spirito che spinge ora la nostra Organizzazione a rappresentare quanto sopra esula da ogni intento riferibile alla individuazione di eventuali responsabilità su fatti già accaduti, compito del quale sono investite le autorità competenti, ma è quello di impedire che nel futuro abbiano a verificarsi altri eventi disastrosi.

In questa prospettiva chiediamo di effettuare un'accurata verifica in proposito e che il materiale rotabile preposto al trasporto di merci pericolose, circolante a tutt'oggi sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana, ove non autorizzato secondo i rigorosi termini della citata normativa, sia fermato e che vengano immediatamente adottate le procedure stabilite.

Quanto richiesto riveste carattere di particolare urgenza, poiché incide direttamente sulla sicurezza del sistema ferroviario e in assenza di risposte positive in tal senso, entro breve lasso di tempo, la scrivente si riterrà libera di adottare le iniziative sindacali più idonee ed efficaci a salvaguardia della salute e dell'incolumità dei lavoratori, dei viaggiatori e della collettività.

Distinti saluti

Il Segretario Generale
Armando Romeo

