



Or.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base

SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/441 04333

Sito internet: www.sindacatoorsa.it

e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Informativa Or.S.A.



Trasporto merci pericolose: cosa circola in Italia?

*Dopo Viareggio è necessario avere assicurazione che il disastro non si possa ripetere.
Le risposte delle Società del gruppo FS non sono convincenti.*

(riportiamo di seguito in allegato le lettere inviate dalla Segreteria Generale Or.S.A. e le risposte FS)

Roma, 05/11/2009

La Segreteria Generale Or.S.A. Ferrovie



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

Roma, 5 novembre 2009

Prot. n° 175/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.

RIF.: RFI-AD/A0011/P/2009/0001080 del 29.10.'09 e TRNIT.CORP.29/10/2009.0037237

Con due distinte note le Società RFI e Trenitalia hanno risposto alla ns.
prot.163/S.G./Or.S.A del 23 ottobre scorso avente pari oggetto.

Poiché entrambe le Società appartengono al Gruppo FS e, quindi, sono soggette alla Direzione e al Coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A., continueremo la nostra corrispondenza con gli stessi destinatari della nostra citata, precedente, lettera.

Il contenuto delle Vs note a riferimento, sostanzialmente identico, asserisce, tra l'altro, che la Procedura RFI TCCS PR PO 02 002 A dell'8 luglio 2003 è "destinata a regolamentare esclusivamente la messa in servizio ed i controlli dei contenitori cisterna e dei serbatoi ovverosia dei dispositivi <sovrastanti> la sottostruttura del carro, e quindi, come noto, non confondibili con i controlli relativi alla sottostruttura del carro".

Tale asserzione ci risulta ben lontano da quanto stabilito dalla stessa Procedura.

Infatti, la 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", segnatamente per il trasporto destinato al cabotaggio (p. II.4), prevede anche il controllo delle condizioni manutentive del carro, oltre che del serbatoio, come esplicitamente richiamato al punto II.4.3, VISITA TECNICA, pag. 22.

Testualmente, al predetto punto, la normativa dispone che "Il tecnico ispettivo inviato da CESIFER, nell'ambito della propria responsabilità, **accertate le condizioni di manutenzione del carro**, lo stato di conservazione del serbatoio e la rispondenza a quanto riportato nel mod. C ed alle norme vigenti in materia, certifica il proprio intervento con l'emissione di un verbale di verifica (allegato 5 alla presente procedura) attestante la conformità del carro cisterna in esame".

Pertanto, la Procedura Operativa sopra richiamata è stata confermata dal Decreto-quadro n. 1/2009 del 6 aprile 2009, emanato dalla Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, al quale la Soc. Trenitalia avrebbe dovuto soggiacere in quanto Impresa Ferroviaria titolare di licenza al trasporto.

A maggior ragione dobbiamo considerare frutto di errore il presunto (nella Vs citata) superamento del punto II.4 della Procedura suddetta, in quanto non risulta alla scrivente Organizzazione che sia stata emanata dalla Soc. RFI alcuna modifica normativa in tal senso.

D'altra parte, qualora il Decreto legislativo n. 268 del 30 settembre 2004 avesse apportato le modifiche abrogative per la messa in servizio di carri cisterna, ancorché conformi al RID, immatricolati su reti di Paesi dell'Unione Europea diverse da quella Nazionale Italiana e

destinati al trasporto interno di merci pericolose (gas compressi, liquefatti e/o disciolti) - in un'unica parola CABOTAGGIO - la Direzione Tecnica di RFI, almeno nel periodo di competenza, avrebbe dovuto recepire ed emanare le relative disposizioni.

Stesso discorso, ovviamente, vale per ogni altra presunta normativa modificativa che sarebbe stata emanata tra luglio 2003 e il 26 aprile 2009, data, quest'ultima, del più volte richiamato Decreto-quadro 1/2009, che validando la Procedura Operativa in questione, ha individuato, tra l'altro, i compiti e le responsabilità di ciascun operatore.

Particolare stupore ha destato nella scrivente Organizzazione il richiamo alla Direttiva CE n. 68/2008 del 24 settembre 2008 la quale non è stata ancora recepita dal nostro Paese, almeno per quanto riguarda il trasporto ferroviario interno di merci pericolose.

Ricordiamo che tale questione è stata affrontata in sede di audizione, l'8 luglio scorso innanzi alla IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, dal Ministro Matteoli, il quale ha informato, tra l'altro, che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, insieme alle altre amministrazioni interessate, avrebbe provveduto al riesame dei contenuti della disciplina sul trasporto e lo stoccaggio di merci pericolose per ferrovia. Il Ministro aggiungeva che l'Ufficio Legislativo del Ministero delle Politiche Europee aveva inviato una nota alla Presidenza del Consiglio dei Ministri e a diversi Ministeri, tra cui quello delle Infrastrutture e dei Trasporti, avente ad oggetto lo schema di Decreto legislativo di recepimento della Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose e che per l'esame del relativo schema di Decreto era già stata convocata una riunione di coordinamento per il 14 luglio.

Aggiungiamo, che il Consiglio dei Ministri, nella seduta n. 66 del 15.10.2009, ha approvato il relativo schema di Decreto Legislativo, sul quale dovranno essere acquisiti i pareri prescritti per il recepimento della Direttiva in questione.

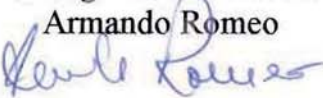
Fermo restando quanto sopra esposto, rileviamo, inoltre, che, con le note in riferimento, non ci sono state fornite le assicurazioni richieste e cioè che il materiale rotabile preposto al trasporto di merci pericolose, circolante a tutt'oggi sulla Rete Ferroviaria Nazionale Italiana, sia provvisto delle necessarie autorizzazioni.

La scrivente ritiene, per quanto sopra, le risposte da Voi fornite non convincenti né tantomeno esaustive.

Pertanto, nel rimanere in attesa di ricevere, con la massima urgenza, la comunicazione del provvedimento (di fonte ANSF ovvero RFI) che, come da Voi sostenuto, avrebbe superato

citata Procedura Operativa - in particolare, il punto II.4 della medesima - che a noi risulta invece, come detto, interamente confermata dal Decreto-quadro n. 1 del 2009, si ribadisce che, in difetto, la scrivente si sentirà in dovere 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




Ferrovie dello Stato
UA 29/10/2009
RFI-ADVA0011V\2009\0001080

L'Amministratore Delegato

Spett.le
ORSA
Segreteria Generale
Via Magenta n. 13
00185 Roma

p.c.: Ing. Alberto Chiovelli
Agenzia Nazionale per la Sicurezza
delle Ferrovie

Oggetto: Circolazione dei carri cisterna preposti al trasporto delle merci pericolose nella Rete Ferroviaria Nazionale.

Con riferimento alla Vs. nota del 23.10 us. ed in adesione alle necessità di chiarimento da Voi espresse, nella logica di fornire ogni elemento utile a sgombrare qualsivoglia timore in merito all'adeguatezza della sicurezza del nostro sistema ferroviario, facciamo presente quanto segue.

Come da Voi correttamente evidenziato la causa del sinistro di Viareggio è stato "il cedimento strutturale (rottura di un assile) del carro n.33807818210-6".

Proprio tale indiscutibile ed evidente circostanza, palesatasi fin dai primi momenti successivi al sinistro, rende del tutto inconferente rispetto alla tematica in questione qualsivoglia richiamo alla procedura RFI TCCS PR PO 02 002 A dell'8.7.2003, essendo la circolare in parola destinata a regolamentare esclusivamente la messa in servizio ed i controlli dei contenitori cisterna e dei serbatoi ovvero dei dispositivi "sovrastanti" la sottostruttura del carro, e quindi, come noto, non confondibili con i controlli relativi alla sottostruttura del carro.

Per Vs. completa informazione comuniciamo a seguito degli accertamenti effettuati risulta che per il carro cisterna coinvolto nell'incidente di Viareggio fu ritualmente avanzata richiesta di intervento il 2.2.2009, finalizzata ad ottenere una "prova di tenuta intermedia del serbatoio del carro" e che a seguito di tale richiesta fu effettuata la verifica documentata con il verbale n.9 del 19.2.2009 che indica anche le nuove date di revisione del serbatoio e di tenuta intermedia, entrambe fissate al 15.12.2012.

L'esecuzione del controllo fu condotta da uno degli esperti formalmente accreditati dall'OTIF, competente (per i carri immatricolati all'estero come quello in esame) a svolgere ispezioni periodiche sui serbatoi, nel pieno rispetto di quanto previsto dal RID.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.591.275.131,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01505570581 e P. Iva 01000001080 - R.E.A. 268300

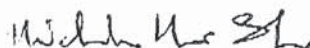


Queste verifiche di cui stiamo trattando sono state demandate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad esperti singolarmente accreditati presso l'OTIF; alcuni di questi, tra gli altri, sono di provenienza RFI.

A seguito della Decisione della Commissione UE del 29 aprile 2004, che determina i parametri fondamentali delle specifiche tecniche di interoperabilità riguardanti i serbatoi, le cisterne ed i carri adibiti al trasporto di merci pericolose e gas sotto pressione, (che riporta, tra l'altro, al punto 2.7: "i carri adibiti al trasporto di merci pericolose devono rispettare i requisiti della presente STI e quella del RID") e a seguito del Decreto legislativo 30 settembre 2004 n.268 mediante il quale l'Italia riconosce il valore cogente delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo convenzionale (STI) così come definite a livello internazionale, viene superato il paragrafo II. 4 della procedura cui fate riferimento.

Tali principi sono inoltre confermati dalla Direttiva 2008/68/CE del 24.9.2008 relativa al trasporto di merci pericolose (ultimo RID).

Distinti saluti.


Michele Mario Elia



Ferrovie dello Stato
UA 29/10/2009
RFI-ADVA0011V12009\0001080

L'Amministratore Delegato

Spett.le
ORSA
Segreteria Generale
Via Magenta n. 13
00185 Roma

p.c.: Ing. Alberto Chiovelli
Agenzia Nazionale per la Sicurezza
delle Ferrovie

Oggetto: Circolazione dei carri cisterna preposti al trasporto delle merci pericolose nella Rete Ferroviaria Nazionale.

Con riferimento alla Vs. nota del 23.10 us. ed in adesione alle necessità di chiarimento da Voi espresse, nella logica di fornire ogni elemento utile a sgombrare qualsivoglia timore in merito all'adeguatezza della sicurezza del nostro sistema ferroviario, facciamo presente quanto segue.

Come da Voi correttamente evidenziato la causa del sinistro di Viareggio è stato "il cedimento strutturale (rottura di un assile) del carro n.33807818210-6".

Proprio tale indiscutibile ed evidente circostanza, palesatasi fin dai primi momenti successivi al sinistro, rende del tutto inconferente rispetto alla tematica in questione qualsivoglia richiamo alla procedura RFI TCCS PR PO 02 002 A dell'8.7.2003, essendo la circolare in parola destinata a regolamentare esclusivamente la messa in servizio ed i controlli dei contenitori cisterna e dei serbatoi ovvero dei dispositivi "sovrastanti" la sottostruttura del carro, e quindi, come noto, non confondibili con i controlli relativi alla sottostruttura del carro.

Per Vs. completa informazione comuniciamo a seguito degli accertamenti effettuati risulta che per il carro cisterna coinvolto nell'incidente di Viareggio fu ritualmente avanzata richiesta di intervento il 2.2.2009, finalizzata ad ottenere una "prova di tenuta intermedia del serbatoio del carro" e che a seguito di tale richiesta fu effettuata la verifica documentata con il verbale n.9 del 19.2.2009 che indica anche le nuove date di revisione del serbatoio e di tenuta intermedia, entrambe fissate al 15.12.2012.

L'esecuzione del controllo fu condotta da uno degli esperti formalmente accreditati dall'OTIF, competente (per i carri immatricolati all'estero come quello in esame) a svolgere ispezioni periodiche sui serbatoi, nel pieno rispetto di quanto previsto dal RID.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato
Società soggetta alla direzione e coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A.
a norma dell'art. 2497 sexies cod. civ. e D.Lgs. n. 188/2003

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 32.591.275.131,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01505570581 e P. Iva 01000001080 - R.E.A. 268300

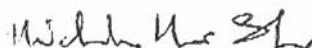


Queste verifiche di cui stiamo trattando sono state demandate dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ad esperti singolarmente accreditati presso l'OTIF; alcuni di questi, tra gli altri, sono di provenienza RFI.

A seguito della Decisione della Commissione UE del 29 aprile 2004, che determina i parametri fondamentali delle specifiche tecniche di interoperabilità riguardanti i serbatoi, le cisterne ed i carri adibiti al trasporto di merci pericolose e gas sotto pressione, (che riporta, tra l'altro, al punto 2.7: "i carri adibiti al trasporto di merci pericolose devono rispettare i requisiti della presente STI e quella del RID") e a seguito del Decreto legislativo 30 settembre 2004 n.268 mediante il quale l'Italia riconosce il valore cogente delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità del sistema ferroviario trans europeo convenzionale (STI) così come definite a livello internazionale, viene superato il paragrafo II. 4 della procedura cui fate riferimento.

Tali principi sono inoltre confermati dalla Direttiva 2008/68/CE del 24.9.2008 relativa al trasporto di merci pericolose (ultimo RID).

Distinti saluti.


Michele Mario Elia

L'Amministratore Delegato

Spett.le ORSA
Segreteria Generale
Via Magenta n. 13
00185 Roma

p.c. Ing. Alberto Chiovelli
Direttore
Agenzia Nazionale per la
Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45
50123 Firenze

Oggetto: Circolazione dei carri cisterna preposti al trasporto delle merci pericolose nella Rete Ferroviaria Nazionale.

Con riferimento alla Vostra nota del 23.10 u.s. ed in adesione alle necessità di chiarimento da Voi espresse, al fine di fornire ogni elemento utile a sgombrare qualsivoglia timore in merito all'adeguatezza della sicurezza del nostro sistema ferroviario, facciamo presente quanto segue.

Come da Voi correttamente evidenziato la causa del sinistro di Viareggio è stato "il cedimento strutturale (rottura di un assile) del carro n.33807818210-6".

Proprio tale indiscutibile ed evidente circostanza, palesatasi fin dai primi momenti successivi al sinistro, rende del tutto inconferente rispetto alla tematica in questione qualsivoglia richiamo alla procedura RFI TCCS PR PO 02 002 A dell'8.7.2003, essendo la circolare in parola destinata a regolamentare esclusivamente la messa in servizio ed i controlli dei contenitori cisterna e dei serbatoi ovvero sia dei dispositivi "sovrastanti" la sottostruttura del carro, e quindi, come noto, non confondibili con i controlli relativi alla sottostruttura del carro.

A seguito della Decisione della Commissione UE del 29 aprile 2004, che determina i parametri fondamentali delle specifiche tecniche di interoperabilità riguardanti, tra l'altro il sottosistema "Carri merci" (che riporta, tra l'altro, al punto 2.7: "i carri adibiti al trasporto di merci pericolose devono rispettare i requisiti della presente STI e quella del RID") e a seguito del Decreto legislativo 30 settembre 2004 n.268, mediante il quale l'Italia riconosce il valore cogente delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale (STI) così come definite a livello internazionale, viene superato il paragrafo II . 4 della procedura cui fate riferimento.

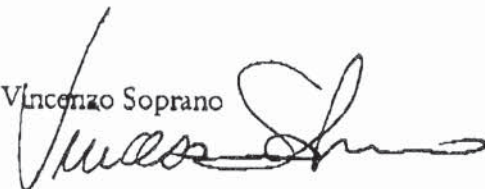
Tali principi sono inoltre confermati dalla Direttiva 2008/68/CE del 24/9/2008 relativa al trasporto di merci pericolose.

Per Vostra completa informazione comunichiamo che, a seguito dei successivi accertamenti effettuati, risulta che per il carro cisterna coinvolto nell'incidente di Viareggio fu avanzata richiesta di intervento il 2.2.2009 e che, a seguito di tale richiesta, fu effettuata una verifica documentata con il verbale n.9 del 19.2.2009 relativa alla "prova di tenuta intermedia del serbatoio del carro"; nel suddetto verbale sono altresì riportate le nuove scadenze di revisione e di tenuta intermedia del serbatoio, entrambe fissate al 15.12.2012.

Ad ogni buon fine Vi confermiamo pertanto che tutti i carri cisterna per il trasporto di merci pericolose trasportati da Trenitalia sono assoggettati al RID.

Distinti saluti.

Vincenzo Soprano





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

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

