



*Ministero delle
Infrastrutture e dei Trasporti*
Ufficio Legislativo

Ufficio Interrogazioni
Classifica: 3366/SIS

→ al *Sen. Franca BIONDELLI*

M INF-GABINETTO
Uffici Diretta Collaborazione Ministro
INTERROG
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0036711-10/09/2010-USCITA
24.01

SENATO della REPUBBLICA

e, p. c.

*alla Presidenza del Consiglio dei Ministri -
Dipartimento Rapporti con il Parlamento- Ufficio III*

al Segretariato Generale del Senato della Repubblica

R O M A

Oggetto: Interrogazione n° 4-03335 pubblicata sul resoconto sommario n. 397 del 16/06/10

In riferimento all'interrogazione indicata in oggetto, si forniscono i seguenti elementi di risposta.

In considerazione dell'aumento dei casi di perdita di merci pericolose da carri provenienti dall'estero registrati nel corso degli ultimi anni, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) ha emesso, in data 1 febbraio 2010 una nota con la quale è stato disposto che le imprese ferroviarie debbano effettuare controlli sugli organi di chiusura delle ferrocisterne contenenti merci pericolose provenienti dall'estero anche se, per accordi con imprese straniere, questi controlli sono effettuati in un regime "di fiducia" dall'impresa ferroviaria estera. Questa misura è stata adottata per limitare l'ingresso sul territorio italiano di ferrocisterne con anomalie. La stessa nota suggerisce l'adozione di sistemi automatici di rilevamento delle eventuali perdite.



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio Legislativo

Probabilmente, anche in forza di questo provvedimento che ha prodotto un incremento dei controlli, è aumentato il numero di casi in cui a carri contenenti merci pericolose sono state rilevate anomalie nelle stazioni di confine, tra cui quello citato nell'interrogazione: questi carri sono stati fermati al confine, evitando il loro successivo inoltro sul territorio italiano, ottenendo in tal modo il risultato che ci si era prefissi con il provvedimento stesso.

Sempre nell'ottica del rafforzamento dei controlli sul trasporto di merci pericolose per ferrovie, all'interno del territorio nazionale è stata emessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la circolare 0030048 del 6 aprile 2010 che prevede una serie di azioni mirate al rafforzamento del presidio riguardante la sicurezza del trasporto delle merci pericolose, introducendo una procedura specifica per rendere rintracciabile l'escuzione di tutti gli accertamenti previsti, in particolare quelli svolti sulle ferrocisterne da parte dei primi operatori della catena del trasporto di merci pericolose (riempitore e impresa ferroviaria trasportatrice), con la finalità di ridurre il rischio di immettere sulla rete ferroviaria ferrocisterne in condizioni di non conformità.

Dall'entrata in vigore di tale dispositivo risulta un solo caso di perdita di merci pericolose all'interno dei confini nazionali.

Per quanto riguarda i controlli sul trasporto delle merci pericolose, si fa presente che l'Agenzia, nell'assolvimento dei propri compiti ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, svolge da tempo attività di ispezione e di *audit* sulle imprese ferroviarie in possesso di certificato per effettuare trasporto di merci pericolose.

L'Agenzia ha messo in atto anche misure tese a garantire l'integrità del trasporto di merci pericolose per ferrovia. Tra queste è stata richiesta per ogni rotabile l'esistenza della "tracciabilità" dei processi manutentivi, con particolare riferimento agli assili e alle sospensioni a balestra, ovvero la disponibilità delle informazioni relative agli standard costruttivi adottati, alla data di fabbricazione, al fabbricante, alle attività manutentive ed al



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Ufficio Legislativo

soggetto deputato alla manutenzione, prevedendo controlli straordinari sui rotabili per i quali non siano disponibili tutte le informazioni. Ai carri per i quali non sono ancora disponibili queste informazioni, è stato imposto il limite di velocità di 60 km/h nelle stazioni e durante l'attraversamento delle grandi aree urbane individuate dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

Altri provvedimenti adottati sono: la richiesta alle imprese ferroviarie di utilizzare per il trasporto di merci pericolose locomotive dotate di sottosistemi di bordo per la protezione della marcia del treno, l'attivazione di sinergie con i compartimenti territoriali della Polizia ferroviaria per l'immediata segnalazione di eventi anomali riguardanti carri con merci pericolose, il coinvolgimento anche di agenzie estere per la sicurezza ferroviaria per i trasporti che hanno origine al di fuori del confine italiano.

Inoltre, con la Direttiva 1/dir/2010 del 22 febbraio 2010 l'Agenzia ha attribuito specifiche responsabilità a Rete ferroviaria italiana (RFI), che ha l'obbligo di individuare un proprio responsabile di scalo negli scali terminali ricadenti nell'applicazione del decreto del Ministero dell'ambiente del 20 ottobre 1998 dove sono già previsti i responsabili di scalo delle imprese ferroviarie, e negli scali di smistamento in cui sono programmate manovre di carri di merci pericolose.

Al responsabile di scalo di RFI la Direttiva dell'Agenzia attribuisce compiti organizzativi, di coordinamento e di controllo delle attività di competenza dei responsabili delle imprese ferroviarie

Dal punto di vista normativo, il trasporto ferroviario delle merci pericolose è disciplinato a livello internazionale dal Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID), relativamente agli aspetti specifici legati alle merci pericolose, e, a livello nazionale, dalle Norme per la verifica tecnica dei veicoli, che si applicano a tutte le tipologie di trasporto ferroviario.

Atto Senato

Interrogazione a risposta scritta 4-03335
presentata da
FRANCA BIONDELLI
mercoledì 16 giugno 2010, seduta n.397

BIONDELLI - Ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare - Premesso che:

nei giorni scorsi, un treno partito da Lione e diretto a Novara, carico di etere metilbutilico, è stato fermato a Ventimiglia in seguito a una segnalazione;

dai controlli eseguiti sono emerse irregolarità tali da richiedere l'immediata messa in sicurezza delle cisterne dalle quali si sprigionavano perdite di combustibile altamente infiammabile;

il treno intercettato, se avesse proseguito la sua corsa per raggiungere lo scalo di Novara, avrebbe attraversato numerosi centri abitati, anche molto vasti, esponendo la popolazione a gravissimi quanto ingiustificati pericoli;

questa vicenda, non dissimile da quella accaduta ad Alessandria non più di un mese fa, riporta necessariamente alla memoria vicende di cronaca recente come la tragedia di Viareggio causata, stando a quanto di pubblico dominio, proprio da un cedimento strutturale di una delle cisterne del convoglio, anch'esso in partenza da Trecate e diretto a Gricignano secondo un percorso analogo,

si chiede di sapere:

quali misure i Ministri in indirizzo intendano porre in essere affinché i controlli su questo tipo di convogli siano inaspriti;

se siano previste revisioni alle normative che regolano il trasporto di merci pericolose, soprattutto su rotaia, al fine di tutelare in maniera concreta il cittadino.

(4-03335)