

Richieste di estensione al Certificato di Sicurezza in corso nel 2009

Impresa Ferroviaria	Richiesta	Servizio	Linee
GTS	08/04/2008 10/04/2008 02/12/2008 01/04/2009 10/06/2009	Merci Pericolose	Tutte CdS 37/2009
Ferrottramviaria	06/11/2008	Passeggeri	Pescara - S.Vito - Termoli - S.Severo - Foggia - Barletta - Bari Parco Nord - Bari C.le - Bari Parco Sud - Brindisi - Surbo - Lecce Bari c.le - Gioia del Colle - Taranto Foggia - Benevento - Caserta - Bivio Nola - Nola
	18/03/2009	Merci Pericolose	Linee del CdS 114/07
	08/09/2009	Merci + Passeggeri	Pescara - Rimini
DB SCHENKER RAIL ITALIA Srl	30/07/2008 18/02/2009 24/02/2009	Merci	Brescia S.Zeno Brescia - Verona P.N. Scalo - Verona Q.E. Reggio Emilia - Modena Cantalupo - Nizza M. - Castagnole - Bra - Cavallermaggiore Bra - Carmagnola
Ferrovie Udine Cividale	31/03/2009	Merci Pericolose	Tutte le linee già certificate
	01/07/2009 02/07/2009 01/09/2009	Merci + Passeggeri	Trieste C.Marzio - Trieste Aquilina
Railone SpA	07/04/2009	Passeggeri	Linee del CdS 125/2008
Hupac	30/04/2009	Merci + Merce Pericolose	Milano Lambrate - Brescia Milano Lambrate - Voghera Brescia - Vicenza Vicenza - Padova Padova - Padova Interporto
Compagnia Ferroviaria Italiana	08/07/2009	Merci +	Parma - Fornovo - S. Stefano M. Bivio Calderara - Bivio Trebbio - Castelnuovo - Bologna In.to
	29/12/2009	Merci Pericolose	Orte - Terni

Impresa Ferroviaria	Richiesta	Servizio	Linee
SNCF Fret Italia	04/08/2009 27/11/2009 02/12/2009	Merci + Merci Pericolose	Cuneo - Limone Bivio Castelrosso - Casale M. - Valenza Chivasso - Ivrea Torino Sm.to Nord - Torino Lingotto
Arenaways	09/09/2009	Passeggeri	Torino P.Susa Sotterranea - Torino Stura PM Torino Rebaudengo Fossat a Valenza - Casale - Casale popolo - Bivio Castelrosso - Chivasso
	12/11/2009		Torino Lingotto - Torino P.N. Torino P.N. - Torino P.Susa Domodossola - Novara via Arona e via Borgomanero
	17/12/2009		Biella - Santhià/ Biella - Novara
Crossrail	11/09/2009	Merci + Merci Pericolose	Mortara - Torreberetti - Valenza - Alessandria - Alessandria Sm.to Alessandria - Tortona - Voghera - Broni - Piacenza Faenza - Rimini - Falconara - Ancona Codogno - Acquaneve - Cavatigozzi - Cremona Melzo - Treviglio C. - Rovato - Brescia Sc. - Brescia Treviglio - Crema - Olmeneta - Cremona Sesto Calende - Laveno Gallarate - Laveno - Luino Milano Rogoredo - Pavia - Voghera - Tortona - Arquata Alessandria - Asti - Trfarello - Torino Lingotto - Quadrivio Zappata - Torino Orbassano Alessandria - Alessandria Sm.to Alessandria - Cantalupo - Aquil Terme - San Giuseppe Cairo Novara - Vercelli - Santhià - Chivasso - Torino Porta Susa - Torino Lingotto Torino Porta Susa - Bivio Crocetta - Torino S.Paolo - Torino Orbassano Alessandria Smistamento - Novi S.B. - Arquata Castelbolognese - Lugo - Russi - Ravenna
Ferrovie Emilia Romagna	06/10/2009	Passeggeri + Merci + Merci Pericolose	Aulla - Lucca La Spezia Centrale - Genova Sampierdarena Smistamento Piacenza - Casalpuisterlengo - Milano Rogoredo B/PC Melegnano - Milano Rogoredo Milano Rogoredo - PM Trecca PM Trecca - Milano Sm.to Treviglio - Pioltello Pioltello - Milano Sm.to Pioltello - Milano Lambrate Milano Lambrate - Milano Centrale Orte - Falconara Marittima Ancona - Ancona Marittima Fidenza - Salsomaggiore Piacenza - Broni - Voghera Voghera - Tortona Tortona - Novi Ligure - Aquata Scrivia Arquata Scrivia - Ronco Scrivia Genova Sampierdarena Smistamento - Genova Marittima PM Trecca - Milano Lambrate Treviglio Ovest - PM Adda Voghera - Milano Rogoredo (via Bressana B./Pavia) Ancona - Pescara Ronco Scrivia - Q.Torbella (via Busalla, via Mignanego) Q.Torbella - Genova Sampierdarena Sm.to Genova Sampierdarena Smistamento - Genova Marittima (via sommegibile) Genova Sampierdarena - Bivio Castelluccio Genova Sampierdarena - Bivio Castelluccio (via curva) Bivio Castelluccio - Genova Voltri Mare Bolzano - Brennero Padova Campo Marte - Camposampiero Camposampiero - Castelfranco Veneto Camposampiero - Cittadella

Impresa Ferroviaria	Richiesta	Servizio	Linee
Ferrovia Adriatico Sangritana	25/11/2009	Passeggeri + Merci + Merci Pericolose	Porto d'Ascoli - Ascoli Piceno
Serfer	11/12/2009	Merci + Merci Pericolose	Savigliano - Cuneo Treviglio - Bergamo Padova - Bologna San Donato Brescia - Parma Verona Quadrante Europa - Mantova Verona Quadrante Europa - Bologna San Donato - Mantova Ferrara - Ravenna Cittadella - Bassano del Grappa Firenze Rifredi - Firenze Osmannoro Mortara - Casalmonteferrato Cremona - Bergamo (via Treviglio) Cremona - S.Zeno Brescia - Brescia Scalo - Bivio Mella Cremona - Nogara Rovato - Lecco La Spezia - Parma Lecco - Molteno - Albate Lecco - Tirano

PAGINA BIANCA

Allegato 2 alla

**RELAZIONE SULLE ATTIVITA' SVOLTE DALL'AGENZIA NAZIONALE PER LA
SICUREZZA DELLE FERROVIE NELL'ANNO 2009**

e primi elementi sull'attività svolta nel 2010 fino al 31 agosto

**PROVVEDIMENTI E AZIONI INTRAPRESE DALL' AGENZIA
NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE A SEGUITO
DELL'INCIDENTE DI VIAREGGIO**

Provvedimenti e azioni intraprese dall' Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a seguito dell'incidente di Viareggio

Il presente documento riporta gli elementi finora emersi sull'incidente avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 e i conseguenti provvedimenti che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria ha ritenuto adottare, sia con stretto riferimento all'incidente di Viareggio, sia in generale con riferimento al trasporto delle merci pericolose.

1. Ricostruzione dell'incidente

Il giorno 29 giugno 2009 il treno 50325 dell'Impresa ferroviaria Trenitalia, composto da 14 carri cisterna carichi di idrocarburi gassosi in miscela liquefatta, comunemente chiamati GPL (Gas di Petrolio Liquefatti), codice pericolo 23 e numero ONU 1965, proveniente da Trecate e diretto a Gricignano - Teverola, durante il transito sul 4° binario della stazione di Viareggio, alla velocità di circa 90 km/h, sviava con il primo carrello del carro n. 3380 7818210-6, primo carro dopo la locomotiva, in corrispondenza del segnale di partenza lato Genova.

Il lato destro del carrello sviato urtava contro il marciapiede del 4° binario, mantenendo il convoglio nella traiettoria del binario percorso dal treno per tutta la lunghezza della pensilina.

In corrispondenza di una riduzione dell'altezza del marciapiede rispetto al piano del ferro, relativa ad un ex attraversamento a raso, una ruota destra del primo carrello saliva sul marciapiede determinando il ribaltamento sul lato sinistro del primo carro. Conseguentemente il 2°, 3°, 4° e 5° carro si ribaltavano, mentre il 6° e 7° carro sviavano senza ribaltarsi; i rimanenti 7 carri rimanevano sul binario.

Il ribaltamento del primo carro provocava lo sgancio del tenditore di unione con la locomotiva, il disaccoppiamento della condotta generale e la conseguente attivazione della frenatura di emergenza.

Il carro si arrestava in prossimità del deviatoio n. 13, circa 250 metri dopo la fine del marciapiede.

La locomotiva, non sviata, si arrestava per effetto della frenatura di emergenza, circa 40 metri dopo il primo carro ribaltato.

Le molle di sospensione, parti dei carrelli e alcune sale montate sono state ritrovate lungo i binari in più punti. Tra le sale montate, in particolare la prima sala del carrello anteriore del primo carro aveva l'asse piegato, la seconda sala dello stesso carrello invece presentava il fusello rotto in prossimità della portata di calettamento del corpo ruota sull'asse.

La sala con il fusello rotto, priva della boccola, distaccatasi dal carrello, ha attraversato il fascio di binari, arrestandosi in corrispondenza di un deposito di combustibile alla destra del treno. La boccola, con il fusello, è stata ritrovata a circa 30 metri dalla sala.

Dal primo carro, a causa di uno squarcio lungo circa 15 cm del serbatoio, prodottosi durante l'evento, fuoriusciva il gas che invadeva la zona circostante e gli edifici situati in prossimità dell'area ferroviaria.

Dopo circa 3 minuti (ore 23.51) il gas fuoruscito dalla cisterna si incendiava provocando diverse deflagrazioni che investivano l'area ferroviaria e le abitazioni circostanti con le ben note tragiche conseguenze.

2. Esito degli accertamenti

2.1 Visita all'officina CIMA Riparazioni di Bozzolo MN

Il carro n. 3380 7818210-6 aveva effettuato l'ultima manutenzione programmata presso l'officina

CIMA Riparazioni di Bozzolo (MN), il 2 marzo 2009; la successiva manutenzione doveva essere effettuata entro 4 anni da tale data.

Pertanto, il primo e il 2 luglio 2009 personale dell'Agenzia ha effettuato una visita ispettiva presso la succitata officina.

L'officina CIMA è riconosciuta e certificata da Railion Deutschland AG per la manutenzione dei carri ferroviari nel rispetto della normativa di riferimento Vereinigung der Privatgüterwagen-Interessenten (VPI), utilizzata in Germania per la manutenzione di tutti i carri dei detentori privati.

Il certificato di riconoscimento VPI all'officina CIMA è stato rilasciato il 30/10/2008 con scadenza il 30/11/2011. Precedentemente la stessa officina era stata certificata anche dall'Autorità nazionale per la sicurezza tedesca "EISENBAHN-BUNDESAMT" (EBA) per il periodo 2005 - 2008.

Il carro in argomento, su mandato del proprietario GATX Rail Germany, era stato inviato presso l'officina CIMA il 21/01/2009 per essere sottoposto ad un intervento di manutenzione, così come previsto dal piano di manutenzione del carro (Manuale di Manutenzione VPI seconda ediz. 01/02/2008) ed è stato riconsegnato all'esercizio dalla stessa officina il 2 marzo 2009.

Il suddetto intervento di manutenzione, per quanto riguarda le sale, non prevede il controllo ad ultrasuoni degli assi ma soltanto dei controlli visivi e strumentali del rodiggio. Nel corso di questi controlli il personale dell'officina CIMA ha rilevato delle non conformità su due sale presenti sul carro appartenenti allo stesso carrello e pertanto ha richiesto al proprietario l'invio di due sale revisionate per la loro sostituzione.

Dai documenti forniti dall'officina CIMA, risulta che il proprietario del carro ha fatto pervenire all'officina stessa 2 sale (n. US 98331 e 85890) per la sostituzione con quelle in opera rilevate non conformi.

La sala n. US 98331 è quella poi ritrovata a Viareggio con il fusello rotto.

Le sale sono state inviate per conto di GATX Rail Germany dall'officina di manutenzione tedesca Jungenthal-Waggon di Hannover certificata da Railion Deutschland AG.

Dette sale erano state sottoposte nel mese di novembre 2008, presso lo stabilimento Jungenthal-Waggon di Hannover, ad una revisione che prevede anche l'effettuazione dei controlli non distruttivi sull'asse.

L'officina CIMA ha dichiarato di aver sottoposto, come previsto dall'intervento di manutenzione, a controllo visivo le due sale e di aver verificato che il diametro delle ruote fosse compatibile con quello delle altre ruote del carro, prima di applicare le stesse sul carrello.

Infine è risultato che la cisterna, in data 10 febbraio 2009 era stata sottoposta alla ispezione prevista dal RID (ispezione esterna e prova di tenuta del serbatoio del carro cisterna); la successiva revisione del serbatoio e della relativa prova di tenuta intermedia era prevista il 15/12/2012.

2.2 Visita congiunta con l'Autorità nazionale per la sicurezza tedesca (EBA) all'officina Jungenthal - Waggon GmbH di Hannover l'8 luglio 2009

A seguito delle informazioni acquisite in occasione della visita presso l'officina CIMA si è reso quindi necessario effettuare un incontro con l'Autorità nazionale per la sicurezza tedesca (EBA) e una visita congiunta con la stessa Autorità all'officina Jungenthal - Waggon GmbH.

In occasione della riunione con i rappresentanti dell'EBA è stata concordata la consegna dei documenti richiesti da questa Agenzia all'EBA con la nota prot. ANSF 03486/09 del 1° luglio 2009.

Inoltre è stata fatta una valutazione relativa al processo di omologazione e di immatricolazione del carro coinvolto nell'incidente: L'EBA ha illustrato una parte del dossier di omologazione del prototipo (carro n. 3380781484-2 omologato in Germania nel 2003) a cui fa riferimento la dichiarazione di conformità del primo carro del treno sviato a Viareggio.

Poiché i componenti rilevati nel carro sviato, dichiarato conforme a quello omologato, risultano di altro tipo e di data antecedente all'anno di costruzione del carro (1973 carrello – 1974 sala montata – 2003 omologazione prototipo – 2004 immatricolazione carro incidentato), questa Agenzia ha richiesto all'EBA approfondimenti circa l'intercambiabilità dei componenti, di chiarire se l'omologazione del prototipo si riferisce a componentistica totalmente nuova e di conoscere il numero di carri dichiarati conformi al suddetto prototipo ed immatricolati nel registro nazionale tedesco con i relativi numeri di servizio.

In occasione della visita presso l'officina Jungenthal - Waggon GmbH i rappresentanti dell'officina hanno fornito ulteriore documentazione che è stata richiesta e consegnata all'Autorità giudiziaria.

2.3 Ulteriori accertamenti

La Commissione di indagine incaricata di svolgere accertamenti per conto dell'Agenzia, istituita dal Direttore dell'Agenzia stessa con nota ANSF 03429/09 del 30/06/2009, al fine di definire con esattezza il succedersi dei fatti, le cause e le azioni correttive da intraprendere, oltre agli accertamenti tecnici sul sito dell'incidente e successivamente alle sale montate del carro che ha originato lo svio del treno, ha richiesto a Trenitalia e RFI la trasmissione di ulteriore documentazione:

Trenitalia (con nota ANSF 03654/09 del 07/07/2009)

- documenti di accompagnamento del treno,
- documenti riguardanti il mezzo di trazione,
- documenti riguardanti il materiale rimorchiato,
- documenti riguardanti la normativa e il personale,
- rapporti e relazioni;

RFI (con nota ANSF 04019/09 del 21/07/2009)

- documenti riguardanti le prescrizioni comunicate al personale di condotta del treno,
- rapporti di servizio redatti dal personale interessato all'evento, registrazioni delle chiamate di emergenza,
- registrazioni degli apparati della stazione di Viareggio,
- registrazioni dei rilevatori temperatura boccole interessati al passaggio del treno,
- certificazione dello stato dell'infrastruttura, rilievi del binario effettuati dopo l'evento,
- relazione d'inchiesta.

Trenitalia in data 31/07/2009 ha trasmesso i documenti richiesti escluso la relazione di inchiesta, che è stata trasmessa a questa Agenzia con nota prot. Trenitalia – Div. Cargo – Area Sud n. 37 del 14/04/2010.

RFI in data 12/08/2009 ha trasmesso i documenti richiesti e in data 25/09/2009 La relazione di inchiesta individuando la causa di quanto occorso nel cedimento di un asse del primo carrello in composizione al treno. A seguito del cedimento dell'asse il carro cisterna è sviato e ribaltato. Secondo RFI la cisterna contenete il GPL, ribaltandosi, ha urtato contro un deviatore, procurandosi uno squarcio dal quale è fuoriuscito il gas che successivamente è deflagrato.

La relazione di Trenitalia giunge ad analoghe conclusioni fatto salvo che non si pronuncia sulla causa del danneggiamento della cisterna.

Successivamente all'incidente l'Autorità giudiziaria ha formulato a questa Agenzia una serie di

richieste di elementi tecnico normativi che sono stati puntualmente forniti ed in merito ai quali questa Agenzia è vincolata a mantenere la riservatezza.

Questa Agenzia, per poter trarre le proprie definitive conclusioni, ritiene necessario effettuare alcuni rilievi sulle parti incidentate al momento non accessibili in quanto poste sotto sequestro da parte dell'Autorità giudiziaria, la quale, comunque, su esplicita richiesta dell'Agenzia ha dato la disponibilità a consentire l'accesso non appena lo stato delle indagini lo consentirà.

Comunque gli elementi fino ad oggi acquisiti, pur non consentendo una completa ricostruzione dell'evento, sono risultati sufficienti per poter intraprendere misure ed azioni finalizzate ad evitare il ripetersi di incidenti analoghi.

3. Misure adottate

3.1 Provvedimenti immediati sugli assi

A seguito dei primi accertamenti l'Agenzia, con nota prot. ANSF 03556/09 del 03/07/2009, ha posto in essere provvedimenti immediati finalizzati ad individuare il più rapidamente possibile gli assi che si trovassero in condizioni simili a quello rotti a Viareggio. In particolare è stato prescritto a tutte le imprese ferroviarie, in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto merci, di individuare i carri utilizzati nei propri treni con assi rientranti in una delle tre seguenti condizioni:

- 1) sono stati sottoposti agli ultimi controlli non distruttivi presso l'officina di manutenzione tedesca Jungenthal - Waggon;
- 2) provengono dalla colata n° 67156 del novembre 1974 del costruttore identificato dalla sigla LKM;
- 3) sono utilizzati nelle sale montate appartenenti al gruppo di scambio 75.2 (n° disegno asse 038-01Z2/00020006-02.12),

e di fermarli immediatamente per sottoporre gli assi a dei controlli straordinari ad ultrasuoni, per poi metterli di nuovo in esercizio solo dopo avere effettuato i controlli, chiaramente in caso di esito positivo degli stessi.

Il provvedimento del 3 luglio 2009, indirizzato a tutte le imprese ferroviarie, è stato contestualmente notificato, per l'adozione delle misure di competenza, a tutte le Autorità nazionali per la sicurezza delle ferrovie degli altri Stati membri dell'Unione europea e all'Agenzia Ferroviaria Europea (European Rail Agency - ERA) con nota prot. ANSF 03557/09 del 03/07/2009.

Tale provvedimento è tuttora vigente.

A seguito dell'emanazione di tale provvedimento sono stati individuati nel corso del 2009 18 carri della GATX che rientravano in una delle tre casistiche di cui sopra:

- 15 di essi sono stati sottoposti immediatamente a controlli ad ultrasuoni e trasferiti presso gli impianti di loro assegnazione per la sostituzione delle sale montate.
- sui restanti 3 carri, sui quali l'ultimo controllo ad ultrasuoni era stato effettuato presso l'impianto di Hannover, sono state sostituite le sale montate presso gli impianti nei quali si trovavano (Bolzano e Bologna S. Donato).

Nel corso del 2010 GATX ha comunicato a questa Agenzia di aver sostituito gli assili ad un altro carro in quanto quelli già montati, come risulta dalla successiva comunicazione dell'Impresa ferroviaria Trenitalia, erano stati sottoposti al controllo ad ultrasuoni presso l'officina di Hannover.

3.1.1 Ricorso al Tar della Società Rail Cargo Austria

Il provvedimento emanato dall'Agenzia con la nota del 3 luglio 2009 è stato impugnato dalla Società Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft, con ricorso al TAR, per eccesso di potere per travisamento dei presupposti di fatto, carenza assoluta di motivazione, difetto di adeguata istruttoria, illogicità manifesta, nonché per violazione degli artt. 23 e 49 del Trattato CE (testo consolidato), e con istanza di sospensione cautelare per la sussistenza di un danno grave ed irreparabile conseguente al divieto di circolazione imposto ai propri mezzi.

L'istanza di sospensiva è stata respinta dal TAR, con ordinanza n. 5524/2009 del 26 novembre 2009, per mancanza di *fumus boni juris*, "considerato che il ricorso non presenta consistenti elementi di fondatezza alla luce delle argomentazioni addotte dall'Amministrazione nella propria memoria di costituzione".

L'Agenzia, infatti, ha dimostrato l'accuratezza delle indagini svolte, effettuate con riferimento a tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nell'incidente, per acquisire ed approfondire ogni possibile elemento utile per evitare il ripetersi di quanto accaduto.

3.2 Ulteriori provvedimenti relativi agli assi

Il 5 agosto 2009 l'Agenzia ha convocato tutti gli operatori (ivi comprese le Imprese ferroviarie) per acquisire elementi relativamente ai carri trasportanti le merci pericolose immatricolati in Italia o immatricolati all'estero ma utilizzati in Italia.

Il 18 ed il 19 di agosto l'Agenzia ha partecipato ad un incontro tecnico presso l'ERA preparatorio della Conferenza tenutasi il successivo 8 settembre che ha determinato l'attivazione di una apposita Task Force di cui si dirà nel seguito.

3.2.1 Tracciabilità delle operazioni di manutenzione

L'Agenzia ha adottato una serie di provvedimenti destinati al parco rotabili adibito al trasporto merci finalizzati principalmente a verificare per ogni rotabile l'esistenza della "tracciabilità" dei processi manutentivi, con particolare riguardo agli assi.

Per tracciabilità si è intesa la disponibilità delle informazioni relative agli standard costruttivi adottati, alla data di fabbricazione, al fabbricante, alle attività manutentive ed al soggetto deputato alla manutenzione, prevedendo controlli straordinari sui rotabili per i quali non siano disponibili tutte le informazioni.

Con la nota prot. ANSF 04738/09 del 26/08/2009 è stato richiesto a tutte le Imprese ferroviarie in possesso di certificato di sicurezza per il trasporto merci di effettuare controlli non distruttivi su tutti gli assi appartenenti alla stessa categoria dell'asse rotto e montati su carri immatricolati o utilizzati continuativamente in Italia (noleggio), non in possesso della suddetta tracciabilità.

In particolare è stato richiesto alle imprese ferroviarie quanto segue:

- assicurarsi che per tutti gli assi di tipo A (con riferimento alla fiche UIC 510-1) sia garantita la tracciabilità (standard costruttivi adottati, data di fabbricazione, fabbricante, attività manutentive, manutentore/impianto di assegnazione, ultime revisioni e scadenze);
- in caso di mancanza di tracciabilità ricorrere con ogni urgenza a controlli straordinari ad ultrasuoni;
- presentare un crono-programma relativo alle attività suddette.

Una volta scaduti i termini riportati nel crono-programma gli assi privi di tracciabilità, che non hanno effettuato i controlli ad ultrasuoni o non li hanno superati, non potranno essere più utilizzati.

Inoltre è stato dato incarico alle imprese ferroviarie italiane di chiedere ai propri interlocutori esteri gli elementi tecnici relativi alla manutenzione degli assi dei carri esteri da far circolare in Italia in regime di scambio.

Infine, sempre con la nota del 26 agosto 2009, è stato chiesto di estendere le attività di cui sopra anche ai carri utilizzati per il trasporto di merce non pericolosa attraverso la presentazione di un idoneo crono-programma al fine di completare tutte le attività entro massimo sei mesi.

Tutte le informazioni devono essere contestualmente inserite da ciascuna impresa ferroviaria in apposite banche dati accessibili all'Agenzia.

A seguito della nota dell'Agenzia del 26 agosto 2009, gli operatori hanno segnalato che i termini temporali fissati nella nota stessa erano eccessivamente ridotti e hanno richiesto una proroga. Con la successiva nota prot. ANSF 06846/09 del 26/11/2009, l'Agenzia ha concesso una dilazione dei tempi, ma ha ritenuto necessario imporre che, nelle more del completamento della raccolta dei dati, tutte le ferrocisterne trasportanti merci pericolose per le quali non siano disponibili le informazioni relative alla tracciabilità non superino i 60 km/h nelle stazioni e, successivamente con nota prot. ANSF 00110/10 del 12/01/2010, nelle aree urbane.

In data 26 maggio 2010 è stato convocato un ulteriore incontro con gli operatori per verificare lo stato di attuazione delle richieste dell'Agenzia, da cui si è rilevato che la tracciabilità degli assili richiesta con la nota del 26 agosto 2009:

- è stata completata per i carri cisterna immatricolati in Italia e adibiti al trasporto di merci pericolose, relativamente ai dati reperibili senza dover procedere all'apertura delle boccole, mentre i dati il cui rilievo richiede l'apertura delle boccole sono disponibili per un 25/30 % dei succitati carri;
- è al 30/40 % per i carri immatricolati in Italia e non adibiti al trasporto di merci pericolose;
- è disponibile al 50% (fonte UIP) per i carri esteri adibiti al trasporto di merci pericolose che si ritiene possano circolare in Italia.

Pertanto questa Agenzia, con nota prot. ANSF 03356/10 del 28/05/2010, ha stabilito che:

- dal 1° luglio 2010 le ferrocisterne immatricolate in Italia per le quali non siano ancora state acquisite le informazioni richieste con la nota del 26 agosto 2009, esclusi l'anno di costruzione e il nominativo del fabbricante, non potranno più essere utilizzate per il trasporto di merci pericolose;
- dal 1° gennaio 2011 le stesse restrizioni saranno applicate per i carri pianale immatricolati in Italia;
- sempre dal 1° gennaio 2011 le imprese ferroviarie non dovranno più accettare i trasporti di merci pericolose effettuati con carri immatricolati all'estero per i quali non siano ancora state acquisite le informazioni richieste con la nota del 26 agosto 2009, esclusi l'anno di costruzione e il nominativo del fabbricante;
- le restanti informazioni dovranno essere reperite secondo quanto riportato nella nota di Trenitalia TRNIT.DT.SE.DEE\P\2010\0007994 del 26 febbraio 2010;
- per il traffico combinato di merci pericolose dovranno prioritariamente essere utilizzati carri pianale in possesso della richiesta tracciabilità;
- per quanto non specificato sopra ci si dovrà attenere a quanto sarà stabilito in ambito europeo.

Restano in vigore le limitazioni di velocità introdotte con la nota del 26 novembre 2009.

3.2.2. Lettera delle Associazioni europee al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

In conformità alla nota dell'Agenzia del 26 agosto 2009, le imprese ferroviarie italiane hanno richiesto ai propri interlocutori esteri di acquisire informazioni in merito alla tracciabilità dei carri esteri da far circolare in Italia in regime di scambio.

A seguito di tali richieste le associazioni europee di settore (Community of European Railways and Infrastructure Companies - CER, European Rail Freight Association - ERFA, International Union of Private Wagons - UIP e International Union of combined Road-Rail transport companies - UIRR), con nota del 7 ottobre 2009, hanno scritto al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ed al Direttore dell'Agenzia. In tale nota sono state evidenziate perplessità sulle misure prese dall'Agenzia e sulle informazioni richieste per la tracciabilità degli assi.

A seguito delle criticità sopra illustrate, in linea con il dichiarato obiettivo di aumentare la sicurezza ferroviaria, le suddette Associazioni hanno proposto misure alternative.

Le Associazioni ferroviarie hanno proposto di fornire ad ANSF i dati maggiormente rilevanti peraltro estesi a tutta l'UE, col vantaggio di generare anche lì un effetto più sostenibile rispetto ad una misura nazionale isolata.

Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha risposto in data 9 novembre 2009, ringraziando le associazioni per le proposte formulate nella loro lettera del 7 ottobre 2009 e concordando con le stesse proposte in quanto risultano in linea con lo studio della Task Force guidata dall'ERA. Tuttavia il Ministro ha precisato che tali proposte si configurano come misure di medio periodo e come tali sono complementari e non alternative alle misure finora adottate in Italia dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Il Ministro infine ha confermato la piena disponibilità da parte dell'Agenzia e degli uffici competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per un incontro relativamente alle proposte avanzate dalle Associazioni.

Il 16 dicembre 2009 si è svolto a Viareggio l'incontro richiesto dalle Associazioni con i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Direttore dell'Agenzia, durante il quale le Associazioni hanno manifestato il loro impegno a rispettare le disposizioni italiane sulla tracciabilità degli assi e in particolare a raccogliere e fornire tutti i dati richiesti per la tracciabilità secondo quanto disposto da questa Agenzia. Tale impegno è stato messo a verbale, nella riunione finale della prima fase della Task Force (Viareggio 16 e 17 dicembre 2009), alla quale hanno partecipato pure i rappresentanti delle associazioni europee.

Preme evidenziare che in occasione di un recente inconveniente accaduto in Francia a causa di problemi alle ruote di un carro, il lavoro sulla tracciabilità degli assi iniziato su richiesta di questa Agenzia ha consentito all'Autorità Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie francese di individuare con grande rapidità i carri dotati di ruote con caratteristiche analoghe a quella coinvolta nell'inconveniente e di disporre l'immediato fermo per l'effettuazione dei necessari controlli.

3.2.3. Task-Force istituita dalla Commissione Europea

Dal momento che l'organizzazione attuale del traffico ferroviario merci richiede che le problematiche ad esso relative siano affrontate a livello internazionale, sia per assicurarne l'efficacia che per evitare di incorrere in procedimenti di infrazione a livello comunitario, tutti i provvedimenti adottati da questa Agenzia a seguito del disastro di Viareggio sono stati portati a conoscenza delle Autorità Nazionali per la Sicurezza delle ferrovie degli altri Stati membri dell'Unione Europea e dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA), con i quali sono stati avviati incontri e approfondimenti; allo stato attuale è stata emessa una dichiarazione comune condivisa da tutte le Autorità nazionali sulle azioni da intraprendere in ambito Europeo.

A seguito degli incontri tra Autorità Nazionali ed ERA e della Conferenza Europea sulla sicurezza ferroviaria dell'8 settembre scorso, nella quale è intervenuto il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, è stata istituita presso l'ERA stessa una Task Force, cui partecipa anche questa Agenzia, il cui programma di lavoro si è sviluppato in due fasi principali:

FASE 1 (Settembre 2009 – Dicembre 2009): Misure urgenti da prendere a seguito del ritorno di esperienza sulle rotture di assi in Europa (casi dell'Austria, Germania ed Italia).

È stata condivisa, sulla base delle informazioni ricevute dalle varie Autorità nazionali e le Associazioni di settore, la necessità di adottare misure attraverso un definito Piano di azione armonizzato a livello Europeo.

È stato deciso di effettuare, per un periodo di 12 mesi a partire dal 1° aprile 2010, una campagna straordinaria di controlli visivi degli assi secondo i criteri definiti in un "Catalogo per i controlli visivi" (European Visual Inspection Catalogue – EVIC) che è stato approvato dalla Task Force ERA a conclusione della prima fase del suo programma (24.000 assi, utilizzati in carri destinati al trasporto di merci pericolose, saranno sottoposti a tali controlli straordinari). Questo catalogo costituisce il manuale di riferimento per il personale di manutenzione delle Imprese ferroviarie e dei detentori per l'individuazione, nel corso della manutenzione leggera nelle officine (attività che non prevede la scomposizione delle sale montate), degli assi con un potenziale rischio per la sicurezza. Le sale montate con gli assi non rispondenti ai criteri definiti nel catalogo saranno messe fuori servizio e sottoposte ai controlli non distruttivi.

In parallelo al catalogo, al fine di valutare e validare il catalogo stesso, è stato deciso di mettere in atto un "NDT sampling program", ossia di sottoporre ai controlli non distruttivi anche un numero consistente di assi (12.000) che sono risultati rispondenti ai criteri già definiti nel catalogo.

Attualmente questa misura è stata intrapresa autonomamente dal settore su base volontaria. Nell'ultimo meeting delle Autorità di sicurezza europee sono stati esposti i risultati dei primi controlli, secondo i quali circa l'1% degli assi che avevano superato con esito positivo i controlli visivi previsti dall'EVIC sono risultati da scartare al successivo controllo effettuato con i metodi non distruttivi.

Alla conclusione della suddetta campagna di controlli straordinari verrà fatta una valutazione dei risultati e dell'efficacia di tali controlli, attraverso anche un confronto con le attuali attività manutentive effettuate in sede di revisione di 2° livello delle sale montate (durante la quale è prevista la scomposizione delle sale stesse), per individuare le aree di criticità e decidere come fare seguito. Una volta validato definitivamente e se ritenuto efficace, il catalogo sarà integrato nei piani di manutenzione di tutti i carri come attività manutentiva sistematica a cui sottoporre tutti gli assi dei carri.

Ulteriore ed importante decisione presa nell'ambito della Task Force è stata quella di non consentire più il sovraccarico degli assili delle sale montate UIC del tipo A, pertanto tali sale montate non potranno essere caricate con più di 20 t/asse.

FASE 2 (Gennaio 2010 – Luglio 2010): Successive misure finalizzate alla revisione dei differenti standard di manutenzione in Europa e per la definizione di un programma di armonizzazione.

I risultati raggiunti dalla Task Force nella fase 2 sono i seguenti:

- sviluppo di un sistema europeo per la tracciabilità delle attività manutentive delle sale montate dei carri (European systematic traceability of wheelset maintenance data – EWT);
- proposta di un programma per lo sviluppo di un catalogo per i "criteri minimi di manutenzione" partendo dai criteri per la manutenzione degli assi e degli altri componenti delle sale montate, ma con l'obiettivo di estenderlo a tutti gli altri componenti di sicurezza dei carri, compresa la valutazione dei vari metodi di controlli non-distruttivi utilizzati per le ispezioni degli assi al fine di sviluppare uno standard armonizzato.

Proseguendo sull'orientamento emerso dai lavori della Task-Force di avere standard manutentivi armonizzati e in attesa che ciò si traduca in un atto normativo a livello europeo, l'Agenzia, anche in virtù dei risultati dei primi controlli effettuati nell'ambito del "NDT sampling program", ritiene almeno per il momento, necessario mantenere in vigore i provvedimenti adottati.

3.3 Ulteriori misure sulle merci pericolose

Nel seguito si descrivono ulteriori misure mitigative individuate dall'Agenzia che, anche se non strettamente connesse con l'evento di Viareggio, sono legate alla sicurezza del trasporto di merci pericolose.

3.3.1 Misure contenute nella Direttiva 1/dir/2010 di questa Agenzia

A seguito del trasferimento da RFI a questa Agenzia delle competenze in materia di infrastruttura ferroviaria, avvenuto con Decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 5035 del 29/12/2010, questa Agenzia medesima il 22/02/2010 ha emesso la Direttiva 1/dir/2010, finalizzata all'avvio del processo di rilascio dell'autorizzazione di sicurezza ad RFI, previsto dalla Direttiva 2004/49/CE e dal Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Con la Direttiva 1/dir/2010 è stato chiesto, tra l'altro, ad RFI di individuare un responsabile di scalo di RFI, sia negli scali terminali ricadenti nell'applicazione del decreto del Ministero dell'Ambiente del 20/10/1998 dove sono già previsti i responsabili di scalo delle imprese ferroviarie, sia 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.

3.3.2 Obbligo di impiego di locomotive attrezzate con Sistema di protezione della marcia dei treni per il trasporto di merci pericolose

Questa Agenzia, con nota prot. ANSF 04203/09 del 27/07/2009, ha prescritto che i treni trasportanti merci pericolose debbano essere necessariamente attrezzati con sottosistema di bordo per la protezione della marcia compatibile con il sottosistema di terra delle linee da percorrere e ha concesso successive circoscritte deroghe a tale prescrizione, a fronte dell'imposizione di rilevanti restrizioni alla circolazione.

3.3.3 Provvedimento sulle Molle a balestra di tipo trapezoidale dei carri

A seguito dello svio del treno 55399 del 22 giugno 2009 tra le stazioni di Vaiano e Prato della linea Bologna – Prato, causa il cedimento della foglia madre della molla a balestra di un asse di un carro in composizione al treno, questa Agenzia, con nota prot. ANSF 03310/09 del 23/06/2009, ha emesso un provvedimento cautelativo affinché tutti i carri cisterna a due assi con passo 4,5 metri (stessa tipologia del carro sviato a Vaiano) fossero sottoposti ad un controllo straordinario allo scopo di verificare la presenza di eventuali anomalie, con particolare riferimento alle molle a balestra.

Successivamente, a seguito degli approfondimenti fatti nel corso dell'indagine sulle tematiche connesse alla manutenzione delle molle a balestra, questa Agenzia ha emanato, con nota prot. ANSF 06820/09 del 25/11/2009, un altro provvedimento affinché i carri muniti di molle a balestra di tipo trapezoidale (compresi i mezzi d'opera) fossero sottoposti ai seguenti provvedimenti, dando priorità ai carri destinati al trasporto di merci pericolose:

carri immatricolati in Italia

- I. adeguamento dei piani di manutenzione entro tre mesi dalla data di emissione della nota prevedendo in via sistematica ed in aggiunta alle disposizioni già previste per le molle a balestra:
 - l'esecuzione di controlli non distruttivi, utilizzando il metodo ad ultrasuoni, alla foglia madre delle molle a balestra trapezoidali,
 - la caratterizzazione delle molle a balestra trapezoidali mediante l'effettuazione di specifiche prove di carico;
- II. per i carri a due assi o a tre assi, effettuazione di un'accurata ispezione visiva delle molle a balestra di tipo trapezoidale, con rilevamento della data di fabbricazione e sostituzione immediata delle molle qualora ne ricorrano le condizioni in base alle norme vigenti. Le molle di età pari o superiore a trenta anni possono essere re-immesse in esercizio solo a seguito del superamento dei controlli non distruttivi di cui sopra ed alla esecuzione di specifiche prove di carico che non evidenzino la presenza di caratteristiche meccaniche degradate delle molle.
- III. dare evidenza all'Agenzia del numero di molle sostituite per difettosità.

carri immatricolati all'estero

- IV. le imprese ferroviarie italiane devono richiedere ai propri interlocutori evidenza che i piani di manutenzione di ciascuna tipologia di carro prevedano interventi assimilabili a quanto richiesto al punto 1;
- V. per i carri a due assi o a tre assi immatricolati all'estero ma usati continuativamente in Italia, fermo restando quanto detto al precedente punto 4, devono essere adottati gli stessi provvedimenti di cui al precedente punto 2 con le stesse tempistiche.

Allo stato attuale la situazione è la seguente:

- a) *Controlli delle molle a balestra trapezoidali con più di 30 anni dei carri ad assi immatricolati in Italia*
I controlli sono stati completati sia da parte dei Detentori italiani che di Trenitalia. Trenitalia ha già sostituito le molle a balestra dei carri ad assi con più di 30 anni e quelle la cui prossima revisione scade oltre il trentesimo anno di età
- b) *Modifica piani di manutenzione carri immatricolati in Italia*
Assoferr non ha ricevuto da Trenitalia le Istruzioni Operative per l'esecuzione dei controlli non distruttivi sulla foglia madre delle molle, pertanto i piani di manutenzione non sono stati ancora modificati come richiesto dalle disposizioni ANSF. Trenitalia ha già pronte le nuove Istruzioni Operative di manutenzione richieste da ANSF ma non sono stati ancora trasmessi i piani di manutenzione.
- c) *Carri immatricolati all'estero*
I detentori italiani fanno presente che ci sono alcuni problemi con i piani di manutenzione perché non prevedono le attività richieste da ANSF e non tutti sono d'accordo sull'efficacia di tali attività.
SNCF-Fret Italia fa presente che vi sono grosse difficoltà nell'individuare le molle con più di 30 anni perché nella staffa delle molle non vi è riportata la data di costruzione.
Trenitalia fa presente che alcuni piani di manutenzione prevedono controlli non distruttivi differenti da quelli ad ultrasuoni previsti nelle disposizioni di ANSF, per cui chiedono un chiarimento in merito.

Pertanto con la già richiamata nota prot. ANSF 03356/10 del 28/05/2010 questa Agenzia ha stabilito che:

- dal 1° luglio 2010 i carri immatricolati in Italia per i quali non siano stati adottati i provvedimenti di cui ai punti I, II e III della nota prot. ANSF 06820/09 del 25/11/2009 non potranno più circolare;
- dal 1° dicembre 2010 le imprese ferroviarie non dovranno più accettare trasporti di merci pericolose effettuati con carri immatricolati all'estero per i quali non siano stati adottati i provvedimenti di cui ai punti IV e V della sopracitata nota prot. ANSF 06820/09 del 25/11/2009.

3.3.4 Monitoraggio sui trasporti di merce pericolosa-frequenti rilasci di sostanze per difettosità dei dispositivi di chiusura

Nel corso del 2009 si è consolidato un trend in crescita di piccoli rilasci di sostanze pericolose, legate perlopiù a difettosità dei dispositivi di chiusura o alle operazioni di carico delle cisterne; dei 52 casi verificatisi nel 2009, 19 (circa il 37%) sono relativi a cisterne provenienti dall'estero.

Per affrontare la problematica nel suo complesso, con nota prot. ANSF 07092/09 del 04/12/2009, è stato chiesto alle Imprese ferroviarie che circolano sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI di adottare provvedimenti idonei a contrastare il fenomeno, interessando anche i propri partner coinvolti nel trasporto di merci pericolose (mittente, detentore, ecc.), inclusi quelli esteri.

Con nota prot. ANSF 00574/10 del 01/02/2010, l'Agenzia ha anche richiesto a tutte le imprese ferroviarie italiane di controllare i dispositivi di chiusura delle ferrocisterne contenenti merci pericolose provenienti dall'estero anche nei casi in cui tali controlli possono essere omessi sulla base di accordi tra imprese ferroviarie (possibilità contemplata dalla normativa internazionale in

vigore); questi controlli devono essere effettuati nelle stazioni di confine o, in alternativa, in località prossime al confine con le reti estere e, comunque, prima che il treno raggiunga grandi aree urbane.

Questo provvedimento intende garantire un controllo più accurato proprio sui convogli sui quali si sono manifestate molte delle segnalazioni di perdite, al fine di prevenire l'inoltro sull'infrastruttura ferroviaria nazionale di veicoli che presentino difettosità.

Per alcuni casi specifici, data la ricorrenza degli eventi, l'Agenzia ha ritenuto necessario sensibilizzare l'omologa Autorità francese (nota prot. ANSF 00778/10 del 10/02/2010), al fine di operare in modo preventivo. L'Autorità francese, che ha constatato un considerevole aumento di incidenti legati a perdite di merci pericolose nel corso del 2009, anche a seguito della sollecitazione dell'Agenzia italiana, ha richiesto alle imprese certificate in Francia, che effettuano il trasporto di merci pericolose, di analizzare gli eventi occorsi e di adottare provvedimenti anche verso i propri partner (detentori delle cisterne, riempitori) per evitare il ripetersi di tali eventi.

Tra le misure messe in campo per il contenimento delle perdite di merci pericolose si inserisce anche il tavolo tecnico che coinvolge l'Agenzia, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i principali attori della catena del trasporto di merci pericolose.

Il 1 marzo 2010 ha avuto luogo un incontro a cui hanno partecipato le Associazioni di categoria (associazioni dei detentori di carri cisterne, associazioni di riempitori), alcune imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura nazionale, per definire eventuali ulteriori misure da attuare in Italia, nel contesto della normativa e degli standard tecnici vigenti.

Nell'ambito di tale attività 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. La circolare ribadisce l'importanza dei controlli che tutti gli operatori coinvolti in questo tipo di trasporto devono svolgere e introduce una procedura specifica per rendere rintracciabile l'esecuzione 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.

3.3.5 Sinergie con il Ministero dell'Interno (Polizia Ferroviaria e Vigili del Fuoco)

Recentemente sono state attivate azioni congiunte tra l'Agenzia e il Ministero dell'Interno.

Sono stati coinvolti i compartimenti di Polizia ferroviaria sul territorio al fine di segnalare le criticità relative all'esercizio ferroviario, di cui vengono a conoscenza. A questo scopo, con la già richiamata Direttiva 1/dir/2010 del 22/02/2010, l'Agenzia ha richiesto a RFI di fornire ai compartimenti di Polizia ferroviaria le informazioni utili relative al transito di merci pericolose, le integrazioni ai piani di emergenza delle stazioni ferroviarie in relazione al loro inserimento urbano ed al flusso di passeggeri e l'accadimento degli incidenti e degli inconvenienti di esercizio.

Inoltre è in corso di perfezionamento un protocollo di intesa tra Agenzia e Servizio di Polizia Ferroviaria, per la trasmissione delle informazioni relative ad eventi sottoposti ad indagine e, più in generale, per istituzionalizzare la sinergia, in tema di prevenzione, tra Agenzia e Polizia Ferroviaria. Simile iniziativa è in corso con il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Nello specifico, la Polizia ferroviaria comunica all'Agenzia, tra le altre, tutte le anomalie relative ai trasporti di merci pericolose. Infatti, un aspetto segnalato dai compartimenti di Polizia ferroviaria è ritenuto particolarmente delicato è quello legato alla necessità di limitare la permanenza di carri contenenti merci pericolose in ambito ferroviario ai tempi tecnici strettamente necessari alle operazioni connesse al trasporto medesimo; poiché si verificano situazioni di soste prolungate di convogli aventi in composizione carri contenenti merci pericolose, seppure la normativa in materia non prescrive un tempo massimo per tali soste, l'Agenzia ha richiamato il gestore dell'infrastruttura

e le imprese ferroviarie coinvolte a limitare tali tempi e ad evitare comunque le soste nelle aree non adeguatamente attrezzate con misure di sicurezza; questo richiamo sarà esteso a tutte le imprese ferroviarie che possono effettuare servizio di trasporto di merci pericolose.

3.3.6 Controlli non distruttivi

A seguito dell'avanzamento dei lavori della Task Force ed in coerenza con gli orientamenti che si stanno definendo, l'Agenzia ha ritenuto di poter anticipare nel tempo l'applicazione di alcune raccomandazioni, che sono state definite dopo averle inviate agli operatori per acquisirne il parere.

In sintesi tali raccomandazioni (nota prot. ANSF 04447/10 del 12/07/2010) richiedono a Imprese ferroviarie e Gestore dell'infrastruttura di avere evidenza, da parte delle officine e dei centri riparatori specializzati che effettuano Controlli non Distruttivi sui componenti del materiale rotabile, immatricolato in Italia o immatricolato all'estero ma utilizzato in modo continuativo sulla rete nazionale, in composizione ai treni circolanti sulla rete gestita da RFI:

1. del rispetto o meno della norma EN 15313:2010 e dell'adozione o meno di un sistema di gestione in qualità certificato secondo la norma UNI EN ISO 9001, relativamente alla manutenzione delle sale montate, ed eventualmente dell'esistenza di un crono programma per conformarsi a tale norma e certificare il sistema di gestione in qualità entro e non oltre il 31 dicembre 2011 (scadenza prevista per l'invio del crono programma 31 dicembre 2010);
2. che il personale delle officine che effettua i Controlli non Distruttivi sui componenti del materiale rotabile sia debitamente certificato ed autorizzato;
3. che siano state individuate, a seguito di una appropriata analisi delle procedure operative utilizzate per l'esecuzione dei Controlli non Distruttivi, opportune mitigazioni del rischio derivante dall'eventuale errore dell'operatore;
4. che siano state introdotte verifiche a campione sui controlli eseguiti, incaricando un operatore di livello superiore rispetto all'operatore che ha eseguito il primo controllo, con particolare riguardo ai componenti più vetusti;
5. che sia assicurato il mantenimento delle competenze degli operatori addetti all'esecuzione dei Controlli non Distruttivi.

Le Imprese ferroviarie ed il Gestore dell'infrastruttura hanno tempo fino al 12 gennaio 2011 per riferire all'Agenzia in merito ai punti da 2 a 5.

È stato richiesto inoltre che, fino all'adozione dei provvedimenti attualmente all'esame delle Autorità per la Sicurezza Nazionali in ambito ERA, tutte le sale montate accantonate anche se già sottoposte a revisione, possano essere utilizzate solo a seguito di opportune verifiche della documentazione inerente la sala accantonata.

Infine è stato chiesto alle Imprese ferroviarie ed al gestore dell'infrastruttura di comunicare all'Agenzia, sempre entro il 12 gennaio 2011, le seguenti informazioni:

- a. quali strumenti / apparecchiature vengono impiegati con riferimento anche alle normative che disciplinano le procedure del punto b);
- b. quali procedure vengono attualmente adottate per l'esecuzione dei controlli non distruttivi in occasione delle operazioni di manutenzione alle sale montate, ai cuscinetti, nonché ai vari componenti della sospensione (molle, ecc.ra), precisando in particolare come vengono registrate e conservate le informazioni relative alle operazioni inerenti ai controlli;
- c. il numero complessivo e la percentuale delle sale montate rispetto al totale sulle quali sono stati riscontrati difetti (eventi che hanno comportato lo scarto del componente controllato) durante le operazioni di revisione dal 01/01/2005 al 31/12/2009;

- d. il numero degli inconvenienti in esercizio che hanno avuto origine dalla rottura di assi e foglie madri delle sospensioni di tipo a balestra trapezoidale nel periodo dal 01/01/2005 al 31/12/2009;
- e. i progetti e/o sperimentazioni in atto per la registrazione completa, estesa a tutto il volume ispezionato, dei dati che si evidenziano all'operatore durante il controllo ad ultrasuoni sul monitor dell'apparecchiatura utilizzata;
- f. gli eventuali progetti finalizzati ad automatizzare il controllo ad ultrasuoni delle sale montate dove non fosse stato già previsto.

4. Rapporti con la Commissione Europea

4.1 Impegno dell'Italia sulle STI per il rilevatore di svio

L'Agenzia, nell'ambito del gruppo ERA che sta contribuendo a rivedere le Specifiche Tecniche di Interoperabilità dei carri merci, ha richiesto l'inserimento del requisito relativo al rilevatore di svio affinché questo sia presente nei carri, almeno in quelli adibiti al trasporto di merci pericolose.

Allo stato dei fatti esiste una iniziativa ufficiale da parte del Comitato RID (Regolamento Internazionale Trasporto Merci Pericolose) per inserire tale dispositivo come obbligatorio nei carri per il trasporto di merci pericolose già a partire dalla prossima edizione del RID. La proposta del RID è stata contestata da varie parti sulla base del principio che non è lecito imporre un dispositivo di sicurezza agli stati membri a prescindere da un'analisi costi/benefici. La Commissione ha commissionato all'ERA un esame della situazione, L'ERA ha analizzato la questione ed ha presentato una raccomandazione che modifica la proposta fatta dal Comitato RID e prevede una serie di studi ed approfondimenti per quanto riguarda la soluzione tecnica e la compatibilità con le disposizioni delle STI. L'attuazione è stata spostata al 2013 per consentire di poter completare gli studi richiesti.

4.2 Richiesta da parte della Commissione europea

L'adozione dei citati provvedimenti a seguito dell'incidente di Viareggio è stata oggetto di reclami da parte delle Associazioni di settore che si sono rivolte alla Commissione europea; tali misure, introdotte a livello nazionale, a parere della Commissione, possono rientrare tra quei provvedimenti unilaterali che corrono il rischio di essere discriminatori o addirittura si traducono in restrizioni del trasporto ferroviario tra gli stati della comunità europea; poiché in alcuni casi l'adozione di misure a livello nazionale deve essere notificato alla Commissione europea di cui è necessario il parere, con nota prot. MOVE/D/2/IV/sh D(2010)56633 03.13.02.04.08.F004 del 11/03/2010, è stato richiesto all'Agenzia di notificare alla Commissione stessa tutti i provvedimenti adottati in Italia a seguito dell'incidente di Viareggio.

L'Agenzia ha già riscontrato le richieste dalla Commissione con nota prot. ANSF 01892/10 del 26/03/2010, precisando che i provvedimenti adottati da questa Agenzia a seguito del disastro avvenuto a Viareggio il 29 giugno 2009 hanno carattere d'urgenza e di temporaneità, essendo tesi a scongiurare il ripetersi di eventi simili a quello di Viareggio, nelle more dell'effettuazione dei controlli richiesti e di eventuali interventi strutturali che le Autorità competenti riterranno eventualmente di adottare sulla base degli approfondimenti in corso in ambito nazionale ed internazionale.

Tali provvedimenti sono stati adottati in conformità ai seguenti dettami della Direttiva 2004/49/CE:

- articolo 4, comma 1, primo capoverso *"Gli Stati membri garantiscono il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il costante miglioramento della sicurezza ferroviaria, tenendo conto dell'evoluzione della normativa comunitaria, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi."*;
- articolo 4, comma 3, primo capoverso *"Gli Stati membri provvedono affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che*

ne derivano incomba ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e ad istituire i sistemi di gestione della sicurezza ai sensi della presente direttiva."

Essi sono stati adottati inoltre in esecuzione dell'articolo 6, comma 2, lettera p), del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, che attribuisce all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, tra gli altri, il compito di "impartire ai gestori delle infrastrutture ed alle imprese ferroviarie direttive, raccomandazioni in materia di sicurezza, nonché in ordine agli accorgimenti e procedure necessarie ed utili al perseguimento della sicurezza ferroviaria".

Essi non rappresentano, pertanto, modifiche a standard e norme di sicurezza nazionali, per i quali è prevista la notifica alla Commissione ai sensi dell'articolo 8 della citata direttiva.