



N. registrazione/dossier: blv / BAV-510.43-00001/00006/00024/00004

12 giugno 2018

Modifica degli allegati dell'ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD; RS 742.412)

Spiegazioni

1. Situazione iniziale

Il trasporto nazionale e internazionale di merci pericolose per ferrovia e il trasporto tramite impianti di trasporto a fune avvengono in conformità delle disposizioni del Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID)¹.

Per poter tenere conto delle particolarità ed esigenze del traffico interno, l'ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD)² contiene deroghe a singole prescrizioni del RID, valide solo per il trasporto nazionale. In singoli casi, inoltre, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) può accordare eccezioni alla RSD e al RID. Ad ogni modo, che si applichino deroghe o eccezioni, la sicurezza e la tutela dell'ambiente e della salute devono essere garantite.

In base all'esperienza finora maturata con le deroghe vigenti e le eccezioni accordate risulta opportuno integrare nuove deroghe nella RSD. Nel settore ferroviario va ampliata la facilitazione esistente per la caratterizzazione di carri con colli trasportati in casse mobili; in quello degli impianti a fune devono essere introdotte facilitazioni nell'ispezione dei mezzi di contenimento per merci pericolose.

Contemporaneamente è necessario adeguare il rimando alla versione applicabile del RID, aggiornata con effetto dal 1° gennaio 2019.

¹ Appendice C alla Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF; RS 0.742.403.1) nella versione del Protocollo del 3 giugno 1999 (RS 0.742.403.12)

² RS 742.412



2. Commento alle singole disposizioni

2.1 Allegato 1: versione applicabile del RID

Il RID è applicato da 44 Stati membri dell'OTIF³ per il trasporto internazionale di merci pericolose e nella maggior parte dei Paesi è valido anche per il traffico interno. Nell'Unione europea è trasferito al diritto interno mediante la direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose e si applica pertanto anche per il trasporto nazionale nei singoli Stati membri.

Il 30 maggio 2018 il comitato RID dell'OTIF ha approvato alcune modifiche delle disposizioni del RID, che entreranno in vigore il 1° gennaio 2019, a meno che entro quattro mesi dalla notifica un quarto dei membri dell'OTIF esprima un'obiezione (art. 35 § 4 del COTIF).

Le modifiche sono state apportate in seguito all'armonizzazione con la 20a edizione della raccomandazione ONU sul trasporto di merci pericolose, contenente prescrizioni per tutti i modi di trasporto, alle decisioni della riunione congiunta RID/ADR/ADN come pure a singole disposizioni che riguardano solo la ferrovia. Le spiegazioni alle modifiche sono riportate in un documento separato dell'UFT (v. allegato). I testi delle notifiche dell'OTIF sono pubblicati sotto otif.org > Activité> Marchandises dangereuses > Notifications.

La Svizzera ha partecipato attivamente ai lavori dei diversi comitati, in particolare a quelli del comitato RID. L'UFT non vede alcun motivo per formulare un'obiezione contro le modifiche. Sempre che l'OTIF la metta in vigore, la versione aggiornata del RID deve essere integrata nella RSD, per garantire l'armonizzazione tra le normative nazionale e internazionale.

2.2 Allegato 2.1: deroghe per il trasporto per ferrovia nel traffico nazionale

Contesto e condizioni quadro

Nel 2013 è stata introdotta nella RSD una deroga alle prescrizioni 5.3.1.5 e 5.3.6 del RID per l'apposizione di placche ai carri trasportanti solo dei colli. La deroga consente di sostituire le placche con pannelli ribaltabili color arancio sui carri coperti che trasportano merci pericolose (materie e oggetti delle classi 1 e 7 esclusi) nel traffico ferroviario nazionale.

Negli ultimi dieci anni tale deroga è stata mal interpretata da diversi speditori e trasportatori di merci pericolose e molte imprese appongono pannelli color arancio anche sulle casse mobili.

Un'impresa di logistica ha avuto cura di richiedere all'UFT un'autorizzazione speciale, per munire di pannelli color arancio casse mobili per il trasporto su ferrovia. L'UFT non gliel'ha potuta concedere in quanto, non trattandosi di un caso singolo, considerato il gran numero di imprese potenzialmente interessate, i requisiti per il rilascio non erano adempiuti. Grazie a tale richiesta, tuttavia, l'UFT ha intravisto la possibilità di facilitare l'intero settore della logistica svizzera.

Le casse mobili (dette anche cassoni) sono container concepiti unicamente per il trasporto su carro merci o veicolo stradale o su nave ro-ro. Per il trasporto di merci pericolose su strada le casse mobili non hanno bisogno di caratterizzazione: i pannelli color arancio e, eventualmente, le placche devono essere apposti solo sui veicoli portanti. Per il trasporto di merci pericolose su ferrovia, invece, le casse mobili devono essere munite di placche e, se necessario, del marchio "materia pericolosa per l'ambiente".

La situazione illustrata indica una disparità di trattamento tra il traffico su strada e quello su ferrovia. Considerato che nelle casse mobili spesso si trasportano diverse merci pericolose di classi differenti, per il traffico su ferrovia devono essere apposte più placche contemporaneamente, che dovranno poi

³ Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali ferroviari

essere rimosse o coperte una volta scaricata la merce, comportando un dispendio supplementare per i caricatori.

Allo scopo di valutare la necessità e la fattibilità di una nuova deroga all'allegato 2.1 RSD, nella primavera 2017 l'UFT ha condotto una consultazione informale tra le cerchie interessate. Di seguito se ne riportano i risultati.

- Non è stata avanzata alcuna obiezione alla sostituzione delle placche con pannelli color arancio per le casse mobili.
- Il trasporto di merci pericolose senza caratterizzazione delle casse mobili stesse, ovvero mediante l'apposizione di pannelli color arancio solo sul carro merci, non soddisfa il livello di sicurezza prescritto. La facilitazione applicata alle casse mobili per il trasporto su strada (assenza di placche) non può essere estesa al trasporto su rotaia, poiché non è compatibile con le condizioni operative di questo tipo di trasporto. In caso di incidente, infatti, in determinate circostanze un'attribuzione univoca delle casse mobili ai singoli carri potrebbe risultare impossibile.
- Per motivi di sicurezza queste ultime devono essere munite di pannelli color arancio almeno su entrambe le fiancate.

Obiettivo

La nuova deroga mira a sgravare i caricatori di merci pericolose in casse mobili per il traffico ferroviario, incentivando il trasporto di merci pericolose su ferrovia.

Nuovi numeri 5.3.1.2, 5.3.1.3 e 5.3.6

Nel traffico ferroviario interno, le placche e il marchio "materia pericolosa per l'ambiente" prescritti dal RID per le casse mobili che trasportano colli potranno essere sostituiti mediante **pannelli color arancio apposti su entrambe le fiancate delle casse mobili**.

Tale deroga, tuttavia, non si applicherà alle casse mobili che trasportano colli contenenti materie o oggetti della classe 1 (salvo la divisione 1.4, gruppo di compatibilità S) o della classe 7 in imballaggi o grandi imballaggi (salvo i colli esonerati).

I container diversi dalle casse mobili (p.es. quelli per il trasporto marittimo) devono continuare a essere muniti di placche e marchio "materia pericolosa per l'ambiente" su entrambe le fiancate e a ogni estremità.

Numeri 5.3.1.5 e 5.3.6

Nella vigente deroga per i carri l'espressione «pannelli ribaltabili color arancio» è sostituita con «pannelli color arancio» per riprendere quella presente nel RID. Il fatto che i pannelli siano o meno ribaltabili non è rilevante ai fini della sicurezza, pertanto è possibile continuare a utilizzare quelli ribaltabili. La visibilità del contrassegno durante il trasporto di merci pericolose può inoltre essere garantita in altri modi.

2.3 Allegato 2.2: deroghe per il trasporto a fune nel traffico nazionale

Contesto e condizioni quadro

Le imprese di trasporto a fune trasportano diverse merci pericolose, in particolare olio da riscaldamento e diesel, per l'approvvigionamento di infrastrutture e veicoli nelle regioni di montagna. Per questi trasporti è necessario utilizzare mezzi di contenimento conformi alle prescrizioni dell'ordinanza del 31 ottobre 2012 concernente l'immissione in commercio e la sorveglianza sul mercato di mezzi di contenimento per merci pericolose (OMCont)⁴ e della RSD⁵. Tali mezzi di contenimento devono essere sottoposti a controlli e ispezioni periodici la cui frequenza (intervalli) si differenzia come segue:

⁴ RS 930.111.4

⁵ Cfr. art. 49 ordinanza sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone (OIFT; RS 743.011)

- contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa (IBC) e container-cisterna cubici: 2 anni e mezzo
- container-cisterna di cantiere di cui alla SDR⁶: 5 anni
- container-cisterna, cisterne ADR⁷, cisterne RID: rispettivamente 2 anni e mezzo, 3 e 4 anni.

Ispezioni e controlli devono essere condotti da un servizio di valutazione della conformità designato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Una parte non può svolgersi in loco e richiedono quindi un maggiore dispendio.

Gli intervalli per le ispezioni di cui al RID e all'ADR sono stati stabiliti in funzione dei carichi cui i mezzi di contenimento sono sottoposti durante il loro regolare impiego su ferrovia o su strada. I mezzi di contenimento per il trasporto di merci pericolose tramite impianti a fune, tuttavia, vengono usati sempre meno spesso e in molti casi solo pochi giorni all'anno. Inoltre, fatta eccezione per le variazioni di pressione causate dal dislivello, questi mezzi sottostanno a carichi decisamente inferiori a quelli noti per i trasporti su ferrovia o su strada. Di conseguenza, si desume che la loro usura sia inferiore e il processo d'invecchiamento notevolmente più lento.

Si osserva inoltre che l'olio da riscaldamento e il diesel (UN 1202) presentano un ridotto rischio di esplosione e incendio. Materie simili con punto di infiammabilità al di sopra di 61 °C non sottostanno alle disposizioni relative alla classe 3 del RID o dell'ADR.

Il trasporto, infine, avviene conformemente alle prescrizioni del RID come corsa di servizio e in assenza di passeggeri.

La cosiddetta prova periodica intermedia degli IBC e dei container-cisterna cubici consiste nell'esame dello stato esterno, del buon funzionamento dell'equipaggiamento di servizio e in una prova di tenuta. Tali controlli sono anche parte del processo di trasporto, ovvero le unità vengono esaminate e sorvegliate di volta in volta prima e durante il carico e il trasporto (RID 1.4). Diversamente da altri esami periodici, non è prescritta alcuna ispezione interna.

La prova periodica intermedia dei container-cisterna, delle cisterne ADR e delle cisterne RID comprende una prova di tenuta del serbatoio con i suoi equipaggiamenti e una prova funzionale di tutti gli equipaggiamenti. Trattandosi di unità dotate di dispositivi di aerazione, dette prove sono anche parte del processo di trasporto, ovvero le unità vengono esaminate e sorvegliate di volta in volta prima e durante il carico e il trasporto (RID 1.4). Diversamente da altri esami periodici, non è prescritta alcuna ispezione interna.

Obiettivo

Per i mezzi di contenimento destinati al trasporto di olio da riscaldamento e diesel tramite impianti a fune si introdurranno facilitazioni nell'ambito della frequenza d'ispezione.

Nuovi numeri 6.5.4.4.1 b), 6.5.4.4.2 b) e 6.8.2.4.3

Si rinuncia all'obbligo di condurre prove periodiche intermedie su IBC, container-cisterna cubici, container-cisterna, cisterne ADR e cisterne RID. Di conseguenza, i nuovi intervalli d'ispezione saranno i seguenti.

- IBC e container-cisterna cubici: 5 anni
- container-cisterna di cantiere di cui alla SDR: 5 anni
- container-cisterna, cisterne ADR, cisterne RID: rispettivamente 5, 6 e 8 anni.

⁶ Ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR; RS 741.621)

⁷ Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (RS 0.741.621)

2.4 Varie

Nel quadro della presente modifica sono proposte diverse migliorie di natura redazionale agli allegati 2.1 e 2.2. All'allegato 2.1 si stralcia la prescrizione 7.6 RID concernente il Rail Express, poiché questo prodotto non esiste più.

3. Ripercussioni

3.1 Allegato 1

Dall'armonizzazione delle prescrizioni nazionali e internazionali per il trasporto di merci pericolose per ferrovia si attendono ripercussioni positive.

3.2 Allegato 2.1

L'estensione della deroga circa la caratterizzazione di casse mobili su carri costituirà uno sgravio per i caricatori nel traffico ferroviario e un incentivo al trasferimento delle merci dalla gomma alla rotaia.

Nei documenti di trasporto è sempre indicato in quali casse mobili si trovano le merci, e la rispettiva classe di pericolosità. La nuova possibilità di caratterizzazione è già nota alle forze d'intervento perché corrispondente a quella degli autocarri. Non si prevedono lacune sul piano della sicurezza.

L'estensione dell'attuale deroga comporta semplificazioni e risparmi per gli attori economici e le autorità.

3.3 Allegato 2.2

Considerati l'esigua frequenza d'uso, il basso carico e i controlli del processo di trasporto si ritiene che la modifica degli intervalli d'ispezione per i mezzi di contenimento per merci pericolose per il trasporto di olio da riscaldamento e diesel non causerà una riduzione della sicurezza. La deroga comporta semplificazioni e risparmi per gli attori economici e le autorità.

Allegato:

- Spiegazioni concernenti le modifiche del RID 2019