



02.10.2013

---

## **Spiegazioni relative all'ordinanza del DATEC sulla partecipazione dei gestori dell'infrastruttura ai costi di mantenimento dei servizi di difesa per gli interventi sugli impianti ferroviari (OMD, RS 742.162)**

### **Premessa**

In virtù dell'articolo 32a della legge sulle ferrovie il DATEC stabilisce quali prestazioni può comportare la preparazione all'intervento dei servizi di difesa e le modalità di calcolo dei costi di mantenimento. La disciplina proposta è il risultato dei lavori di un gruppo di progetto paritetico, riassunti nel rapporto finale<sup>1</sup> unitamente alle indicazioni sull'entità dei costi e sulle prestazioni dei servizi di difesa. I membri del gruppo di progetto sono stati consultati nel corso dell'elaborazione dell'ordinanza.

Il gruppo di progetto paritetico ha inoltre deciso in merito all'esame delle proposte formulate dai Cantoni e dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria nell'ambito di un'ampia indagine conoscitiva.

### **Spiegazioni**

#### **Art. 1 Oggetto**

L'ordinanza disciplina nel modo più chiaro possibile la partecipazione finanziaria dei gestori dell'infrastruttura (GI) ai costi di mantenimento dei servizi di difesa per gli interventi effettuati sugli impianti ferroviari. L'ordinanza precisa inoltre le prestazioni di mantenimento dei servizi di difesa finanziate con i contributi versati dai GI.

Il testo disciplina esclusivamente i costi di mantenimento dei centri di soccorso dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica gestiti dai Cantoni, dai Distretti e dai Comuni. Non sono contemplate le prestazioni di mantenimento fornite dalla difesa dell'impresa, incluse quelle acquistate ad esempio per garantire la prontezza d'intervento dei treni di spegnimento e di salvataggio.

#### **Art. 2 Definizioni**

- a. *Impianti ferroviari*: gli impianti ferroviari comprendono in particolare la rete ferroviaria, inclusi ponti, gallerie e stazioni (viaggiatori, merci e di smistamento). Gli edifici delle stazioni per i quali è stata stipulata un'assicurazione per gli immobili non sono considerati impianti ferroviari ai sensi dell'ordinanza. Per questi edifici, infatti, i costi di mantenimento dei corpi pompieri e

---

<sup>1</sup> Indennizzazione delle prestazioni dei servizi di difesa per le ferrovie, proposta di soluzione metodica del gruppo di progetto paritetico, rapporto finale del progetto FinWehr, settembre 2008 (in francese e tedesco), ottenibile presso [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch) > Documentazione > Informazioni specifiche > Studi > FinWehr



dei servizi di difesa chimica sono coperti dai premi assicurativi e non è quindi necessario emanare ulteriori disposizioni. Sono esplicitamente escluse anche le infrastrutture tranviarie: poiché gli eventi che vi si verificano sono simili agli eventi stradali e in molto casi sono causati da utenti della strada, non è necessaria una regolamentazione specifica.

- b. *Servizi di difesa*: l'ordinanza si applica ai centri di soccorso dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica che, a seconda del Cantone, sono gestiti dai Cantoni, dai Distretti o dai Comuni. I corpi pompieri comunali non sono considerati servizi di difesa ai sensi dell'ordinanza.
- e. *Difesa dell'impresa*: i mezzi di intervento specifici dei servizi di difesa gestiti dai GI devono in particolare permettere di intervenire in punti difficilmente accessibili con veicoli stradali, ad esempio su tratte di montagna, lungo la gola di un fiume o in galleria. I mezzi di intervento comprendono tra l'altro veicoli ferroviari quali treni di spegnimento o di salvataggio o rimorchi stradali in grado di circolare sui binari.

### **Art. 3 Convenzioni**

Le convenzioni stipulate tra i GI e i Cantoni disciplinano in modo chiaro la collaborazione e la partecipazione ai costi.

Per ridurre al massimo il dispendio e fare in modo che la collaborazione tra GI da un lato e i corpi pompieri e i servizi di difesa chimica dall'altro poggia sugli stessi principi in tutta la Svizzera, le convenzioni devono scostarsi il meno possibile dal modello predefinito. Ciò permette di ridurre nettamente anche il dispendio dei GI attivi in vari Cantoni e quello dei Cantoni che stipulano convenzioni con vari GI. Inoltre l'applicazione degli stessi valori e parametri indipendentemente dal Cantone in cui si trova il luogo dell'intervento permette di preparare efficacemente l'intervento senza doversi preoccupare di eventuali differenze delle prestazioni fornite.

L'ordinanza non disciplina in che modo i Cantoni forniscono le prestazioni necessarie. I Cantoni sono liberi di organizzarsi per collaborare al meglio e di sfruttare le sinergie. È senz'altro possibile acquistare prestazioni di mantenimento da un Cantone limitrofo in grado di coprire meglio una determinata tratta.

### **Art. 4 Eventi**

L'articolo contempla un elenco esaustivo degli eventi che possono richiedere l'intervento dei servizi di difesa. Nella tabella 1 dell'allegato 1 gli eventi sono suddivisi in modo da rappresentare situazioni di intervento tipiche. Vanno naturalmente considerati anche scenari analoghi non espressamente menzionati ma consueti, nonché i casi in cui vi è una combinazione degli scenari elencati.



## **Art. 7 Personale**

Cfr. spiegazioni relative all'allegato 1

## **Art. 8 Tempi di mobilitazione**

I tempi di mobilitazione prescritti sono stabiliti in modo da consentire di ridurre per quanto possibile la portata dei danni, risultare realistici e poter essere rispettati con i mezzi abitualmente disponibili. Per questo motivo i tempi prescritti ad esempio per tratte ferroviarie discoste e di difficile accesso nell'arco alpino sono per forza di cose superiori a quelli per le tratte sull'Altipiano. Il GI interessato e i centri di soccorso concordano e stabiliscono nelle convenzioni le eventuali deroghe rispetto ai tempi di mobilitazione stabiliti nell'allegato 1, che possono risultare ad esempio dalla presenza di tratte particolarmente discoste o difficilmente raggiungibili o di pericoli particolari (ad es. pericoli naturali). I tempi di mobilitazione più brevi, rispetto a quelli definiti nell'allegato 1 per impianti specifici quali le lunghe gallerie, disposti dall'UFT o contenuti in convenzioni bilaterali non vengono rimessi in discussione dai valori riportati nell'allegato 1 e vanno all'occorrenza recepiti nelle convenzioni.

## **Art. 9 Materiale**

Cpv. 3

La responsabilità dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica per la manutenzione e la riparazione del materiale ferroviario include la copertura dei costi corrispondenti.

## **Art 10 Costi di mantenimento**

Un esempio di cambiamento rilevante che giustifica un adeguamento dell'indennità versata da un GI al Cantone può essere la cessazione dei trasporti di merci pericolose su una tratta ferroviaria. In tal caso non sono più necessarie prestazioni di mantenimento per la difesa chimica, con una significativa riduzione dei contributi da versare.

Per giustificare il venir meno delle prestazioni di mantenimento dei servizi di difesa chimica e la conseguente riduzione dei contributi finanziari, la cessazione dei trasporti dev'essere documentabile e duratura (vari anni).

I Cantoni definiscono i centri di soccorso dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica che intervengono sugli impianti ferroviari e che a tale titolo ricevono contributi dai GI (cfr. anche art. 13). Per coprire gli impianti ferroviari in Svizzera sono inoltre necessari centri di soccorso, che peraltro esistono già, in grado di gestire eventi di grande entità concernenti merci pericolose e di intervenire sulle acque superficiali. I Cantoni sono tuttavia chiamati a definire chiaramente i centri di soccorso e a garantire il versamento delle indennità.



## **Art. 12**

Per permettere una buona pianificazione, i GI sono tenuti ad organizzare le attività di formazione con adeguato anticipo (ossia 6-12 mesi prima) e a discutere e formalizzare la collaborazione con i corpi pompieri e i servizi di difesa chimica.

## **Art. 15**

Cpv. 1 lett. b

Le indennità versate dai GI ai Cantoni sono calcolate in base al metodo definito nell'ordinanza. Il metodo è piuttosto complesso e il calcolo richiede tempo. Inoltre, il metodo di calcolo è impostato in modo tale che i cambiamenti in un Cantone incidono sui risultati in un altro (sistema interconnesso). È quindi opportuno che sia l'UFT ad effettuare il calcolo e metta poi i risultati a disposizione di tutte le parti interessate affinché li integrino nelle singole convenzioni.

Cpv. 1 lett. c

La pubblicazione di una convenzione tipo e delle relative disposizioni generali mira a:

- garantire la parità di trattamento a tutti i Cantoni e a tutti i GI;
- ridurre il più possibile il tempo necessario per l'approntamento delle singole convenzioni.

Affinché si possa tener conto delle specificità locali e delle peculiarità delle parti contraenti, è prevista la possibilità di integrare nella convenzione disposizioni specifiche, che devono però limitarsi al minimo indispensabile (cfr. spiegazioni relative all'art. 3) e possono ad esempio disciplinare nei dettagli le prestazioni fornite dalla difesa dell'impresa (in Svizzera le differenze di organizzazione della difesa dell'impresa dei vari GI sono tali e tante da non permettere una descrizione uniforme delle rispettive prestazioni nelle disposizioni generali).

## **Art. 17 Disposizioni transitorie**

I contributi dovuti dai GI ai Cantoni secondo l'ordinanza sono già contemplati in singole convenzioni sulle prestazioni per il finanziamento delle infrastrutture ferroviarie concluse dal 2012 tra Confederazione/Cantoni e GI. Se non sono contemplati, gli importi corrispondenti vanno integrati nelle convenzioni a partire dal 2014.

Non appena i mezzi finanziari sono integrati nelle convenzioni sulle prestazioni, i contributi vanno versati ai Cantoni. A tale scopo si raccomanda di approntare le convenzioni prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza, affinché possano essere firmate rapidamente.



## **Allegato 1**

Osservazione introduttiva: il metodo utilizzato per il calcolo dei contributi è stato sviluppato nell'ambito dei lavori del gruppo di progetto paritetico FinWehr. Il metodo, illustrato nel rapporto finale (cfr. pag. 1 nota 1), si basa su una serie di ipotesi e semplificazioni, ad esempio per quantificare il rischio sulle diverse tratte. Questi dati trovano la propria giustificazione unicamente nel quadro della presente ordinanza e non vanno utilizzati per altri scopi.

### **Numero di addetti mobilitabili degli enti difesa**

Il numero necessario di addetti mobilitabili dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica riportato nella tabella 1 è stabilito in base al presupposto che i servizi di difesa dell'impresa dispongono di capacità pari a quelle disponibili il 1° gennaio 2011 e mobilitabili in ogni evenienza.

### **Formazione**

I corpi pompieri e i servizi di difesa chimica devono garantire che il personale impiegato abbia seguito la necessaria formazione e formazione continua. Si considera centrato l'obiettivo se nel settore di competenza corrispondente il numero di addetti adeguatamente addestrati è tre volte superiore a quello necessario. Secondo questa regola, ad esempio, i centri di soccorso dei corpi pompieri devono disporre al massimo di 60 addetti ( $3 \times (10 + 10)$ ) addestrati per la gestione di tutti i tipi di eventi che si verificano sugli impianti ferroviari.

La formazione deve riguardare le prestazioni che i singoli servizi di difesa devono fornire in caso di evento. Non è quindi necessario, ad esempio, che gli addetti dei centri di soccorso dei corpi pompieri seguano una formazione specifica di difesa chimica, anche se devono essere in grado di gestire un incendio con merci pericolose in collaborazione con i servizi competenti.

Inoltre, gli addetti dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica devono seguire una formazione sulla gestione degli eventi in galleria. Questa formazione è parte integrante della formazione standard. Per l'organizzazione e il finanziamento valgono le stesse regole come per gli altri moduli della formazione.

### **Esercitazioni di intervento**

L'allarme, l'intervento e la collaborazione tra le varie parti in caso di eventi che interessano impianti ferroviari sono oggetto di esercitazioni regolari. La frequenza, la portata e i temi delle esercitazioni sono definiti in funzione del rischio nonché della complessità e specificità dell'intervento.



## **Compiti, capacità e organizzazione degli enti di difesa**

Qui di seguito sono descritti i compiti, i mezzi e l'organizzazione dei servizi di difesa dell'impresa disponibili il 1° gennaio 2011:

### Difesa dell'impresa FFS

La Difesa dell'impresa FFS fa parte dell'unità Intervento. Opera come organismo professionistico in 15 sedi e come organismo di milizia in altre 2 sedi in Svizzera. È responsabile della protezione delle persone, dell'ambiente e del materiale in caso di evento sulla rete ferroviaria o nelle immediate vicinanze.

La Difesa dell'impresa FFS svolge i seguenti compiti:

- protegge, mette in salvo e assiste i viaggiatori e il personale ferroviario;
- provvede alla protezione contro gli incendi e nella lotta contro il fuoco;
- protegge l'infrastruttura, i veicoli ferroviari e gli edifici;
- protegge l'ambiente in caso di eventi con sostanze pericolose;
- provvede all'evacuazione dei treni viaggiatori nei luoghi della rete ferroviaria difficilmente accessibili (ad esempio sui ponti o nelle gallerie);
- circoscrive i danni dopo un evento e fa sì che l'esercizio ferroviario possa riprendere rapidamente;
- provvede a rimettere sui binari i veicoli ferroviari deragliati;
- provvede alla messa a terra della linea di contatto.

Organizzazione:

- 15 sedi a livello nazionale equipaggiate di treno di spegnimento e salvataggio (TSS) in grado di raggiungere entro 30-90 minuti il luogo dell'evento sulle tratte maggiormente a rischio
- 9 sedi equipaggiate di carro di soccorso
- 2 sedi del sistema di milizia, a Chiasso e alla stazione di smistamento di Limmattal (senza TSS)
- L'equipaggio di un TSS conta 4 membri (capointervento, capogruppo, 2 macchinisti). In caso di assenze impreviste o di sottodotazione temporanea di personale l'equipaggio può essere ridotto in via eccezionale.
- In caso di guasto di un TSS, la sede interessata viene equipaggiata del TSS di riserva. Se questo è già utilizzato altrove, la sede appronta nel limite del possibile una locomotiva diesel tradizionale per trainare i treni in avaria (senza intervento dei pompieri).
- Se si prevede che il guasto al TSS sarà di durata relativamente breve, viene chiesta direttamente una locomotiva di rimpiazzo.
- Le sedi della Difesa dell'impresa che dispongono di collaboratori professionisti operano dal lunedì al venerdì 24 ore su 24 (pernottamento sul posto o nelle immediate vicinanze) e garantiscono un tempo di mobilitazione da 5 a 15 minuti.
- Il TSS può trovarsi momentaneamente fuori sede a causa di esercitazioni, corse di esercitazione e addestramenti.

Veicoli:

- 16 treni di spegnimento e salvataggio (di cui 1 di riserva)
- 10 carri di soccorso (di cui 1 di riserva)
- 2 locomotive diesel con ETCS (idonee per le nuove tratte e per la GBL)
- 4 vagoni cisterna d'emergenza
- 1 carro per la difesa chimica
- 12 autocarri con materiale leggero di salvataggio e di rimessa sui binari
- 19 veicoli stradali per la direzione degli interventi (station wagon)



### Corpo pompieri BLS

Il Corpo pompieri BLS è responsabile della protezione delle persone, dell'ambiente e del materiale in caso di evento sulla rete ferroviaria o nelle immediate vicinanze. Negli interventi di media e grande entità, collabora con la Difesa dell'impresa FFS e con i centri di soccorso dei pompieri dei Cantoni di Berna e Vallese. Il Corpo pompieri BLS è stato professionalizzato nel 2009 in concomitanza con il trasferimento alla BLS della gestione operativa della galleria di base del Lötschberg (GBL).

Il Corpo pompieri BLS ha i seguenti compiti:

- protegge, mette in salvo e assiste i viaggiatori e il personale ferroviario;
- provvede alla protezione contro gli incendi e nella lotta contro il fuoco;
- protegge l'ambiente in caso di eventi con sostanze pericolose;
- provvede all'evacuazione dei treni viaggiatori nei luoghi della rete ferroviaria difficilmente accessibili;
- circoscrive i danni dopo un evento e fa sì che l'esercizio ferroviario possa riprendere rapidamente;
- provvede a rimettere sui binari i veicoli ferroviari deragliati;
- provvede alla messa a terra della linea di contatto.

Organizzazione:

- Il Corpo pompieri BLS ha sede a Frutigen.
- Insieme ai corpi pompieri di Spiez e Frutigen forma uno dei quattro centri di soccorso speciali per gli impianti ferroviari nel Cantone di Berna.
- La collaborazione con i centri di soccorso dei pompieri dei Cantoni di Berna e Vallese è disciplinata da convenzioni sulle prestazioni e dalle pertinenti direttive cantonali.
- Il Corpo pompieri BLS conta 13 posti a tempo pieno di capointervento. La conduzione del treno di spegnimento e salvataggio (TSS) e della locomotiva diesel è assicurata dai macchinisti della BLS.
- Prestano servizio di picchetto per 24 ore tre capointervento (dalle 19.00 alle 6.30 da casa) e un macchinista (nel Centro operativo di Frutigen). Grazie a questo sistema, in caso di evento le funzioni strategiche sono rivestite da professionisti.
- Il tempo di mobilitazione del TSS è di 5 minuti tra le 6.30 e le 19.00, mentre di notte è di 15 minuti.
- Gli addetti del Corpo pompieri BLS svolgono anche compiti in settori quali direzione, organizzazione di servizio, pianificazione degli interventi, progettazione, manutenzione del materiale e dell'infrastruttura, riparazione dei veicoli stradali e ferroviari. Un altro importante compito è quello di attuare le convenzioni sulle prestazioni concluse con i Cantoni e i Comuni e garantire la formazione e la formazione continua degli addetti del Corpo pompieri BLS e di quelli con cui collaborano.
- La direzione generale delle operazioni in caso di evento nella galleria di base del Lötschberg compete ai capointervento del Corpo pompieri BLS.

Veicoli in dotazione:

- 1 treno di spegnimento e di salvataggio (in 4 parti)
- locomotiva diesel Am843 (per il traino di treni)
- 2 veicoli di pronto intervento Skoda Octavia
- 3 minibus (trasporto di materiale e di persone)
- 2 autobus (evacuazione di persone)
- carri di soccorso
- veicoli ferroviari per interventi e esercitazioni



## Stazioni di smistamento

Per le esercitazioni di intervento trova applicazione il concetto delle FFS per le stazioni di smistamento, considerate impianti particolari. I principi corrispondenti sono integrati nell'ordinanza.

## Allegato 2

I costi di mantenimento imputabili ai GI sono stabiliti in base al metodo descritto nel rapporto sull'indennizzazione delle prestazioni dei servizi di difesa per le ferrovie<sup>2</sup>.

In base a questo metodo, l'UFT calcola i costi di mantenimento imputabili ai singoli GI per ogni Cantone e mette a disposizione questi dati a titolo informativo.

Il metodo si basa su stime dei costi annuali per il mantenimento dei centri di soccorso dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica necessari a coprire gli impianti ferroviari secondo la tabella 1.

### Tabella 1

La tabella 1 riporta i costi di mantenimento medi stimati per i vari tipi di centri di soccorso e i costi complessivi di tutti i centri di soccorso necessari, secondo il modello proposto, a coprire l'intera rete ferroviaria in Svizzera. Un servizio di difesa chimica è necessario solo per gli impianti ferroviari sui quali vengono trasportate merci pericolose. Il numero di centri di soccorso teoricamente ritenuto necessario garantisce la copertura adeguata delle infrastrutture ferroviarie svizzere, ma non corrisponde alla situazione reale.

Si parte dal presupposto che sul territorio nazionale le prestazioni di mantenimento dei servizi di difesa chimica con compiti particolari possano essere garantite da 4 centri (gestione di eventi di grande entità concernenti merci pericolose) o 12 centri (gestione di eventi concernenti merci pericolose con ripercussioni sulle acque superficiali).

Le cifre sono riprese direttamente dal rapporto sull'indennizzazione delle prestazioni dei servizi di difesa per le ferrovie pubblicato nel settembre 2008. In questa sede, tenuto conto delle ipotesi e delle semplificazioni adottate, il rincaro registrato tra la fine del 2008 e la fine del 2013<sup>3</sup> non è rilevante e non è stato considerato.

---

<sup>2</sup> Indennizzazione delle prestazioni dei servizi di difesa per le ferrovie, proposta di soluzione metodica del gruppo di progetto paritetico, rapporto finale del progetto, Ufficio federale dei trasporti, Conferenza dei capi dei servizi per la protezione dell'ambiente della Svizzera, Coordinazione Svizzera dei Pompieri, Unione dei trasporti pubblici, Berna, 16 settembre 2008, (disponibile in tedesco e francese), ottenibile presso [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

<sup>3</sup> Rincaro nel periodo compreso tra settembre 2008 (rapporto finale FinWehr) e dicembre 2012: -1%; secondo l'Ufficio federale di statistica (UST), Indice nazionale dei prezzi al consumo. Per il 2013 l'UST prevede un rincaro medio annuo pari a circa +0,1% ([www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)).





#### Tabella 2

Ai fini del calcolo dei costi di mantenimento imputabili ai GI è definita una partecipazione percentuale ai costi complessivi dei corpi pompieri e dei servizi di difesa chimica necessari a coprire gli impianti ferroviari. Si tiene così conto del fatto che i corpi pompieri e i servizi di difesa chimica assicurano al contempo prestazioni di mantenimento per interventi su impianti o costruzioni non ferroviari, quali stabilimenti industriali, strade o abitazioni.

La partecipazione è inferiore per gli impianti ferroviari per i quali esiste già una difesa dell'impresa. In questo caso si ricorre in misura minore ai corpi pompieri e ai servizi di difesa chimica.

#### Tabella 4

Poiché gli impianti delle stazioni di smistamento e dei porti renani non sono direttamente assimilabili a binari di corsa, per il calcolo del rischio non ci si può basare semplicemente sulla lunghezza dei binari. Il calcolo si basa su valori di lunghezza forfettari e gli impianti vengono suddivisi in due categorie:

1. stazioni di smistamento di importanza nazionale con almeno 50 binari: si applica una lunghezza forfettaria pari a 50 Ax-km;
2. altre stazioni di smistamento e porti renani: si applica una lunghezza forfettaria pari a 25 Ax-km.

Per semplicità, le stazioni merci e viaggiatori non vengono considerate separatamente, bensì sono parte integrante della rete.

#### Tabella 6

Per la descrizione del rischio sulle singole tratte ferroviarie sono considerati i rischi per la popolazione e l'ambiente ritenuti abituali nel settore della prevenzione degli incidenti rilevanti. La possibilità di incidente rilevante è inclusa nel metodo di calcolo adottato (fattore  $F_P / F_A=3$ ) poiché teoricamente sulle tratte particolarmente critiche i rischi per la popolazione e l'ambiente possono attestarsi in una fascia non accettabile. Tale possibilità, tuttavia, difficilmente si verificherà, in quanto l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR; RS 814.012) non ammette i rischi che si situano nell'area non accettabile e esige che siano eliminati.

#### Tabella 7

Si osserva che nei singoli Cantoni l'uso in termini percentuali dei servizi di difesa chimica da parte delle ferrovie è oltremodo variabile. L'entità del ricorso a questi servizi dipende tra l'altro dalla presenza più o meno forte di altre fonti di pericolo, ad esempio edifici industriali e strade nazionali sulle quali



Spiegazioni OMD, 02.10.2013

vengono trasportate merci pericolose. Il valore valido per tutta la Svizzera, pari al 20 per cento, viene quindi adeguato ai singoli Cantoni. A tale scopo si applica un fattore cantonale supplementare che, per motivi di calcolo (metodo basato su un sistema interconnesso), dev'essere corretto nella tabella di calcolo pubblicata. In questo modo si garantisce che la somma dei contributi ai servizi di difesa chimica corrisponda al valore totale definito (situazione di partenza).