

Dichiarazione congiunta II

di

scienceindustries (Wirtschaftsverband Chemie Pharma Biotech)

delle

Ferrovie federali svizzere SA (FFS SA)

di

VAP (Verband der verladenden Wirtschaft)

dell'

Ufficio federale dei trasporti (UFT)

e dell'

Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

concernente

**la riduzione dei rischi per la popolazione derivanti dal trasporto
di cloro in carri cisterna**

Premessa

Carburanti, combustibili, materie prime chimiche e preparati chimici sono indispensabili per la nostra società e la nostra economia. Su questa premessa, l'industria chimica e il trasporto di queste merci svolgono un ruolo importante che deve essere assicurato nel lungo periodo. La produzione, lo stoccaggio, il trasporto e l'utilizzo di queste sostanze pericolose nel contesto dell'infrastruttura di trasporto e della struttura insediativa esistenti comportano tuttavia rischi che devono essere costantemente verificati e, per quanto possibile, ridotti.

La ferrovia è un mezzo di trasporto molto sicuro ed è pertanto il più adatto per lo spostamento di grandi volumi di merci pericolose. L'eventualità di un incidente non può tuttavia essere mai

completamente esclusa. Ciò vale anche per i trasporti di cloro in carri cisterna, che presentano un forte potenziale di danno, poiché il rilascio di cloro in aree densamente popolate può avere conseguenze molto gravi per la popolazione. A fronte dello sviluppo insediativo lungo il bacino del lago Lemano e dei volumi di cloro trasportati, il monitoraggio ha evidenziato che, qualora non vengano adottate contromisure, questi rischi continueranno ad aumentare e che sussiste pertanto una necessità d'intervento.

In un dialogo costruttivo, gli attori coinvolti nel trasporto di cloro e i Cantoni principalmente interessati, hanno sviluppato soluzioni tese a ridurre i rischi derivanti dai trasporti di questa sostanza. Avendo unanimemente riconosciuto che il trasporto di cloro, una merce pericolosa, deve proseguire su rotaia, le parti convengono tuttavia sulla necessità di adottare misure di sicurezza poiché gli incidenti rilevanti con carri cisterna che trasportano cloro presentano un elevato potenziale di danno.

La presente dichiarazione si ricollega a una prima dichiarazione congiunta del DATEC, di scienceindustries e della FFS SA, siglata nel 2002, che già prevedeva una serie di misure per il miglioramento della sicurezza, la cui realizzazione si è conclusa a fine 2010. La presente Dichiarazione congiunta II completa la prima dichiarazione e, in linea di continuità con i successi già ottenuti, prosegue nella direzione verso un successo comune.

Per questi motivi le parti firmatarie convengono quanto segue:

1. Obiettivo

Ai sensi dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR), la popolazione e l'ambiente devono essere protetti da danni gravi in seguito a incidenti rilevanti. A fronte del potenziale di danno risultante da possibili incidenti rilevanti nel trasporto di cloro (ONU 1017) in carri cisterna, tutte le parti coinvolte devono adottare tutte le misure di riduzione del rischio necessarie e adeguate.

A partire dall'1.1.2019, i rischi per la popolazione derivanti dai trasporti di cloro in carri cisterna sull'intera rete ferroviaria svizzera non potranno superare il «centro dell'area intermedia» indicato nei Criteri di valutazione II concernenti l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) del 2001¹. A tale scopo, in una prima fase prevista a

¹ <http://www.bafu.admin.ch/publikationen/index.html?lang=it> > Criteri di valutazione II

breve termine le misure di cui alla cifra 2 saranno attuate il più rapidamente possibile e comunque non oltre il 31.12.2018.

Le parti firmatarie proseguono nei loro sforzi congiunti, che hanno già avuto esiti positivi, con l'intento di migliorare ulteriormente la sicurezza nell'ambito dell'utilizzo del cloro. Le misure a breve termine assicureranno già un sensibile miglioramento su questo fronte. In una seconda fase, la riduzione del rischio sarà perseguita a più lungo termine per avvicinarlo il più possibile all'area accettabile, conformemente ai Criteri di valutazione II concernenti l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti. Al riguardo sarà effettuata la valutazione di varie opzioni per un'ulteriore riduzione dei rischi (v. cifra 3) entro fine 2018. Tali opzioni saranno riepilogate in una «roadmap» appropriata che copre il periodo fino al 2025 e saranno attuate secondo le scadenze stabilite. Le corrispondenti misure dovranno essere adeguate, tecnicamente attuabili ed economicamente sostenibili.

2. Misure

2.1 Organizzazione degli acquisti di cloro all'estero

L'industria prosegue negli sforzi di acquistare il cloro in Italia per le aziende del Vallese al fine di ridurre le distanze di trasporto ed evitare gli agglomerati.

Inoltre, l'industria e le FFS riconoscono la necessità di evitare una distribuzione dei rischi su altri itinerari di trasporto rispetto a quelli attuali, ad eccezione nel caso in cui ciò permetta di ridurre globalmente il rischio per l'intera rete e le parti interessate acconsentano a tale spostamento (v. cifra 5). I Cantoni interessati saranno consultati. Come riferimento valgono i volumi medi di trasporto di cui alla Fig. 1, Allegato 1.

2.2 Impiego dei carri cisterna ritenuti attualmente i più sicuri

L'industria si impegna a breve, ma al più tardi a partire dal 1° gennaio 2019, ad acquistare il cloro soltanto da fornitori che effettuano i trasporti servendosi dei carri cisterna al momento considerati i migliori sotto il profilo della tecnica della sicurezza, che presentano requisiti superiori ai requisiti RID in vigore riportati nell'Allegato 2 del presente documento.

Al fine di proteggere gli investimenti rispettivamente i contratti di locazione necessari, le autorità, dal canto loro, si impegnano a non avviare fino a fine 2025, nell'ambito della vigente

legislazione, alcuna ulteriore procedura di inasprimento dei requisiti svizzeri relativi ai vagoni cisterna da cui possano derivare requisiti più rigidi rispetto a quelli riportati nell'Allegato 2.

2.3 Doppi tragitti e treni completi

L'UFT sta verificando assieme alle imprese ferroviarie interessate in quale misura sia possibile effettuare in Svizzera i trasporti di cloro su treni completi (treni speciali corti formati unicamente da carri per il cloro). Laddove sia possibile conseguire una sostanziale riduzione dei rischi (Safety, Security), l'UFT intende far attuare questa misura dai gestori dell'infrastruttura.

FFS Infrastruttura ottimizza le vie di trasporto in modo da evitare, in linea di massima dove ciò è fattibile dal punto di vista dell'esercizio, doppi tragitti dei carri contenenti cloro sulla rete ferroviaria. Contestualmente vanno considerati i rischi stazionari sul luogo d'utilizzo.

2.4 Riduzione della velocità e tempi d'esercizio

FFS Infrastruttura si adopera affinché i treni interi destinati al trasporto di cloro circolino in linea di massima solo alla velocità ridotta di 40 km/h.²

I trasporti devono essere pianificati in modo da non compromettere il resto del traffico ovvero non provocare limitazioni della capacità sulla rete delle FFS.

2.5 Rimozione di ostacoli

FFS Infrastruttura effettua una verifica delle tratte ferroviarie per individuare e rimuovere, se ragionevole, ostacoli che, pur non essendo assolutamente rilevanti dal punto di vista della tecnica dell'esercizio, aumentano la probabilità di rilascio (danneggiamento della parete del serbatoio) di cloro in caso di deragliamento. Per le tratte ferroviarie con rischi derivanti dai trasporti di cloro situati nell'area intermedia ciò avverrà entro il 2019; sulle restanti tratte, in concomitanza con i consueti lavori di trasformazione e rinnovamento.

² L'esercizio prevede già una traccia giornaliera per i treni merci con carri cisterna contenenti cloro. Difatti, negli agglomerati di Ginevra (dal km 64,4 al km 58,5) e Renens-Losanna (dal km 5,5 al km 0,8) questi treni viaggiano alla velocità ridotta di massimo 40 km/h. Per questa relazione, la corsa a velocità ridotta nei settori indicati deve essere mantenuta.

2.6 Verifica della pianificazione degli interventi

Per le tratte ferroviarie con rischi derivanti dai trasporti di cloro situati nell'area intermedia, le FFS verificheranno entro fine 2018 l'adeguatezza della propria pianificazione degli interventi in caso di incidenti con il cloro, concertandola con le autorità cantonali interessate.

2.7 Ulteriori misure di sicurezza

Nell'ambito dell'esecuzione dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti, l'UFT può prescrivere al gestore dell'infrastruttura ulteriori misure di sicurezza tese a migliorare la sicurezza dei trasporti di cloro. Queste misure saranno oggetto di reporting nell'ambito del controlling (cifra 5).

2.8 Introduzione di limitazioni al trasporto

Se neppure dopo l'attuazione delle suddette misure sarà possibile realizzare l'obiettivo di ridurre il rischio sotto il «centro dell'area intermedia», previa consultazione con le parti interessate (v. cifra 5) l'UFT introdurrà limitazioni al trasporto di cloro (ONU 1017) in carri cisterna in termini di volume. Queste limitazioni si applicano sia alle importazioni/esportazioni sia al traffico interno e al traffico di transito.

2.9 Comunicazione a livello internazionale delle misure

A tale scopo l'UFT notificherà puntualmente all'organo competente per i trasporti internazionali ferroviari (OTIF) l'introduzione di misure per la limitazione dei volumi di cloro.

Affinché le altre misure da attuare in relazione all'esercizio (cifre 2.3, 2.4 e 2.7) siano comunicate agli stati aderenti al RID, l'UFT provvederà a informare in via preliminare l'Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali (OTIF) evidenziando la necessità di tali misure. Inoltre, l'UFT informerà direttamente anche le autorità competenti degli stati confinanti.

2.10 Misure di accompagnamento

Criteria di valutazione per il cloro (ONU 1017)

Di concerto con l'UFT e gli stakeholder interessati, l'UFAM elaborerà entro fine 2017 i «Criteria di valutazione per il trasporto di cloro in carri cisterna» (direttiva conf. all'art. 22 OPIR) che tra i rischi associati ai trasporti di merci pericolose considerano i rischi derivanti dai trasporti di cloro alla stregua di un caso speciale, in ragione della particolare entità del potenziale di danno, e fissano in maniera vincolante gli obiettivi di cui alla cifra 1.

Costi di trasporto secondo il principio di causalità

L'UFT avvierà la procedura per le corrispondenti modifiche dell'ordinanza affinché i costi di attuazione delle misure (cifre 2.3 - 2.7) sostenuti dal gestore dell'infrastruttura (FFS) per il mantenimento degli obiettivi ai sensi della cifra 1, ovvero per il mantenimento della sicurezza e della necessaria prevenzione (incl. i premi assicurativi), vengano distribuiti lungo l'infrastruttura secondo il sistema di definizione dei prezzi delle tracce. L'industria prende atto che i costi indicati in maniera trasparente per le misure di sicurezza (incl. i premi assicurativi), relative agli acquisti di cloro, devono riflettersi interamente nei prezzi del trasporto.

Prescrizioni internazionali

L'UFT si impegnerà presso gli organi competenti per le prescrizioni internazionali in materia di tecnica della sicurezza dei carri cisterna affinché si giunga a un miglioramento dello standard (RID) ai sensi della cifra 2.2. La FFS SA e l'industria (scienceindustries e VAP, anche per il tramite delle associazioni internazionali di riferimento [UIP, AIEP, CIT e ERFA]) sostengono le relative richieste dell'UFT.

Responsabilità

L'UFT verifica la possibilità di modificare la legislazione in modo che in futuro il diritto concernente la responsabilità civile tenga conto della suddivisione dei ruoli tra gestore dell'infrastruttura, impresa di trasporto, detentore e soggetto competente per la manutenzione (ECM) dei carri.

3. Opzioni per l'ulteriore riduzione dei rischi

Per la seconda fase, le parti svilupperanno una «roadmap» (piano delle misure) finalizzata al raggiungimento dell'obiettivo. Le possibili misure comprendono: lo sviluppo di una

nuovissima generazione di carri cisterna, l'acquisto di cloro dall'Italia settentrionale tramite il rinnovo dell'impianto in loco o la creazione di presupposti per la costruzione di un nuovo impianto di produzione in prossimità dei grandi consumatori.

4. Riserva

La presente Dichiarazione congiunta si basa sul presupposto che il diritto attuale in materia di sicurezza dei trasporti sia sufficiente e resti immutato, salvo qualora la Dichiarazione medesima prescriva esplicitamente delle modifiche. Qualora tale diritto subisca delle modifiche, la presente Dichiarazione congiunta sarà rivista e, se necessario, aggiornata.

5. Monitoraggio

Le parti si riuniscono regolarmente, quantomeno però una volta all'anno, sotto la direzione dell'UFAM per determinare, controllare e discutere l'attuazione delle misure previste in questa Dichiarazione congiunta e delle misure ancora da definire (cap. 2, 3 e 4). Esse assicurano l'informazione annuale e un coinvolgimento adeguato dei Cantoni interessati. Le parti possono creare gruppi di lavoro per l'elaborazione di questioni tecniche dettagliate.

Qualora l'UFT reputi che le misure contemplate nella presente Dichiarazione non siano tempestive o sufficienti, sulla base dei fondamenti giuridici vigenti dispone l'adozione di tali misure o di misure alternative in grado di garantire il conseguimento in altro modo dell'obiettivo di una maggiore sicurezza.

8021 Zurigo, li
Scienceindustries

Dr. Beat Moser
Direttore

Dr. Michael Matthes
Membro della Direzione

3000 Berna 65, li
Ferrovie federali svizzere SA

Andreas Meyer
Presidente della Direzione del Gruppo

Philippe Gauderon
Membro della Direzione del Gruppo
e capo Infrastruttura

8142 Uitikon, li
Verband der verladenden Wirtschaft

Dr. Frank Furrer
Segretario generale

3003 Berna, li
dell'Ufficio federale dei trasporti

Dr. Peter Füglistaler
Direttore

Pieter Zeilstra
Vicedirettore

3003 Berna, li
Ufficio federale dell'ambiente

Marc Chardonens
Direttore

Dr. Josef Hess
Vicedirettore

Allegato 1: Organizzazione degli acquisti di cloro all'estero sec. la cifra 2.1.

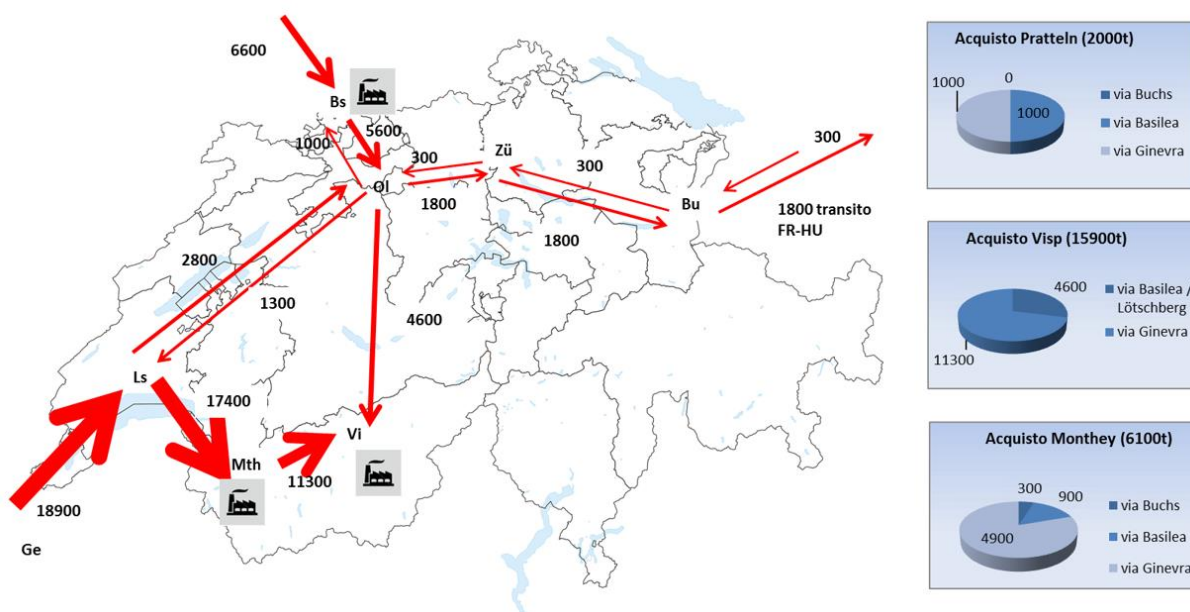


Fig. 1 Trasporti di cloro in Svizzera (importazioni e trasporti in transito, periodo di riferimento 2013-2015, tenendo conto della messa in esercizio del nuovo impianto di produzione di Pratteln a ottobre 2016)

Allegato 2: Requisiti minimi per i carri cisterna secondo la cifra 2.2

Criteri e caratteristiche considerati requisiti minimi da soddisfare, validi per i carri cisterna impiegati per l'importazione di cloro (ONU 1017) in Svizzera (v. cifra 2.2). Tali requisiti superano in parte il RID e le ATMF e si applicano in via aggiuntiva rispetto al RID.

Requisito	Descrizione	Osservazioni
Rilevamento di deragliamenti	Elementi per il rilevamento di deragliamenti (es. EDT).	
TE22 ampliato	Elementi che assorbono energia (respingente con elementi anti-urto) con assorbimento energetico ottimizzato.	
TE25 combinato	Protezione contro l'accavallamento dei respingenti conf. a TE25a o una combinazione di 2 misure per limitare i danni da accavallamento di respingenti sec. RID TE25a fino a TE25e incluso.	
Raccorderia	Meccanismo di protezione tra le valvole interne ed esterne (valvola suddivisa in due parti con punto di rottura controllata) affinché, in caso di distacco della valvola superiore esterna, la valvola inferiore interna assicuri la tenuta al 100% del carro. Misure per il miglioramento della sicurezza supplementari rispetto a RID 6.8.2.2.1.	
Freno con inversione automatica del carico.	Evitare un inserimento manuale errato del freno.	
Albero della sala montata ottimizzato	Albero della sala montata con maggiore capacità di carico: montaggio di sale montate da 25t anziché da 22,5t.	Prevedere questa misura per i carri di nuova esecuzione. Possibilità di ammodernamento di carri esistenti.
Rinuncia alle scale	Riduce la possibilità di apertura delle valvole da parte di persone esterne all'azienda.	Occorre ottenere conferma dalle ditte che effettuano le operazioni di carico/scarico che non siano necessarie le scale.