



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,  
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Ufficio federale dei trasporti UFT**

N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

Vs. riferimento: -

Ns. riferimento: sro

Collab. responsabile: Roger Schüpfer

Berna, 31 luglio 2015

## L'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI (UFT)

in merito ai trasporti di

**FFS Cargo SA, Bahnhofstrasse 6, CH-4600 Olten**

**SBB Cargo International AG, Riggensbacherstrasse 6, CH-4600 Olten**

**DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Sägereistrasse 21, CH-8152 Glattbrugg**

**BLS Cargo AG, Bollwerk 27, CH-3001 Berna**

**Crossrail AG, Hofackerstrasse 1, CH-4132 Muttenz**

concernenti

### I rifiuti in transito attraverso la Svizzera

#### I. constata:

1. In data 16 luglio 2015 tra le ore 00.05 e le ore 01.03 l'UFT, durante lo svolgimento del controllo d'esercizio fondato sull'articolo 9 dell'ordinanza del 23 novembre 1983 sulle ferrovie (Oferr; RS 742.141.1) in combinazione con l'articolo 11 della legge del 19 dicembre 2008 sul trasporto di merci (LTM; RS 742.41), ha constatato svariate carenze in materia di sicurezza su un treno merci.
2. Le carenze constatate sono state riepilogate dall'UFT in una decisione (protocollo di verifica n. 1033/2015 del 16.07.2015), che è stata notificata per posta elettronica all'impresa di trasporto ferroviario responsabile. Le diverse unità di carico presentavano, tra l'altro, perdite di liquidi (codice 7.1.10 secondo il Catalogo uniforme delle anomalie dell'UFT dell'1.1.2015). Secondo la relativa dichiarazione delle merci, cinque unità di carico contenevano «rifiuti (CER/AVV 19 06 03: rifiuti pericolosi, parzialmente stabilizzati)» e una unità di carico «pelli».
3. Dal momento che le dichiarazioni delle merci non permettevano di escludere la pericolosità dei liquidi fuoriusciti, l'UFT ha ordinato di ovviare alle perdite di carico prima che il treno proseguisse la corsa.
4. Dal momento che non era possibile escludere la pericolosità delle perdite di carico per le persone e/o l'ambiente, l'unità di Difesa dell'Impresa delle FFS è intervenuta applicando i pertinenti piani

Ufficio federale dei trasporti UFT  
Indirizzo postale: CH-3003 Berna  
Sede: Mühlstrasse 6, 3063 Ittigen

Tel. , Fax

[www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)



C O O . 2 1 2 5 . 1 0 0 . 2 . 8 0 2 5 5 8 0



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

d'azione. Durante l'intervento, l'unità di Difesa dell'Impresa delle FFS ha accertato mediante una prima misurazione che i liquidi fuoriusciti avevano un valore di pH compreso tra 12 e 13. Nei punti dove i liquidi erano gocciolati sulle rotaie d'acciaio, queste ultime presentavano già dopo un'ora tracce evidenti di reazione del liquido con la superficie delle rotaie.

5. In data 16 luglio 2015 (tra le ore 14.00 e le ore 16.00) l'Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo del Cantone Ticino ha eseguito un prelievo di campioni dei liquidi e dei carichi in oggetto. La prima analisi eseguita in loco nell'area dei binari, con una temperatura esterna di ca. 38°C, ha confermato che i liquidi fuoriusciti presentavano valori di pH elevati e che, quindi, potrebbero rappresentare un pericolo per l'uomo e l'ambiente.
6. Ulteriori analisi di laboratorio sono tuttora in corso.

## **II. considera:**

### **A Nell'ordine:**

1. Secondo l'articolo 10 della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (Lferr; RS 742.101), la costruzione e l'esercizio delle ferrovie sottostanno alla vigilanza del Consiglio federale; l'autorità di vigilanza è l'UFT.
2. Secondo l'articolo 9 Oferr, l'UFT sorveglia la costruzione, l'esercizio e la manutenzione delle costruzioni, degli impianti e dei veicoli effettuando prove a campione. Se necessario, ordina l'adeguamento alle prescrizioni e, dopo incidenti rilevanti per la sicurezza, può eseguire o ordinare un'inchiesta concernente gli aspetti tecnici e dell'esercizio.
3. Secondo l'articolo 11 LTM, i trasporti di merci sottostanno alla vigilanza dell'UFT. Esso è abilitato ad abrogare le decisioni e le istruzioni di organi o servizi o a impedirne l'applicazione se infrangono la LTM o accordi internazionali, oppure ledono importanti interessi nazionali.
4. Secondo l'articolo 41 capoverso 2 della legge del 7 ottobre 1983 sulla protezione dell'ambiente (LPAmb; RS 814.01), l'autorità federale che esegue un'altra legge federale o un trattato internazionale è competente anche per l'esecuzione della LPAmb.
5. Secondo l'articolo 46 capoverso 2 dell'ordinanza tecnica del 10 dicembre 1990 sui rifiuti (OTR; RS 814.600), nell'applicare altre leggi federali, accordi internazionali o decisioni internazionali concernenti punti disciplinati dall'OTR, le autorità federali eseguono in tal ambito anche questa ordinanza.
6. L'ordinanza del 22 giugno 2005 sul traffico di rifiuti (OTRif; RS 814.610) disciplina anche il traffico transfrontaliero di rifiuti.
7. Pertanto, la competenza dell'UFT nella presente materia è accertata.



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

*B Nel merito:*

1. Secondo l'articolo 17 capoverso 4 Lferr, nonché gli articoli 10 e 12 Oferr, le imprese ferroviarie, nel quadro delle prescrizioni, sono responsabili della sicurezza d'esercizio. Esse sono tenute a redigere le prescrizioni necessarie per la sicurezza dell'esercizio. Secondo l'articolo 12 capoverso 4 Oferr, sono vincolanti le prescrizioni d'esercizio che contengono norme specifiche alla tratta utilizzata.
2. Secondo l'articolo 10 LTM, nel traffico nazionale e internazionale si applica l'appendice B (Regole uniformi concernenti il contratto di trasporto internazionale per ferrovia delle merci - CIM) della Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF; RS 0.742.403.12), nella versione del protocollo di modifica del 3 giugno 1999.
3. Secondo l'**articolo 6 del Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia dei contenitori (RICo; allegato II al CIM)**, le tariffe [delle ferrovie] stabiliscono le condizioni che regolano il carico e lo scarico dei contenitori. Il carico comprende non solo l'operazione di caricamento sul veicolo, ma anche le altre operazioni, in particolare il fissaggio dei contenitori.
4. Secondo l'articolo 3 paragrafo 1 CIM, la ferrovia deve effettuare qualunque trasporto di merci a carro completo alle condizioni delle Regole uniformi, purché (lettera a) il mittente osservi le Regole uniformi, le disposizioni complementari e le tariffe.
5. L'articolo 3 paragrafo 4 CIM stabilisce che (lettera b), qualora deciso dall'autorità competente, alcune spedizioni siano escluse o ammesse soltanto a determinate condizioni. Tali provvedimenti devono essere portati senza indugio a conoscenza del pubblico e delle ferrovie. Quest'ultime informano le ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.
6. Secondo l'articolo 42 della legge federale del 20 dicembre 1968 sulla procedura amministrativa (PA; RS 172.021), l'autorità non può adoperare un mezzo coattivo più rigoroso di quanto richiesto dalle circostanze. La misura adottata deve soddisfare i requisiti dell'adeguatezza, della necessità e della proporzionalità tra scopo ed effetto.
7. L'articolo 4 capoverso 7 lettera b) della Convenzione di Basilea del 22 marzo 1989 sul controllo dei movimenti oltre frontiera di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione (Convenzione di Basilea; RS 0.814.05) esige che i rifiuti pericolosi e gli altri rifiuti che devono essere oggetto di un movimento oltre frontiera siano imballati, etichettati e trasportati conformemente alle regole e norme internazionali generalmente accettate e riconosciute in materia di imballaggio, etichettatura e trasporto e che si tenga debitamente conto delle pratiche internazionalmente ammesse in proposito.
8. L'articolo 4 capoverso 7 lettera c) e l'articolo 6 numero 9 della Convenzione di Basilea esigono che i rifiuti pericolosi e gli altri rifiuti siano accompagnati da un documento di movimento dal luogo d'origine del movimento fino al luogo d'eliminazione e che chiunque si incarica di un movimento oltre frontiera di rifiuti pericolosi o di altri rifiuti firmi il documento di trasporto al momento della fornitura o della presa in consegna dei rifiuti.
9. L'articolo 13 OTRif prescrive, tra l'altro, che i trasportatori possano trasportare rifiuti di cui conoscono o devono supporre la natura di rifiuti speciali e che devono essere consegnati con moduli di accompagnamento, soltanto se i moduli di accompagnamento richiesti sono acclusi. Essi compilano i moduli di accompagnamento con le indicazioni richieste.



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

10. L'unità di carico in oggetto che secondo la relativa dichiarazione delle merci conteneva «PELLI» era priva di documenti di accompagnamento.
11. Le unità di carico in oggetto che secondo la relativa dichiarazione delle merci contenevano «rifiuti» erano accompagnate dai moduli «Documento di movimento per i movimenti/le spedizioni transfrontalieri di rifiuti». Detti moduli si basano sulla notifica n. IT018367.
12. Per il trasferimento dei rifiuti in Germania lo Stato federale del Baden-Württemberg ha rilasciato le apposite autorizzazioni, rinnovate l'ultima volta il 28 agosto 2013 con validità fino al 30 settembre 2015. Con lettera del 28 novembre 2014 la SAA Sonderabfallagentur Baden-Württemberg GmbH ha dato il proprio consenso all'importazione. La decisione è valida unicamente con il consenso dell'autorità competente nel luogo di spedizione e quello delle autorità competenti per il transito. Essa contiene una disposizione accessoria secondo cui è fatto obbligo di rispettare l'itinerario specificato nella domanda, è vietato il deposito temporaneo durante il trasporto ed è ammesso il trasbordo dei rifiuti solo in caso di cambio dei veicoli adibiti al trasporto. Non sono contenute ulteriori disposizioni in merito al trasporto o ai mezzi di trasporto. La decisione è stata notificata anche all'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), Divisione Rifiuti e materie prime, 3003 Berna. L'UFAM ha ricevuto la domanda di autorizzazione del transito dei rifiuti (IT018367) dallo Stato di esportazione in data 4 novembre 2014 e, in qualità di autorità competente, ha acconsentito tacitamente al transito.
13. Secondo la decisione dello Stato federale del Baden-Württemberg, Ufficio regionale di geologia, delle materie prime e dell'industria mineraria (Landesamt für Geologie, Rohstoffe und Bergbau) del 10 settembre 2007, la miscela trasportata (carico) dovrebbe avere la seguente composizione:

<i>Antimonio</i>	2,000 mg/kg
<i>Arsenico</i>	450 mg/kg
<i>Bario</i>	9,000 mg/kg
<i>Berillio</i>	50 mg/kg
<i>Piombo 4</i>	500 mg/kg
<i>Cadmio</i>	450 mg/kg
<i>Cromo come Cr03</i>	450 mg/kg
<i>Cobalto</i>	500 mg/kg
<i>Rame, ossido</i>	6,000 mg/kg
<i>Manganese, ossido</i>	6,000 mg/kg
<i>Nichel, ossido</i>	600 mg/kg
<i>Nichel, idrossido</i>	5,500 mg/kg
<i>Mercurio</i>	650 mg/kg
<i>Argento</i>	500 mg/kg
<i>Tallio</i>	500 mg/kg
<i>Stagno, organico</i>	1,000 mg/kg
<i>2,3,7,8-TCDD</i>	200 ng/kg
<i>PCDD/F(TE)</i>	5.000 ng/kg
<i>TOC 6</i>	% massa



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

La miscela trasportata non deve avere un valore di pH inferiore a 10. Tuttavia, occorre tenere presente che con valori di pH > 11,5 non si possono escludere proprietà corrosive/irritanti. Il mittente in Italia, pertanto, deve assicurare che le miscele prodotte non abbiano proprietà corrosive, ovvero irritanti.

L'autorizzazione non contiene altre disposizioni in merito al trasporto o ai mezzi di trasporto, ovvero alle unità di carico.

14. Le unità di carico controllate («rifiuti» e «pelli») perdevano liquidi che, in base alle misurazioni, evidenziavano un valore di pH elevato (tra 11 e 13). I liquidi sono basici e, in caso di contatto con la pelle, possono causare danni irreversibili. Sulle pareti esterne delle unità di carico contenenti «rifiuti» erano presenti residui della miscela trasportata, che possono ugualmente reagire a contatto con la pelle. In funzione della quantità dispersa, non posso essere esclusi danni a compartimenti ambientali.
15. Tutte le unità di carico sono costituite da container aperti sul lato superiore, coperti con un telo (tendone). In caso di pioggia la copertura con un telo non impedisce all'acqua piovana di infiltrarsi e mischiarsi con il carico (materiale a grana fine alla rinfusa, ovvero pelli di animali). Le porte delle unità di carico non erano a tenuta stagna, rendendo pertanto possibile la fuoriuscita di liquidi contaminati (eventualmente anche residui della miscela trasportata, che doveva presentare un'umidità del 20 % circa). In caso di deragliamento, il fatto che i container siano aperti sul lato superiore e la copertura con un semplice telo comportano un'elevata probabilità di dispersione di gran parte del carico, con potenziali danni per l'uomo e l'ambiente.
16. Secondo l'articolo 14 CIM, il mittente è responsabile nei confronti del trasportatore di tutti i danni e delle spese derivanti dall'assenza o dallo stato difettoso dell'imballaggio della merce, a meno che il trasportatore, in caso di stato difettoso evidente o a lui noto al momento della presa in carico, non abbia avanzato riserve a tale riguardo.
17. Secondo l'articolo 15 paragrafo 8 CIM, il mittente deve conformarsi alle prescrizioni delle dogane o di altre autorità amministrative relative all'imballaggio e alla copertura delle merci. Se il mittente non ha imballato o ricoperto le merci conformemente a queste prescrizioni, può provvedervi il trasportatore; le spese che ne risultano gravano sulla merce.
18. La legislazione vigente non prevede requisiti specifici per le unità di carico, fatta eccezione per le materie contemplate dall'appendice C del COTIF (Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose - RID). Le direttive di carico dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC) non contengono disposizioni specifiche univoche in merito alle perdite di carico, ovvero alla tenuta stagna delle unità di carico in funzione del carico. In seguito alla presente decisione, l'UFT esamina la possibilità di far inserire disposizioni specifiche all'interno di regolamenti sovrani.
19. Le materie trasportate nel caso in oggetto non erano state dichiarate come merci pericolose ai sensi del RID.



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

20. Alla luce dei potenziali pericoli e delle fuoriuscite rilevate, appare ragionevole prescrivere che le materie in oggetto possano essere trasportate unicamente in un modo atto a impedire qualsiasi fuoriuscita nel regolare esercizio e a minimizzare eventuali fuoriuscite in caso di eventi. Pertanto, i mittenti e i trasportatori devono adottare le misure necessarie per assicurare il carico in modo tale da minimizzare la probabilità di fuoriuscite (anche tramite acqua piovana contaminata o liquidi presenti nel carico). Tale obiettivo può essere raggiunto impiegando unità di carico specifiche per questo tipo di trasporti.
21. Secondo l'articolo 86a Lferr, in combinazione con l'articolo 292 del codice penale svizzero del 21 dicembre 1937 (CP; RS 311.0), chiunque non ottempera intenzionalmente ad una decisione a lui intimata basata sulla Lferr o su una disposizione di esecuzione, sotto comminatoria della pena prevista nello stesso articolo, è punito con la reclusione fino a tre anni o con una multa.
22. Secondo l'articolo 41 PA, l'UFT può ricorrere, direttamente o tramite un terzo incaricato, all'esecuzione forzata a spese dell'obbligato. L'UFT eseguirà autonomamente ulteriori prove a campione. Esso ha anche facoltà di incaricare terzi oppure uffici cantonali di eseguire ulteriori controlli.
23. Nel caso in oggetto le irregolarità rilevate riguardavano un trasporto effettuato da un'impresa di trasporto ferroviario. Tuttavia, dal momento che trasporti di questo tipo sono eseguiti anche da altre imprese di trasporto, alle quali è ugualmente indirizzata la presente decisione, sarebbe iniquo addebitare un emolumento solamente all'impresa oggetto dell'accertamento. Pertanto, per la presente decisione non vengono riscossi emolumenti.

### III. decide:

1. Le spedizioni accompagnate dalla dichiarazione «rifiuti» (correttamente dichiarate secondo le disposizioni della Convenzione di Basilea) d'ora in avanti possono transitare in Svizzera solamente all'interno di unità di carico atte a impedire qualsiasi perdita di carico (inclusi i liquidi di qualsiasi tipo) nel regolare esercizio, nonché a minimizzare eventuali perdite di carico in caso di eventi prevedibili. Sulle pareti esterne delle unità di carico non devono essere presenti residui del carico.
2. **Le imprese di trasporto ferroviario** che dispongono di un certificato di sicurezza secondo l'articolo 8c Lferr ed eseguono trasporti internazionali di merci, **devono**:
  - a) **stabilire nelle tariffe secondo l'articolo 6 RICo** e/o nelle prescrizioni d'esercizio secondo l'articolo 12 Oferr che le spedizioni accompagnate dalla dichiarazione «rifiuti» (correttamente dichiarate secondo le disposizioni della Convenzione di Basilea) d'ora in avanti possono transitare in Svizzera solamente all'interno di unità di carico atte a impedire qualsiasi perdita di carico nel regolare esercizio, nonché a minimizzare eventuali perdite di carico in caso di eventi prevedibili. Sulle pareti esterne delle unità di carico non devono essere presenti residui del carico.



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

L'attuazione della presente misura deve essere confermata per iscritto all'UFT entro il 1° novembre 2015. L'impartizione di tale termine non implica che nel frattempo l'UFT tolleri il pericolo indicato e non incide in alcun modo sulla responsabilità in caso di evento.

b) in conformità con l'articolo 3 paragrafo 4 CIM, **comunicare la misura alle ferrovie degli altri Stati ai fini della loro pubblicazione.**

Esse devono confermare per iscritto l'attuazione della presente misura all'UFT entro il 1° dicembre 2015. La fissazione di tale termine non implica che nel frattempo l'UFT tolleri il pericolo indicato e non incide in alcun modo sulla responsabilità in caso di evento.

3. In conformità con l'articolo 3 paragrafo 4 CIM, la presente decisione è notificata a tutte le imprese di trasporto ferroviario che dispongono di un certificato di sicurezza secondo l'articolo 8c Lferr ed eseguono trasporti internazionali di merci. Le misure sono pubblicate dall'UFT e notificate all'ufficio centrale. Una volta passata in giudicato, la decisione è tradotta in italiano e notificata alle imprese di trasporto ferroviario.
4. L'assunzione della responsabilità in materia di sicurezza secondo l'articolo 10 Oferr implica che le **imprese di trasporto ferroviario devono verificare il rispetto della disposizione di cui al numero III. 1 nelle stazioni di frontiera, eseguendo almeno prove a campione documentate. In caso di violazione** di tale disposizione, le spedizioni devono essere respinte e l'UFT deve **essere immediatamente informato per iscritto.** L'UFT può, in qualunque momento, esigere di visionare la documentazione delle prove a campione eseguite e ordinare che i controlli vengano rafforzati.
5. Il mancato rispetto della presente decisione è punito in conformità con l'articolo 86a Oferr, in combinazione con l'articolo 292 CP.
6. In conformità con l'articolo 41 PA, l'UFT si riserva di prendere in considerazione l'esecuzione forzata.
7. Per la presente decisione non vengono riscossi emolumenti.

UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI  
Divisione Sicurezza

sig.  
Hanspeter Egli, Caposezione  
Sezione Vigilanza sulla sicurezza

sig.  
Dr. Markus Ammann, Caposezione  
Sezione Ambiente



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

**Indicazione dei rimedi giuridici:**

Contro la presente decisione può essere interposto ricorso scritto entro 30 giorni dalla sua notifica presso il Tribunale amministrativo federale, Casella postale, 9023 San Gallo. Secondo l'articolo 20 PA, in caso di notificazione personale alle parti il termine di ricorso comincia a decorrere il giorno dopo la notificazione. La sospensione dei termini è retta dall'articolo 22a PA. L'atto di ricorso deve contenere le conclusioni, i motivi e l'indicazione dei mezzi di prova e deve essere firmato dal ricorrente. Vanno allegati la decisione impugnata e i documenti addotti come prove. Va altresì allegata la procura che legittima un eventuale rappresentante. L'assunzione delle spese procedurali è retta dall'articolo 63 PA.

**Notifica con lettera raccomandata a:**

- FFS Cargo SA, Bahnhofstrasse 12, CH-4600 Olten
- SBB Cargo International AG, Rigganbacherstrasse 6, CH-4600 Olten
- DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Sägereistrasse 21, CH-8152 Glattbrugg
- BLS Cargo AG, Bollwerk 27, CH-3001 Berna
- Crossrail AG, Hofackerstrasse 1, CH-4132 Muttenz

**Copia p.c. a:**

- DB Schenker Rail Deutschland AG, Rheinstrasse 2, DE-55116 Magonza
- HUPAC SA, Viale R. Manzoni 6, CH-6830 Chiasso
- SYSTEMA AMBIENTE SRL, via dei Santi 58, IT-25129 Brescia
- WACKER CHEMIE AG, Salzbergwerk Stetten, DE-72401 Hagerloch-Stetten
- MENATH GmbH, am Steppach, DE-78652 Deisslingen
- Trenitalia SPA, piazza della Croce Rossa, IT-00100 Roma
- Ufficio federale dell'ambiente, Divisione Rifiuti e materie prime, 3003 Berna
- Umweltbundesamt Anlaufstelle Basler Übereinkommen, Casella postale 1406, DE-06813 Dessau-Rosslau
- Amministrazione federale delle dogane, Direzione generale delle dogane, 3003 Berna
- Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo, Via Franco Zorzi 13, Casella postale 2170, CH-6501 Bellinzona
- FFS SA Infrastruttura, CH-3065 Berna
- Eisenbahnbundesamt, Casella postale 200 565, DE-53135 Bonn
- Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ANSF, Piazza della Stazione 45, IT-50123 Firenze
- Loeblein Italia SRL, via vecchia, IT-39040 Ora
- Loeblein Transport GmbH, Industriestrasse 8, DE-91583 Schillingsfürst
- SAA Sonderabfallagentur Baden-Württemberg GmbH, Welfenstrasse 15, DE-70736 Fellbach
- Organizzazione intergovernativa per i trasporti internazionali per ferrovia (OTIF), Gryphenhübeliweg 30, CH-3006 Berna



N. registrazione/dossier: BAV-521.110.0-00001/00005/00025

**Copia tramite link a:**

- su, uw, re, gv, zr, gl, ia, it (per la pubblicazione), sr, bb, sn, fz, egh/su, mek/su, sro/su, aby/su, cep/su, lay/su, hao/su, lih/su, scm/su, arw/su