

Impianti ferroviari

Un modulo del manuale concernente l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale dell'ambiente UFAM

Impianti ferroviari

Un modulo del manuale concernente l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)

Nota editoriale

Valenza giuridica

La presente pubblicazione è un aiuto all'esecuzione elaborato dall'UFAM in veste di autorità di vigilanza. Destinata in primo luogo alle autorità esecutive, essa concretizza le prescrizioni del diritto federale in materia ambientale (in merito a concetti giuridici indeterminati e alla portata e all'esercizio della discrezionalità) nell'intento di promuovere un'applicazione uniforme della legislazione. Le autorità esecutive che vi si attengono possono legittimamente ritenere che le loro decisioni siano conformi al diritto federale. Sono ammesse soluzioni alternative, purché conformi al diritto vigente.

Editore

Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

L'UFAM è un ufficio del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC).

Direzione del progetto

Daniel Bonomi (UFAM)

Direzione del sottogruppo di lavoro

Markus Ammann (BAV)

Sottogruppo di lavoro

Thomas Christen (Canton BS), Isabelle Clément Oberholzer (UFAM), Andreas Kaufmann (Ufficio federale dei trasporti [UFT])

Redazione

Elias Kopf, Pressebüro Kohlenberg

Traduzione

Servizio linguistico italiano (UFAM)

Indicazione bibliografica

UFAM (ed.) 2018: Impianti ferroviari. Un modulo del Manuale concernente l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). Ufficio federale dell'ambiente, Berna. Pratica ambientale n. 1807: 11 pagg.

Grafica e impaginazione

Cavetti AG, medien. digital und gedruckt, Gossau

Foto di copertina

© Daniel Bonomi (UFAM)

Link per scaricare il PDF

www.bafu.admin.ch/uv-1807-i

(la versione cartacea non può essere ordinata)

La presente pubblicazione è disponibile anche in tedesco e francese. La lingua originale è il tedesco.

© UFAM 2018

Indice

Introduzione	5
---------------------	----------

1	Compiti del detentore	6
1.1	Accertamenti relativi al campo d'applicazione	6
1.2	Adozione di misure di sicurezza idonee	6
1.2.1	Scopo e portata delle misure di sicurezza	6
1.2.2	Cause degli incidenti rilevanti	7
1.2.3	Procedura sistematica	7
1.2.4	Misure di sicurezza specifiche per i singoli tipi di impianti	7
1.3	Redazione del rapporto breve	7
1.4	Esecuzione dell'analisi dei rischi	8
1.5	Aggiornamento del rapporto breve e dell'analisi dei rischi	8
1.6	Compiti nel quadro della gestione degli incidenti rilevanti	9

2	Compiti delle autorità	10
2.1	Panoramica dei compiti e competenze per l'esecuzione	10
2.2	Compiti dell'autorità esecutiva cantonale o federale	10
2.2.1	Controlli in materia di campo di applicazione	10
2.2.2	Controllo e valutazione del rapporto breve	10
2.2.3	Decisione della necessità di un'analisi dei rischi	10
2.2.4	Controllo e valutazione dell'analisi dei rischi	10
2.2.5	Decisione della necessità di misure supplementari di sicurezza	10
2.2.6	Pianificazione ed esecuzione di controlli	11
2.2.7	Informazione del pubblico	11
2.2.8	Delega di compiti esecutivi	11
2.3	Compiti dei Cantoni	11
2.4	Compiti della Confederazione	11

Le definizioni dei termini (glossario) e l'indice delle abbreviazioni sono allegati alla «Parte generale».

Introduzione

Il manuale concernente l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) è un aiuto all'esecuzione dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) strutturato in moduli. Serve da supporto ai detentori degli impianti soggetti all'OPIR e alle autorità esecutive per un'applicazione dell'ordinanza conforme al diritto. La «Parte generale», che illustra le disposizioni dell'ordinanza valide per tutti i tipi di impianti assoggettati, accomuna tutti i moduli. Per aspetti specifici a un determinato impianto rimanda ai moduli per il tipo di impianto corrispondente.

*Struttura
modulare del
manuale concer-
nente l'OPIR*

Il modulo specifico «Impianti ferroviari» contiene spiegazioni e indicazioni complementari alla «Parte generale» per gli impianti ferroviari e deve pertanto essere letto in combinazione con il modulo generico. Singole disposizioni dell'ordinanza vengono inoltre approfondite nei moduli tematici come quello intitolato «Criteri di valutazione concernenti l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR)». Una panoramica dei moduli disponibili e scaricabili si trova sul sito Internet dell'UFAM (*Aiuti all'esecuzione*¹).

*Modulo «Impianti
ferroviari»*

¹ www.bafu.admin.ch > Temi > Incidenti rilevanti > Aiuti all'esecuzione

1 Compiti del detentore

Ai sensi dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) è considerato detentore colui che definisce in modo determinante i rapporti aziendali di un impianto ferroviario. Di regola si tratta del detentore dell'autorizzazione di sicurezza, ovvero il gestore dell'infrastruttura e non l'impresa di trasporto ferroviario che esegue il trasporto sulla base di un'autorizzazione di accesso alla rete. Eventuali eccezioni devono essere disciplinate in un contratto tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa di trasporto ferroviario.

Chi è detentore?

1.1 Accertamenti relativi al campo d'applicazione

Gli impianti ferroviari soggetti all'OPIR² sono elencati all'allegato 1.2a OPIR. Oltre alle tratte, sono considerati impianti ferroviari anche agli impianti di trasporto merci come le stazioni di smistamento. Si tratta esclusivamente delle infrastrutture sulle quali circola materiale rotabile. Per gli impianti stazionari del traffico ferroviario come gli impianti di deposito di gas liquefatto, le officine o i convertitori di frequenza occorre accertare, tramite il modulo «Aziende con potenziale di pericolo chimico», se sono soggetti all'OPIR. Gli impianti ferroviari possono essere assoggettati anche mediante una decisione dell'autorità esecutiva (cfr. cap 2.2.1). Gli impianti ferroviari da poco assoggettati vengono periodicamente aggiunti all'allegato 1.2a OPIR (cfr. cap. 2.4).

*Impianti ferroviari
soggetti all'OPIR
(all. 1.2a OPIR)*

1.2 Adozione di misure di sicurezza idonee

1.2.1 Scopo e portata delle misure di sicurezza

Le misure di sicurezza per gli impianti ferroviari vengono costantemente sviluppate. Per gli impianti ferroviari possono pertanto essere adottate misure di sicurezza di generazioni diverse. Nel caso dei nuovi impianti, nel quadro della procedura di approvazione dei piani viene garantita la corrispondenza allo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza. I detentori sono tenuti, in particolare in caso di lavori di manutenzione e di rinnovo, ad adattare gli impianti esistenti alle prescrizioni di cui all'articolo 3 capoverso 1 OPIR. Lo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza conformemente all'OPIR non comprende soltanto la tecnica in materia di sicurezza secondo gli atti legislativi concernenti la ferrovia (impianti di sicurezza), bensì anche altre misure di sicurezza legate alla tecnica, all'esercizio, all'edilizia e all'organizzazione volte a ridurre il potenziale di pericolo, a prevenire incidenti rilevanti e a limitarne gli effetti.

*Sviluppo della
tecnica in materia
di sicurezza
(art. 3 cpv. 1 OPIR)*

² Ordinanza del 27 febbraio 1991 sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR; RS 814.012; stato: 1° giugno 2015)

1.2.2 Cause degli incidenti rilevanti

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni specifiche per i singoli tipi di impianti.

1.2.3 Procedura sistematica

L'autorizzazione di sicurezza di cui alla legge federale sulle ferrovie (*Lferr*)³ garantisce che il detentore disponga di un sistema di gestione della sicurezza. In tal modo vengono soddisfatti i requisiti di cui all'allegato 2.1 OPIR.

Autorizzazione di sicurezza (art. 8a Lferr)

1.2.4 Misure di sicurezza specifiche per i singoli tipi di impianti

Le misure di sicurezza devono essere conformi all'ordinanza sulle ferrovie (*Oferr*)⁴, alle disposizioni d'esecuzione (*DE-Oferr*)⁵ e alle prescrizioni sulla circolazione dei treni (*PCT*)⁶. L'UFT ha pubblicato le misure di sicurezza consuete come pure indicazioni per il controllo dell'applicazione nella direttiva dedicata allo *sviluppo della tecnica in materia di sicurezza per l'infrastruttura ferroviaria*⁷.

Direttive dell'UFT in materia di misure di sicurezza

Le gallerie ferroviarie sono opere edili con una durata di vita molto lunga. Per questo motivo è possibile adattarle continuamente allo stato della tecnica⁸ soltanto a determinate condizioni. Osservando il principio della sopportabilità economica (secondo l'art. 3 cpv. 1 OPIR), l'UFT ha pubblicato la direttiva «*Requisiti in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie in servizio*»⁹. Descrive i requisiti posti secondo lo stato della tecnica alle gallerie ferroviarie esistenti per quanto concerne la costruzione, l'esercizio e il materiale rotabile e spiega a che condizioni sono soddisfatti anche i requisiti dell'OPIR.

Direttiva per le gallerie ferroviarie

1.3 Redazione del rapporto breve

Nel caso degli impianti ferroviari, la stima della probabilità di incidenti rilevanti con danni gravi alla popolazione o all'ambiente avviene di regola mediante uno screening su tutta la rete (ad eccezione delle gallerie). I detentori rilevano i dati necessari sulle proprie reti. Lo screening corrisponde a un rapporto breve per le tratte a cielo aperto.

Screening

3 Legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie (*Lferr*; RS 742.101; stato: 1° gennaio 2018)

4 Ordinanza del 23 novembre 1983 sulla costruzione e l'esercizio delle ferrovie (ordinanza sulle ferrovie, *Oferr*; RS 742.141.1; stato: 18 ottobre 2016)

5 Ufficio federale dei trasporti UFT: Disposizioni d'esecuzione dell'*Oferr* (*DE-Oferr*; stato: 1° luglio 2016)

6 Ufficio federale dei trasporti UFT: Prescrizioni sulla circolazione dei treni (*PCT A2016*; valide dal 1° luglio 2016)

7 Ufficio federale dei trasporti UFT: Richtlinie Stand der Sicherheitstechnik für Eisenbahninfrastrukturen – Massnahmenkatalog Art. 3 StFV (V 2.0, 1° settembre 2011, soltanto in tedesco e francese)

8 Nel settore ferroviario il termine «stato della tecnica», diventato di uso comune, viene inteso nel senso di «sviluppo della tecnica» di cui all'OPIR.

9 Ufficio federale dei trasporti UFT: Direttiva concernente i requisiti in materia di sicurezza per le gallerie ferroviarie in servizio, Berna, 2009

Lo screening consiste in una stima del rischio semplificata e forfettizzata per l'intera rete soggetta all'OPIR (ad eccezione delle gallerie). L'UFT elabora la metodologia di screening assieme ai detentori interessati e d'intesa con l'UFAM. I *Rapporti metodologici*¹⁰ vengono pubblicati dall'UFT.

*Metodologia e
procedura*

Lo screening non prende in considerazione i rischi legati alle tratte in galleria. Lungo di esse la popolazione è esposta a un rischio estremamente ridotto oppure nullo. In primo luogo, gli incidenti rilevanti nelle gallerie colpiscono potenzialmente i viaggiatori dei treni passeggeri che al momento dell'evento si trovavano all'interno della galleria. Decisive per l'entità del danno sono le possibilità specifiche di autosalvataggio. Per le gallerie è pertanto sempre necessario eseguire valutazioni caso per caso.

Tratte in galleria

1.4 Esecuzione dell'analisi dei rischi

Per le analisi dei rischi il detentore deve applicare una metodologia corrispondente allo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza. Prima dell'esecuzione si raccomanda quindi di concordare con l'UFT la metodologia e la portata dell'analisi dei rischi.

Metodologia

1.5 Aggiornamento del rapporto breve e dell'analisi dei rischi

Il detentore deve aggiornare i dati relativi allo screening della propria rete ferroviaria a intervalli periodici, secondo le prescrizioni dell'UFT (cfr. cap. 2.2.2). Vengono aggiornati tutti i parametri che hanno subito cambiamenti di rilievo.

*Aggiornamento
dello screening*

I detentori degli impianti ferroviari sono tenuti a monitorare le merci pericolose e a rilevare, analizzare e documentare in un rapporto destinato all'UFT le variazioni concernenti dette merci su tutte le tratte. Se l'UFT constata su singole tratte cambiamenti di rilievo per quanto concerne il volume di merci pericolose, chiede al detentore di rilevare i dati rimanenti per lo screening. Con tali dati l'UFT esegue lo screening per le tratte o gli impianti ferroviari interessati, indipendentemente dagli aggiornamenti periodici.

*Monitoraggio delle
merci pericolose*

¹⁰ www.bav.admin.ch > Attualità > Rapporti e studi > Altro > Rapporti metodologici: screening dei rischi per la popolazione e dei rischi per l'ambiente

1.6 Compiti nel quadro della gestione degli incidenti rilevanti

Sulla base degli atti legislativi concernenti la ferrovia, in caso di incidenti tra cui rientrano anche gli incidenti rilevanti secondo l'OPIR (art. 4 lett. a OIET¹¹) i detentori di impianti ferroviari hanno:

*Rapporto
sull'incidente
(art. 11 cpv. 3 OPIR)*

- l'obbligo di annuncio e di informazione al relativo servizio del Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI) e all'UFT (cfr. OIET¹¹): il detentore è tenuto a fornire al SISI le indicazioni richieste affinché quest'ultimo possa analizzare l'incidente. Detta analisi indipendente va oltre la determinazione delle cause dirette, poiché riguarda anche i motivi profondi nonché i rischi correlati;
- l'obbligo di annuncio di eventi con merci pericolose conformemente al punto 1.8.5 RID¹² (compreso formulario modello per l'annuncio).

Con l'annuncio conformemente all'OIET e/o al RID e il supporto dell'analisi del SISI, di regola il detentore ha adempiuto alle disposizioni concernenti il rapporto sull'incidente. In caso contrario, l'UFT formula richieste supplementari.

11 Ordinanza concernente le inchieste sulla sicurezza in caso di eventi imprevisti nei trasporti (OIET; RS 742.161; stato: 1° febbraio 2015)

12 Convenzione relativa ai trasporti internazionali ferroviari (COTIF): appendice C – Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID; valido dal 1° gennaio 2015)

2 Compiti delle autorità

2.1 Panoramica dei compiti e competenze per l'esecuzione

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni per i singoli impianti.

2.2 Compiti dell'autorità esecutiva cantonale o federale

2.2.1 Controlli in materia di campo di applicazione

L'inserimento degli impianti ferroviari nell'allegato 1.2a OPIR sottostà ai criteri seguenti:

*Criteri di
assoggettamento*

- a lungo termine, sulla tratta vengono trasportate più di 200 000 tonnellate di merci pericolose all'anno;
- per poter definire non semplicemente singole tratte, bensì una rete di tratte interconnesse, vengono inserite anche le tratte di collegamento tra le singole tratte rilevanti;
- gli impianti di trasporto merci con un'intensa attività di manovra e molteplici possibilità di deposito di treni merci.

Se tratte non soggette all'OPIR soddisfano le condizioni di cui sopra, l'UFT ne dispone l'assoggettamento all'OPIR. Nel caso delle nuove tratte, la valutazione ha luogo nel quadro della procedura di approvazione dei piani. Le tratte assoggettate mediante decisione vengono inserite nell'allegato 1.2a OPIR a intervalli distanziati tra loro (cfr. cap. 2.4).

*Assoggettamento
mediante decisione
(art. 1 cpv. 3 lett. c
OPIR)*

2.2.2 Controllo e valutazione del rapporto breve

L'UFT aggiorna lo screening se possibile una volta ogni cinque anni. Se la valutazione di un impianto ferroviario è cambiata rispetto all'ultimo screening, la nuova valutazione deve essere comunicata al detentore interessato sotto forma di decisione.

*Valutazione per
iscritto*

2.2.3 Decisione della necessità di un'analisi dei rischi

L'UFT valuta la necessità di un'analisi dei rischi basandosi sui risultati dello screening. L'esecuzione delle analisi dei rischi viene disposta dall'UFT.

*Necessità di
un'analisi dei
rischi*

2.2.4 Controllo e valutazione dell'analisi dei rischi

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni specifiche per i singoli tipi di impianti.

2.2.5 Decisione della necessità di misure supplementari di sicurezza

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni specifiche per i singoli tipi di impianti.

2.2.6 Pianificazione ed esecuzione di controlli

L'UFT esegue i controlli relativi all'OPIR nel quadro della vigilanza in materia di sicurezza secondo gli atti legislativi concernenti la ferrovia¹³. I dettagli in merito alla procedura nonché la documentazione relativa ai risultati sono disciplinati in documenti interni sui processi. Il coordinamento con le scadenze di altre autorità ha luogo nel quadro della vigilanza in materia di sicurezza.

Coordinamento dei controlli

2.2.7 Informazione del pubblico

L'UFT mette a disposizione informazioni (secondo l'art. 20 cpv. 1 OPIR) sul *geoportale federale*¹⁴. Inoltre pubblica i risultati degli screening e la metodologia applicata¹⁵.

Pubblicazione dello screening

2.2.8 Delega di compiti esecutivi

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni specifiche per i singoli tipi di impianti.

2.3 Compiti dei Cantoni

A tale proposito non vi sono spiegazioni o indicazioni specifiche per i singoli tipi di impianti

2.4 Compiti della Confederazione

Il DATEC può, previa consultazione degli interessati e se necessario secondo lo stato della tecnica in materia di sicurezza e il volume di merci pericolose, adeguare la rete delle linee di cui all'allegato 1.2a OPIR. L'UFAM mette a disposizione la documentazione necessaria d'intesa con l'UFT.

Modifica degli allegati (art. 23a OPIR)

¹³ Ufficio federale dei trasporti UFT: *Concetto «Vigilanza sulla sicurezza UFT durante la fase dell'esercizio (sorveglianza)»*, Berna 2013

¹⁴ www.geo.admin.ch

¹⁵ www.bav.admin.ch > Attualità > Rapporti e studi > Altro > Screening dei rischi per la popolazione/l'ambiente