

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO N° 09 - 2022

PROCEDURA DI INTERFACCIA. TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE

- Visto il Decreto Legislativo del 14 maggio 2019 n° 50, recante «Attuazione della Direttiva 2016/798 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, sulla sicurezza delle ferrovie»;
 - visto il Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012 emanato dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Riordino normativo: emanazione delle «Attribuzioni in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria», del «Regolamento per la circolazione ferroviaria» e delle «Norme per la qualificazione del personale impiegato nelle attività di sicurezza della circolazione ferroviaria»;
 - vista la Direttiva n° 01/2012 del 9 agosto 2012 emanata dal Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie «Linee guida per lo svolgimento delle attività a carico degli operatori ferroviari a seguito del riordino del quadro normativo»;
 - viste le norme vigenti sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD;
 - viste le Disposizioni di Esercizio n° 23/2019 e n° 02/2021,
- si emana la seguente:

DISPOSIZIONE DI ESERCIZIO

1. FINALITÀ

Con la presente Disposizione di Esercizio vengono aggiornate le norme per il trasporto delle merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD, dal momento dell'accettazione a quello della consegna alle società destinatarie, ivi compresi gli obblighi organizzativi da soddisfare negli scali merci terminali.

La presente Disposizione di Esercizio costituisce procedura di interfaccia ai sensi del Decreto n° 04/2012 del 9 agosto 2012.

2. RIFERIMENTI LEGISLATIVI

I trasporti ferroviari di merci pericolose sono disciplinati dal Decreto Legislativo 13/01/1999, n° 41 che adotta il «Regolamento concernente il trasporto internazionale ferroviario delle merci pericolose (RID)» e dal Decreto Legislativo 27/01/2010, n° 35 che attua la Direttiva 2008/68/CE relativa al trasporto interno di merci pericolose.

Il trasporto di merci pericolose è ammesso solo se è conforme alle disposizioni contenute nel RID; le merci pericolose il cui trasporto è vietato dalle disposizioni contenute nel RID non possono essere trasportate per ferrovia.

Lo stazionamento dei carri durante il trasporto e negli scali merci terminali non costituisce specifica attività di deposito.

Negli scali merci terminali il Gestore dell'Infrastruttura (GI), il Gestore dello scalo e le singole Imprese Ferroviarie (IF) devono individuare un «Responsabile di scalo» ciascuno; i suddetti Responsabili devono adottare tutte le misure idonee a prevenire gli incidenti rilevanti e a limitarne le conseguenze per l'uomo e per l'ambiente, nel rispetto dei principi del RID e delle normative vigenti in materia di sicurezza, igiene e tutela dei lavoratori e dell'ambiente.

Gli scali merci terminali non compresi nel campo di applicazione del Decreto Ministeriale 05/11/1997 sono sottoposti alle disposizioni previste dal Decreto Ministeriale 20/10/1998.

Gli adempimenti attuativi relativi alle misure tecniche e gestionali di sicurezza, differenziate in relazione alle diverse tipologie degli scali merci terminali, rientrano nelle competenze dell'IF che gestisce l'attività di terminalizzazione/smistamento, nonché del GI e del Gestore dello scalo, con il coordinamento del «Responsabile di scalo» del GI.

3. DEFINIZIONI

Per «merce pericolosa» si intende materia o oggetto il cui trasporto è vietato secondo il RID oppure autorizzato unicamente alle condizioni ivi previste.

In conformità all'allegato 1 del Decreto Ministeriale 20/10/1998, gli scali merci terminali possono essere dei seguenti tipi:

- **raccordati**, quelli esclusivamente di collegamento con stabilimenti industriali o similari, realizzati mediante specifici binari che si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea;
- **carrellamento**, quelli in cui avviene esclusivamente il carico dei carri ferroviari su carrelli stradali o, viceversa, lo scarico dai carrelli stradali in aree appositamente attrezzate con binari a raso;
- **intermodali**, quelli dotati di mezzi di movimentazione che consentono il trasferimento del carico (unità di trasporto intermodale - UTI) dal carro ferroviario ad altra modalità di trasporto o viceversa.

Sono denominati **scali di smistamento** quelli dove sono programmate le manovre (di composizione e di scomposizione) di convogli con carri ferroviari adibiti al trasporto di merci pericolose.

4. ADEMPIMENTI RELATIVI AGLI SCALI MERCI TERMINALI

4.1. PERMANENZA DELLE MERCI PERICOLOSE, «PROCEDURE ORGANIZZATIVE» E «PIANO DI EMERGENZA DELLO SCALO»

La permanenza negli scali dei carri di merci pericolose deve essere sempre regolamentata e programmata con l'obiettivo di limitare tale permanenza ai tempi tecnici strettamente necessari alle operazioni da effettuare.

In particolare, la programmazione delle merci in arrivo deve tenere conto sia dell'impegno ricettivo delle società destinatarie sia delle attività di terminalizzazione/smistamento, nonché degli eventuali periodi di chiusura degli impianti delle società destinatarie delle merci stesse.

Per ogni scalo il GI e il Gestore dello scalo, ciascuno per la parte di propria competenza, devono predisporre apposite «Procedure organizzative» dove devono essere individuate tutte le disposizioni tecnico-organizzative volte a garantire il rispetto della programmazione e dei tempi di terminalizzazione/smistamento delle merci, prevedendo, tra le misure da adottare in caso di un imprevisto allungamento di tali tempi, il presenziamento dello scalo da parte del personale del GI e/o del Gestore dello scalo, opportunamente abilitato alla gestione delle emergenze. Coerentemente con le suddette procedure predisposte dal GI e dal Gestore dello scalo, anche le IF interessate devono predisporre le proprie «Procedure organizzative».

Le «Procedure organizzative» sono parte integrante del «Piano di emergenza dello scalo».

In tali procedure deve essere chiaramente individuata la figura del GI e/o del Gestore dello scalo alla quale è attribuito il compito di attivare l'emergenza.

Copia del «Piano di emergenza dello scalo» deve essere consegnata alle IF che ne devono tenere conto nella redazione del proprio «Piano di emergenza», a tutela dei rischi connessi ai lavoratori presenti, a terzi, nonché agli immobili, ai materiali e alle strutture.

4.2. MISURE DI SICUREZZA

È di competenza del GI e del Gestore dello scalo, anche in base alle informazioni fornite dalle IF interessate, la realizzazione, in ogni scalo, delle seguenti misure di sicurezza:

- individuazione di un «Responsabile di scalo» designato dal GI;
- individuazione di un «Responsabile di scalo» designato dal Gestore dello scalo;
- creazione di un presidio centrale e vari presidi territoriali costituiti dal personale del GI e del Gestore dello scalo per coordinare la gestione delle emergenze;
- redazione del «Piano di emergenza dello scalo» congiuntamente tra i «Responsabili di scalo» del GI e del Gestore dello scalo, con il coordinamento del «Responsabile di scalo» del GI. Tale documento deve essere concordato anche con le Autorità Pubbliche competenti per territorio;
- realizzazione di procedure che consentano, anche attraverso sistemi informatici, di seguire le varie fasi del trasporto delle merci pericolose;
- informazione e formazione del proprio personale, differenziata in riferimento alle diverse tipologie di servizio svolte, sui rischi specifici connessi con il trasporto delle merci pericolose (inclusi i rischi derivanti dai fattori umani e organizzativi) e addestramento del personale stesso sui controlli previsti e sugli accorgimenti da adottare in relazione ai fini preventivi contemplati dal RID;
- attuazione delle «Disposizioni concernenti la security» previste dal capitolo 1.10 del RID, nell'ambito di competenza;
- opportuna scelta delle zone di sosta, isolate e circoscritte rispetto al resto dello scalo e, possibilmente, distanti

dalla zona dell'impianto adibita al servizio viaggiatori. Tale scelta deve essere fatta tenendo anche presente che lo stazionamento dei carri di merci pericolose deve avvenire a un'adeguata distanza di sicurezza rispetto a fabbricati, luoghi frequentati da persone estranee al servizio, strade, sottopassaggi e sovrappassi pedonali, depositi fissi di carburanti e combustibili;

- installazione di una linea telefonica per la chiamata ai Vigili del Fuoco in caso di emergenza;
- realizzazione di un accesso carrabile per i mezzi di soccorso dei Vigili del Fuoco, opportunamente segnalato e tenuto libero (dove possibile, deve essere realizzato anche un secondo accesso carrabile);
- individuazione delle vie di fuga atte a consentire la rapida e sicura evacuazione del personale presente nello scalo;
- installazione di efficaci dispositivi per la segnalazione della direzione del vento;
- approntamento di semplici e sicuri sistemi che consentano di allertare tutte le persone presenti nello scalo e di segnalare loro le situazioni di emergenza;
- disponibilità, tra le dotazioni dello scalo, di materiali per l'assorbimento e il contenimento dello spandimento dei liquidi pericolosi e di apparecchiature portatili di rilevazione gas (obbligo a carico delle società spediatrici e/o destinatarie che dovranno anche curarne il mantenimento in efficienza ai sensi di opportuni accordi con il GI);
- approntamento di uno o più presidi di primo soccorso in relazione alla tipologia dello scalo;
- dotazione di adeguati dispositivi di protezione individuale;
- disponibilità di estintori portatili carrellati alle estremità dei binari di presa e consegna;
- dotazione della zona dello scalo nella quale vengono effettuate le operazioni di trasbordo dei carri o dei container di un impianto antincendio adeguato per portata, pressione, riserva e qualità della sostanza estinguente rispetto agli scenari incidentali ipotizzati;
- in presenza delle linee aeree di contatto, dotazione dello scalo di un idoneo sistema per la disalimentazione e messa a terra delle condutture di trazione elettrica;
- disponibilità di un sistema o di un impianto di illuminazione di emergenza.

Qualora all'interno dello scalo siano presenti società che abbiano in concessione/locazione aree in cui si svolgono attività di movimentazione di merci pericolose e/o qualsiasi altra attività che possa coinvolgere le merci stesse, l'attuazione di tutte le misure di sicurezza previste nelle suddette aree deve essere assicurata dalle società medesime.

4.3. COMPITI DEI «RESPONSABILI DI SCALO» DEL GESTORE DELL'INFRASTRUTTURA E DEL GESTORE DELLO SCALO

Sono a carico dei «Responsabili di scalo» del GI e del Gestore dello scalo, ciascuno per la parte di propria competenza e sotto il coordinamento del «Responsabile di scalo» del GI, le seguenti attività:

- verifica, attraverso un monitoraggio periodico, del persistere nello scalo di tutte le condizioni di sicurezza di tipo impiantistico e gestionale, differenziate in relazione alla tipologia dello scalo stesso;
- accertamento che i «Responsabili di scalo» delle IF abbiano eseguito le verifiche di loro competenza previste dal Decreto Ministeriale 20/10/1998;
- predisposizione, avvalendosi della collaborazione della competente Direzione del GI e in modo congiunto con le IF e le società spediatrici e/o destinatarie delle merci pericolose, di un documento definito «Procedure organizzative» che preveda, al suo interno, oltre a quanto previsto dall'articolo 4.1., le procedure e le misure adottate per la gestione delle varie fasi delle emergenze e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi mezzi di segnalazione;
- controllo, in collaborazione con la competente Direzione del GI, che le procedure di emergenza elaborate dalle IF operanti nello scalo siano coerenti con i contenuti delle «Procedure organizzative». In particolare, con riferimento all'orario di presenziamento dello scalo, qualora fossero previsti uno o più periodi del giorno in cui tutto o parte dello scalo possa rimanere impresenziato, l'IF che gestisce le attività di terminalizzazione/smistamento nello scalo stesso deve prevedere nel proprio «Piano di emergenza» e nelle procedure organizzative previste dal Decreto Ministeriale 20/10/1998 degli accorgimenti affinché, in tali periodi di impresenziamento, non vengano a realizzarsi soste di carri cisterna e/o di container cisterna contenenti merci pericolose, nonché di cisterne vuote che hanno contenuto merci pericolose e che non sono state ancora bonificate;
- effettuazione di esercitazioni periodiche di emergenza in relazione agli scenari incidentali previsti nel «Piano di emergenza dello scalo».

Inoltre, il «Responsabile di scalo» del GI, in collaborazione con il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo, deve controllare che ciascun «Responsabile di scalo» delle IF operanti all'interno dello scalo stesso attui le seguenti attività di sicurezza:

- fornire tutte le informazioni attinenti la propria attività nel trasporto di merci pericolose e necessarie per l’elaborazione delle «Procedure organizzative» di cui sopra;
- attivare gli specifici accordi con le società speditrici e/o destinatarie, finalizzati ad assicurare la prenotazione della partenza delle unità di carico e/o dei carri, l’informazione della consegna delle unità di carico e/o dei carri e l’informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri;
- elaborare le procedure di controllo e verifica visiva dell’integrità e idoneità di ogni singolo carro prima della partenza e, da parte della società destinataria, al momento dello svincolo, anche se le IF non operano direttamente sui binari di presa e consegna;
- rispettare le disposizioni di sicurezza previste, in particolare quelle inerenti la permanenza nello scalo dei carri di merci pericolose;
- verificare che le società speditrici e/o destinatarie abbiano elaborato le procedure di controllo e verifica visiva dell’integrità e idoneità di ogni singolo carro prima dello svincolo, che resta comunque a carico delle società stesse anche in presenza di società o strutture organizzative di gestione dello scalo diverse dalla società medesima;
- controllare che le procedure di emergenza elaborate dalle IF operanti nello scalo siano coerenti con i contenuti delle «Procedure organizzative» di cui sopra;
- definire e attuare un piano di controllo nello scalo.

Il «Responsabile di scalo» del GI, in collaborazione con il «Responsabile di scalo» del Gestore dello scalo, deve inoltre comunicare, anche attraverso un’altra struttura organizzativa, al Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica e alla Regione competente per territorio l’avvenuta ottemperanza degli adempimenti di cui sopra.

5. NORME PARTICOLARI PER LA CIRCOLAZIONE DEI TRENI TRASPORTANTI MERCI PERICOLOSE

Almeno un’ora prima dell’ingresso sull’infrastruttura ferroviaria gestita da FERROVIENORD del treno avente in composizione carri di merci pericolose, il personale incaricato dell’IF interessata deve trasmettere al regolatore della circolazione il «Modulo di comunicazione composizione treni» affinché il GI possa disporre, in qualsiasi momento, di un accesso rapido e senza impedimenti alle seguenti informazioni:

- composizione del treno con indicazione del numero di ogni carro e del tipo di carro (se questa informazione non dovesse essere compresa nel numero del carro stesso);
- eventuali limiti di velocità;
- numeri ONU delle merci pericolose trasportate su ogni carro. Tali numeri devono essere coerenti con quanto riportato sul documento di trasporto. Qualora le merci pericolose trasportate siano imballate in quantità limitate, deve essere riportata la loro presenza quando è richiesta la marcatura del carro o del container;
- la posizione dei carri in composizione al treno.

Qualora, durante la corsa di un treno che trasporta carri di merci pericolose, si verifichi, per guasto agli impianti di terra o di bordo, la mancata protezione del sistema di protezione della marcia del treno, il treno stesso può proseguire fino all’impianto destinatario osservando la normativa in vigore per tali circostanze.

6. ALTRI ACCORGIMENTI

Per i treni in partenza, al fine di limitare la permanenza dei trasporti di merci pericolose negli scali ai soli tempi tecnici necessari per lo svolgimento delle attività di terminalizzazione/smistamento, l’IF, in occasione della richiesta di tracce orario, deve produrre una copia degli accordi intercorsi tra l’IF stessa e il titolare/gestore dello scalo destinatario dei trasporti medesimi.

Tali accordi devono confermare il nulla osta al ricevimento del materiale trasportato, nonché l’adeguatezza della capacità ricettiva dello scalo, tenendo conto anche della movimentazione di tutti i carri carichi o vuoti nell’ambito dello scalo stesso.

Nel caso di trasporti di merci pericolose diretti sull’infrastruttura ferroviaria gestita da un altro GI ed effettuati in cooperazione con altre IF, l’IF che circola sull’infrastruttura gestita da FERROVIENORD deve dimostrare l’esistenza degli accordi con l’IF che circola sull’infrastruttura gestita dall’altro GI, atti a garantire il regolare proseguimento del trasporto oltre la stazione di collegamento fra le due reti.

Nel caso di mancato rispetto della traccia oraria programmata, l’IF può utilizzare un’altra traccia orario per la quale non siano stati presentati i suddetti accordi, solo a condizione che sia assicurato per iscritto l’esistenza degli accordi stessi tra l’IF medesima e il titolare/gestore dello scalo destinatario dei trasporti.

7. INDICAZIONI SUL FASCICOLO LINEE E DIVIETI

Le linee o tratte di linea sulle quali è consentito il trasporto delle merci pericolose sono riportate nel Fascicolo linee.

È vietato il trasporto delle merci pericolose appartenenti alle classi:

- 1 - Materie e oggetti esplosivi;
- 6.2 - Materie infettanti;
- 7 - Materie radioattive.

8. ABROGAZIONI

La Disposizione di Esercizio n° 23/2019 è abrogata.

9. ENTRATA IN VIGORE

La presente Disposizione di Esercizio entra in vigore dalle ore **03.00** del giorno **01 gennaio 2023**.

DIREZIONE TECNICA
(dott. ing. Domenico MARINO)