

Divisione Infrastruttura
Direzione Tecnica
il Responsabile

Divisione Infrastruttura
Roma, 21/02/2001
DI./TC./
A1007/P/01/000155

**MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA
NAVIGAZIONE**

Servizio di Vigilanza Sulle Ferrovie
Via Caraci, 36

00157 Roma

IMPRESE FERROVIARIE

(vedi elenco annesso in pagina 2)

Loro Sedi

STATO MAGGIORE DELL'ESERCITO

Ufficio Movimento e Trasporti

Reggimento Genio Ferrovieri

V.le Castro Pretorio, 123

00185 Roma

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

DIREZIONE RELAZIONI ESTERNE

DIVISIONE INFRASTRUTTURA

(vedi elenco annesso in pagina 4)

Roma

Loro Sedi

OGGETTO: Trasporto merci pericolose

Con l'entrata in vigore del D.P.R. 146 – Artt. 7 e 11 viene stabilito l'obbligo, da parte delle Imprese Ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale i servizi di trasporto di merci e di persone, di osservanza delle disposizioni e prescrizioni emesse dal gestore dell'infrastruttura in materia di requisiti di sicurezza applicabili al personale.

In conformità a quanto sopra, si trasmette la "Disposizione n. 04/2001" riguardante quanto indicato in oggetto.

Si pregano le strutture in indirizzo di voler confermare il ricevimento della presente tramite il modello allegato prestampato.

Michele Elia



Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Lire 36.595.863.427.000 i.v.
Iscr. n. 7847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 01585570581 - P. Iva 01008081000

Divisione Infrastruttura
il Direttore

DISPOSIZIONE DEL DIRETTORE DELLA DIVISIONE INFRASTRUTTURA DELLE
FERROVIE DELLO STATO S.P.A. N° 04

TRASPORTO MERCI PERICOLOSE

Visto il D.P.R. 11 luglio 1980 n° 753 recante "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e altri sistemi di trasporto";

Vista la legge 17 maggio 1985 n° 210 recante "Istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato";

Visto il D.L. 11 Luglio 1992 n° 333-convertito in legge 8 agosto 1992 n° 359-recante "Misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica;

Visto l'articolo 131 comma 1 della legge 23.12.2000 n° 388

Visto il D.P.R. 8 luglio 1998 n° 277, concernente il "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440 CEE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie";

Visto il D.P.R. 16 marzo 1999 n° 146, concernente il "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18 CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19 CE, relativa alla ripartizione delle capacità dell'infrastruttura ed alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura";

Visto il decreto ministeriale 31 ottobre 2000 n° 138-T, concernente il rilascio alle Ferrovie dello Stato S.p.A. della concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

Vista la "procedura per la classificazione e la distribuzione al personale delle imprese ferroviarie dei testi normativi emessi dalla Divisione Infrastruttura", emanata ai sensi dell'articolo 11 del D.P.R. 146/99 con delibera del direttore della Divisione Infrastruttura n° 07/2000;

Visto il decreto ministeriale 20 ottobre 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n° 261 del 7.11.98, concernente le "misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997";

Vista la C.O./AD n° 98 del 2 luglio 1999, concernente le "disposizioni attuative del D.M. 20.10.98 sulla sicurezza negli scali merci terminali di ferrovia";

Visto il decreto legislativo 13 gennaio 1999 n° 41, concernente "attuazione delle direttive 96/49 CE e 96/87 CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia";

Visto il decreto legislativo 17 agosto 1999 n° 334, concernente "attuazione della direttiva 96/82 CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose";

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Tel FS 23838 - Tel 06 8542111
Fax FS 23843 - Fax 06 44241389

Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 36.395.863.427.000 i.v.
Iscr. n. 2847/1992 del Registro delle Imprese di Roma (Tribunale di Roma)
Cod. Fisc. n. 0185570581 - P. Iva 01009081000

COPIA CONFORME ALL'ORIGINALI
COMPOSTA DI N° 10 (dieci) PAGINE

10 (dieci) pagine
A. Lorenza



Visto il decreto legislativo 4 febbraio 2000 n° 40, concernente "attuazione della direttiva 96/35 CE relativa alla designazione ed alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose".

Vista la relazione tecnica n° A1007/P/01/000076 del 29.1.2001 del Responsabile della Direzione Tecnica.

DELIBERA

ART.1 La presente disposizione detta le regole per il trasporto di merci pericolose sulle linee FS. Essa indica i testi normativi e le circolari ministeriali relativi al trasporto delle merci pericolose per ferrovia, dal momento dell' accettazione a quello della riconsegna delle merci al cliente, ivi compresi gli obblighi organizzativi e strutturali da soddisfare negli scali.

Fissa inoltre ulteriori adempimenti di dettaglio relativamente alle manovre a gravità ed alla gestione dell'emergenza.

L'allegato costituisce parte integrante e costitutiva della disposizione.

ART.2 Ai sensi degli articoli 7 e 11 del D.P.R. 16 marzo 1999 n° 146, la presente disposizione deve essere osservata dalle Imprese di Trasporto Ferroviarie per l'accesso all'infrastruttura delle FS S.p.A. e per il rilascio del Certificato di Sicurezza, ai fini del trasporto di merci pericolose.

Roma

19 FEB. 2001

19 FEB. 2001

Mauro Moretti

Allegato alla Disposizione del Direttore della Divisione Infrastruttura n° 04 del 19/11/2009

PARTE I: PREMESSA

I.1 Scopo

La presente disposizione indica le norme che devono essere osservate per effettuare il trasporto di merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria FS.

I.2 Campo di applicazione

La presente disposizione si applica alle Imprese di Trasporto Ferroviarie che intendono effettuare il trasporto delle merci pericolose sull'infrastruttura ferroviaria FS.

I.3 Abbreviazioni-Definizioni

Acronimo	Definizione
RID	Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia di merci pericolose
RMP	Regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose sulla rete FS
IRMP	Istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose sulla rete FS
D.lgs.	Decreto legislativo
D.M.	Decreto ministeriale

I.4 Normativa di riferimento

D.lgs 13 gennaio 1999 n° 41	Attuazione delle direttive CE 96/49 e 96/87, relative al riavvicinamento delle legislazioni dei Stati membri
D.lgs 17 agosto 1999 n° 334	Attuazione della direttiva CE 96/82, relativa alla prevenzione di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose
D.M. Ambiente 5 novembre 1997	Modalità di presentazione e di valutazione dei rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia
D.M. Ambiente 20 ottobre 1998	Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997
D.lgs. 4 febbraio 2000 n° 40	Attuazione della direttiva CE 96/35, relativa

	alla designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose
D.M. Trasporti 6.6.2000	Materie procedure e modalità per l'esame dei consulenti di cui al D.lgs 4 febbraio 2000 n° 40
D.M. Trasporti 4.7.2000	Esenzioni al D.lgs 4 febbraio 2000 n° 40
RID	Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia di merci pericolose
RMP	Regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose sulla rete FS
IRMP	Istruzione per l'applicazione del regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose sulla rete FS

Si applicano inoltre le circolari:

218F/92 del Ministero Industria Commercio e Artigianato	Relativa ai depositi di GPL e rifornimento tramite ferrocisterne
14 novembre 2000 n° A26 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione	Relativa al D.lgs 4 febbraio 2000 ed ai decreti D.M. Trasporti 6.6.2000 e 4.7.2000

PARTE II: RIFERIMENTI NORMATIVI

Il trasporto delle merci pericolose sulle Ferrovie dello Stato avviene nel rispetto delle fonti normative di seguito indicate.

II.1 Decreto legislativo 13 gennaio 1999 n° 41 relativo al riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri (direttive 96/49 e 87/96 CE), pubblicato sul supplemento ordinario n° 42/L alla G.U. n° 48 del 27 febbraio 1999.

I trasporti ferroviari di merci pericolose, effettuati interamente sul territorio nazionale o tra questo ed il territorio degli altri Stati membri della Comunità Europea, sono disciplinati dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999 n° 41 che adotta il "Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia di merci pericolose" (RID), così come recepito dalle suddette direttive.

Le modifiche di adeguamento al RID, emanate dalla Comunità Europea con apposite ulteriori direttive, saranno recepite nell'ordinamento nazionale con decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

Con lo stesso strumento normativo saranno adottate anche le disposizioni relative alle prescrizioni generali per l'ammissione al trasporto ferroviario delle merci pericolose in servizio nazionale, e le norme integrative, relative a determinate modalità di trasporto e a particolari tipi di sostanze pericolose, attualmente contenute negli **Annessi al "Regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose" (RMP)**, che sarà contestualmente soppresso.

Il trasporto di merci pericolose tra il territorio nazionale ed i Paesi terzi è ammesso se conforme alle disposizioni del RID.

Le merci pericolose, il cui trasporto è vietato dalle disposizioni del RID, non possono essere trasportate per ferrovia, salvo le autorizzazioni in deroga previste all'articolo 4 del decreto.

Lo stazionamento dei carri durante il trasporto, negli scali di smistamento o di imbarco/sbarco e negli scali merci terminali, non costituisce specifica attività di deposito.

Il selezionamento a spinta od a gravità dei carri contenenti merci pericolose deve essere effettuato osservando le modalità di cui all'articolo 2, comma 5 a), b), c), e d).

In particolare, per il selezionamento a gravità di carri contenenti merci pericolose, consentito solamente negli scali dotati di impianti di smistamento rispondenti a norme tecniche che assicurino prestazioni di esercizio non inferiori alla Istruzione Tecnica I.S. 346/86, devono essere osservate le ulteriori seguenti cautele preliminari:

- effettuazione delle verifiche sul carro, secondo le modalità previste nell'allegato 4 della IRMP, con particolare riguardo a quella relativa al controllo di eventuali perdite di prodotto;
- controllo della completa efficienza dell'apparato frenante;
- assenza di condizioni meteo sfavorevoli;
- assenza di movimenti contemporanei, sui binari interessati, di carri o gruppi di carri contenenti merci pericolose ed altri veicoli.

II.2 Decreto Legislativo 17 agosto 1999 n° 334 relativo alla prevenzione di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (direttiva 96/82 CE – c.d. Seveso II), pubblicato sul supplemento ordinario n° 177 alla G.U. n° 228 del 28 settembre 1999.

Il decreto legislativo 17 agosto 1999 n° 334 include nel suo campo di applicazione gli scali merci terminali di ferrovia di cui al D.M. 5.11.97 nei quali si svolgono:

a) attività di carico, scarico e/o travaso di sostanze pericolose presenti in quantità uguale o superiore a quelle indicate nell'allegato I del decreto, nel o dai veicoli ferroviari, sotto forma sfusa o in recipienti o in colli;

b) specifiche attività di deposito di sostanze pericolose presenti in quantità uguale o superiore a quelle indicate nell'allegato I del decreto. Tali attività, svolte in aree appositamente attrezzate, sono da intendersi diverse da quelle proprie della fase del trasporto, previste nel decreto legislativo 13 gennaio 1999 n° 41.

In tali impianti l'Impresa di Trasporto Ferroviaria deve individuare il "gestore dell'impianto", di cui all'articolo 5 del decreto, che deve 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 decreto stesso e delle normative vigenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro e di tutela della popolazione e dell'ambiente.

Il D.lgs 334/1999 (art. 4 comma 1) esclude invece dal suo campo di applicazione la fase del trasporto, le soste tecniche temporanee intermedie che si realizzano dall'accettazione fino alla riconsegna della merce, e le operazioni di composizione e scomposizione dei treni, effettuate negli scali di smistamento ferroviario.

II.3 D.M. Ambiente 20 ottobre 1998, relativo alle "Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997", pubblicato sul supplemento ordinario alla G.U. n° 261 del 7 novembre 1998.

Gli scali merci terminali **raccordati**, di **carrellamento** e di **intermodalità** nei quali non si svolgono le attività di cui alle lettere a) e b) del precedente punto II.2, attività rientranti nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997, sono sottoposti alle disposizioni di cui al D.M. Ambiente 20 ottobre 1998. Gli adempimenti attuativi, relativi alle misure tecniche e gestionali di sicurezza, differenziate in relazione alle diverse tipologie

degli scali ferroviari, rientrano nella competenza dell'Impresa di Trasporto Ferroviaria che gestisce l'attività di terminalizzazione.

L'impresa in questione, ai sensi dell'articolo 2 del D.M., deve individuare il **“responsabile dello scalo merci terminale”** ai fini dell'adozione delle misure suddette e per le comunicazioni di avvenuta ottemperanza da effettuare al Ministero dell'ambiente ed alla regione o provincia autonoma, competente per territorio.

II.4 Decreto legislativo 4 febbraio 2000 n° 40 (direttiva 96/35 CE) “ designazione e qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose”, pubblicato sulla G.U. n° 52 del 3 marzo 2000.

Al fine di garantire un'efficace prevenzione dei rischi inerenti le operazioni relative al trasporto delle merci pericolose è fatto obbligo al capo dell'Impresa di Trasporto Ferroviaria di nominare uno o più consulenti in possesso del certificato di formazione professionale rilasciato dal Ministero dei trasporti e della navigazione a seguito del superamento di un apposito esame.

II.5 Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 6.6.2000, relativo alle “Norme attuative del D.lgs 4 febbraio 2000 n°40, concernente i consulenti alla sicurezza per trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile”, pubblicato sulla G.U. n° 144 del 22.6.2000.

II.6 Decreto del Ministero dei Trasporti e della Navigazione 4.7.2000, relativo alla “Individuazione delle imprese esenti dalla disciplina relativa ai consulenti della sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada e per ferrovia, ai sensi dell'articolo 3, comma 3, lettera b) del D.lgs 4 febbraio 2000 n° 40”, pubblicato sulla G.U. n° 170 del 22.7.2000.

II.7 Circolare 14.11.2000 n° A 26 del Ministero dei Trasporti e della Navigazione, concernente “ Consulenti alla sicurezza per trasporto di merci pericolose. D.M. 6.6.2000 n° 82T, e D.M. 4.7.2000 n° 90T, attuativi del D.lgs 4 febbraio 2000 n° 40. Procedure di esame, campo di applicazione, esenzioni, incidenti.

II.8 Circolare 218F prot. 690189/92 del 23 gennaio 1992 del Ministero dell'industria del commercio e dell'artigianato, relativa ai depositi di G.P.L. – rifornimento tramite ferrocisterne – ed eventuali successive modifiche ed integrazioni.

Al fine di evitare aumenti non autorizzati della capacità di stoccaggio dei depositi delle ditte-clienti, ed al fine di eliminare elementi di pericolosità che per portata e rilevanza vanificherebbero gli accorgimenti di prevenzione incendi prescritti per i serbatoi fissi e per le

attrezzature di carico e scarico in dotazione agli impianti industriali, il Ministero dell'industria e dell'artigianato con la circolare di cui al punto II.8 stabilisce che la sosta negli scali ferroviari di carri carichi di G.P.L., oltre il tempo strettamente necessario alla loro introduzione nei raccordi, costituisce deposito non autorizzato.

Viene stabilito, inoltre, che negli scali di carrellamento le cisterne in attesa della consegna al cliente devono essere mantenute costantemente sui rispettivi carrelli stradali agganciati alle motrici, al fine di poterle celermente allontanare in caso di pericolo.

L'Impresa di Trasporto Ferroviaria è tenuta al controllo del rispetto dei vincoli summenzionati, soprattutto per ciò che concerne il quantitativo delle cisterne di GPL che ogni ditta raccordata può ricevere nel rispetto del contingentamento assegnato, così come stabilito in apposito elenco in allegato alla suddetta circolare.

II.9 Istruzioni per l'attuazione del RID/RMP

La materia è disciplinata dalla

“Istruzione per l'applicazione del Regolamento per il trasporto ferroviario di merci pericolose” (IRMP).

Le norme interessanti il personale di condotta, di accompagnamento e di formazione dei treni sono state inserite nei seguenti testi:

- Istruzione per il Servizio dei Manovratori (ISM) – allegato 3 -;
- Norme Circolazione Rotabili – estratto IRMP -;
- Istruzione per il Servizio del Personale di Scorta ai Treni (ISPST) – art.13 -

II.10 D.P.R. 175/88

Il decreto del Presidente della Repubblica 18 maggio 1988 n° 175, concernente “attuazione della direttiva CEE n° 82/501, relativa ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali”, è abrogato, ad eccezione dell'articolo 20 (funzioni ispettive), ai sensi dell'articolo 30 del decreto legislativo 17 agosto 1999 n° 334.

PARTE III – EMERGENZA

III.1 Emergenza in linea o in scali non terminali di merci pericolose

Colui che effettua la comunicazione dell'evento anomalo all'operatore preposto alla circolazione del tratto di linea interessato, deve fornire tra i possibili elementi informativi gli estremi identificativi (numero ONU e codice di pericolo) della merce pericolosa coinvolta.

Tali indicazioni devono essere dedotte, se possibile, attraverso la lettura delle segnalazioni di pericolo apposte sul carro o attraverso la lettura dei documenti di trasporto.

L'operatore preposto alla circolazione comunica l'evento e gli estremi identificativi della merce pericolosa alla struttura di coordinamento del Gestore dell'Infrastruttura che a sua volta, se necessario, si avvale del sussidio dei supporti informatici in dotazione per ulteriori informazioni sulla merce pericolosa coinvolta.

La struttura di coordinamento del Gestore dell'Infrastruttura quindi interesserà le figure di interfaccia dell'Impresa di Trasporto Ferroviaria coinvolta.

III.2 Emergenze negli scali merci terminali di cui al D.lgs n° 334 del 17 agosto 1999

Negli scali merci terminali, dove si svolgono le attività di carico/scarico e/o travaso o specifiche attività di deposito, sottoposti, per quantità e qualità delle merci pericolose terminalizzate, alle disposizioni di cui al **D.lgs 17 agosto 1999 n° 334** ed al **Decreto ministeriale 5 novembre 1997**, devono essere messe in atto le procedure di cui al **piano di emergenza interno**, parte integrante del Rapporto di Sicurezza (articoli 8 e 9 del decreto), elaborate dal "gestore dell'impianto", individuato dall'Impresa di Trasporto Ferroviaria che gestisce la terminalizzazione.

Nel piano di emergenza interno deve chiaramente risultare a quale figura dell'Impresa di Trasporto Ferroviaria è attribuito il compito di attivare l'emergenza. Copia del "piano di emergenza" deve essere consegnata al Gestore dell'Infrastruttura, che ne terrà conto nella redazione del piano di emergenza dell'intera stazione, a tutela dei rischi connessi ai lavoratori presenti, ai viaggiatori ed altri terzi, nonché agli immobili, materiali, strutture.

III.3 Emergenze negli scali merci terminali di cui al D.M. 20.10.98

Per le emergenze negli scali merci terminali non ricompresi nel campo di applicazione del D.lgs 17 agosto 1999 n° 334 e del Decreto ministeriale 5 novembre 1997, devono mettersi in atto le "**Procedure organizzative**", previste negli allegati 2 e 3 del **D.M.**

20.10.98, elaborate dal “responsabile dello scalo”, individuato dalla Impresa di Trasporto Ferroviaria che gestisce la terminalizzazione.

Nelle procedure organizzative deve chiaramente risultare a quale figura dell’Impresa di Trasporto Ferroviaria è attribuito il compito di attivare l’emergenza. Copia delle “procedure organizzative” deve essere consegnata al Gestore dell’Infrastruttura, che ne terrà conto nella redazione del piano di emergenza dell’intera stazione, a tutela dei rischi connessi ai lavoratori presenti, ai viaggiatori ed altri terzi, nonché agli immobili, materiali, strutture.

III.4 Scali merci terminali impresenziati

Se uno scalo merci terminale resta impresenziato per uno o più periodi del giorno, l’Impresa di Trasporto Ferroviaria che gestisce l’attività di terminalizzazione dello scalo, deve prevedere nel “piano di emergenza interno”, di cui al D.lgs n° 334 del 17 agosto 1999, o nelle “procedure organizzative” di cui al D.M. 20.10.98, accorgimenti organizzativi affinché, nei periodi di impresenziamento, non vengano a realizzarsi soste di carri e/o containers contenenti merci pericolose, nonché di cisterne vuote non bonificate che hanno contenuto merci pericolose.