Freight Leaders Club

# DOCUMENTI

**TRASFERIMENTO**
**DEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE**
**DALLA STRADA ALLA FERROVIA**

*CONSIDERAZIONI PER LA REDAZIONE DI UN DDL*

APRILE 2001

Freight Leaders Club

**TRASFERIMENTO DEL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE DALLA STRADA ALLA FERROVIA**

*CONSIDERAZIONI PER LA REDAZIONE DI UN DDL*

*Premessa*

In relazione al "Programma d'Azione per uno sviluppo durevole e sostenibile" della Comunità Europea, agli accordi di Kyoto nonché all'incidente occorso nel Traforo del Monte Bianco, il Governo ha all'esame una serie di iniziative – compresa la predisposizione di un DDL – che devono coordinarsi con il Piano Generale dei Trasporti.

*Scopo*

Con il presente documento il Freight Leaders Club intende contribuire in modo valido ed efficace ad accrescere la sicurezza di tale traffico che giustamente è al centro di particolare attenzione da parte dell'Autorità Pubblica e della collettività considerato il suo elevato potenziale di rischio per l'ambiente e la Società tutta.

*La posizione del FLC e le sue considerazioni*

Prendendo atto che l'orientamento a limitare con obblighi e/o divieti i rischi di merci pericolose è oramai parte integrante della volontà politica nazionale, a fronte anche di una notevole pressione esercitata dall'opinione pubblica, il Freight Leaders Club - sostenendo l' obiettivo di spostare il traffico in generale e quello delle merci pericolose in particolare dalla modalità stradale a modalità alternative – intende illustrare qui di seguito, sulla base dell'esperienza maturata dai propri Soci, alcune importanti considerazioni che dovrebbero trovare appropriato riscontro nelle decisioni che l'Amministrazione si appresta a prendere per rendere operativamente applicabile un DDL sull'argomento.

*Trasporto su autostrada e su strade statali e provinciali*

Il traffico su strada delle merci pericolose non interessa solo rilevanti insediamenti industriali ben identificabili, ma alimenta, in maniera non secondaria tutta la PMI diffusa sul territorio, molto spesso non servita da tratte autostradali ma da strade di secondaria importanza.
Ne consegue pertanto che nella totalità dei casi un trasporto autostradale comporta sempre tratte più o meno lunghe su strade statali o provinciali non esistendo, in pratica, siti industriali collegati direttamente alle autostrade.
Per quanto detto è quindi opportuno evitare di introdurre vincoli burocratici tali da rendere difficilmente gestibile il traffico e di penalizzare il trasporto quando non si hanno alternative.

*La penalizzazione delle Società di Autotrasporti Nazionali*

Preso atto che esiste un considerevole flusso di traffico e di transito con e dall'estero di merci pericolose su strada bisogna far attenzione che vincoli, impedimenti e divieti eventualmente introdotti con un DDL e facilmente applicabili ai trasportatori nazionali, possano essere altrettanto facilmente applicabili ai trasportatori stranieri. Se così non fosse si correrebbe il rischio di mettere in forte difficoltà il trasporto interno delle merci pericolose effettuato con società italiane e di avvantaggiare automaticamente le società con sede all'estero.

Questa distorsione applicativa si è già verificata nel passato in diverse occasioni e buon ultimo nelle prime fasi delle iscrizioni dei mezzi all'Albo dei Trasporti dei Rifiuti quando alcune società utilizzavano automezzi immatricolati all'estero per bypassare – pur restando nell'ambito delle norme attuative – la normativa italiana, mettendo quindi in difficoltà le società nazionali in termini di quantità trasportata ed aggravi di costi.

Particolare attenzione deve essere rivolta al fatto che eventuali maggiori oneri per le imprese nazionali o per specifici comparti della catena logistica facciano perdere di competitività rispetto alla concorrenza internazionale.

Sarebbe opportuno che tale verifica venisse effettuata tramite un Organo di vigilanza.

Nello stesso tempo bisogna evitare di entrare in contrasto con la normativa internazionale ADR che regola il trasporto delle merci pericolose su strada. Infatti il marginale 10599 della citata ADR al comma 1 ammette che le singole nazioni contraenti possano disporre l'adozione sul proprio territorio di prescrizioni più restrittive relative al trasporto di merci pericolose, con riferimento a casi concreti e documentabili, ma che tali prescrizioni non devono risultare in contraddizione con la normativa stessa e con il principio di libera circolazione delle merci.

*Differenza tra sistema tutto ferrovia e sistema intermodale*

E' fondamentale operare una netta distinzione tra "sistema tutto ferrovia" che presuppone l'esistenza di raccordi sia in origine che a destinazione e "sistema intermodale" (con l'utilizzo di casse mobili, container, autostrada viaggiante e di tutti i mezzi che prevedono il trasporto senza rottura di carico) che presuppone invece un tratto stradale iniziale dallo stabilimento di produzione, il passaggio su ferrovia in un terminal intermodale, la tratta ferroviaria, l'arrivo in terminal intermodale ed il proseguimento su strada per il punto di destinazione della merce.

La mancata distinzione tra i due succitati sistemi porterebbe a ragionare come se il trasporto fosse tutto ferro mentre – anche in relazione all'attuale struttura delle PMI che utilizzano le merci pericolose, - la percentuale di aziende raccordate è minima.

*Importanza del sistema intermodale*

Sul trasporto di merci pericolose attraverso il sistema intermodale dovrebbe quindi essere indirizzata la massima attenzione da parte dell'Amministrazione perché l'impiego di questa metodologia di trasporto ridurrebbe automaticamente e drasticamente il flusso di trasporto di merci pericolose che oggi avviene quasi totalmente su strada.
A tale fine occorre, oltre che attuare un'attenta promozione della conoscenza del sistema, realizzare interventi nel campo normativo, in quello amministrativo e nel campo degli investimenti.

*Valutazioni basilari e preliminari alla redazione di un DDL*

L'eventuale imposizione per legge di tempi di trasferimento dalla modalità stradale ad altre modalità alternative deve essere preceduta da un'attenta valutazione circa la possibilità che imprese e strutture siano in grado di sostenere il trasferimento stesso. A tal fine occorre effettuare una stima sulla quantità di merci, sulla tipologia di classificazione delle stesse, sulla situazione degli impianti, sulla conoscenza delle norme e dei tempi che regolano il trasporto delle merci pericolose e sulla disponibilità di mezzi opportuni.
La definizione della data a partire dalla quale far scattare l'obbligatorietà del trasporto su ferro deve essere preceduta dalla messa a punto della programmazione e dal completamento di tutti gli interventi necessari per mettere le strutture e gli operatori in grado di gestire il flusso del traffico con la massima affidabilità. Ciò comporta il ripristino di vecchi raccordi o l'introduzione di nuovi, la valutazione dei centri intermodali disponibili nelle aree di interesse, la costruzione di nuovi carri e di nuovi mezzi stradali adeguati alle UTI da movimentare con il trasporto intermodale, l'adeguamento della disponibilità di tracce ferroviarie per i trasporti e le garanzie sui tempi nel ciclo dei trasporti.

*Organo di vigilanza*

La riconversione da strada a modalità alternative è sicuramente un processo complesso che investe sia il settore pubblico che quello privato. Si ritiene che tale conversione dovrebbe essere non solo programmata ma anche guidata e monitorata . A tal fine è pertanto necessario che "qualcuno" vigili in modo tale da garantire passo per passo il raggiungimento degli obiettivi previsti ed intervenga in caso di necessità o di mancato rispetto di quanto preventivato.

*Possibili alternative in caso di impedimento*

Al fine di tutelare la sicurezza del trasporto, il concetto di obbligatorietà nel passaggio dalla modalità stradale ad altre dovrà prevedere ed individuare soluzioni alternative in caso di impedimenti tenendo in giusta considerazione le problematiche di molte aziende che lavorano "just in time" e che quindi si troverebbero ad aumentare lo stoccaggio di merci pericolose per garantire le loro produzioni

*Misure di sicurezza nelle aree per movimentazione e sosta*

Nella formulazione delle misure di sicurezza da adottare nelle aree per la movimentazione e lo stoccaggio / sosta delle merci pericolose bisogna tenere ben presente il fatto che tutti i mezzi di trasporto utilizzati per il trasporto alla rinfusa delle merci pericolose (mezzi stradali, casse mobili, container, carri ferroviari, ecc.) sono costruiti sulla base di normative internazionali definite proprio per il trasporto di merci pericolose quali l'ADR per il trasporto stradale, il RID per il trasporto ferroviario e l'IMDG per il trasporto marittimo che prevedono, a livello di omologazione per la costruzione dei mezzi, particolari prove, tra le quali la simulazione di incidente con la caduta dall'alto e la prova crash test delle cisterne per verificarne la tenuta; tutte queste prove sono rapportate alla tipologia del prodotto da trasportare. Si può quindi sostenere che la sicurezza applicata ai mezzi di trasporto è direttamente proporzionale al rischio del prodotto da trasportare e che i mezzi ne garantiscono quindi la sicurezza di contenimento in condizioni di ipotizzabili incidenti. Il trasporto in colli, infine, dà praticamente le stesse garanzie sopraccitate in quanto ogni collo deve superare, all'atto dell'omologazione del prototipo, determinate prove in funzione della normativa di riferimento (ADR, RID, IMDG) e del prodotto da trasportare.

*Emergenza ambientale*

Sarebbe opportuno procedere, per far fronte ad eventuali incidenti, alla realizzazione di un organo di intervento, a livello nazionale, particolarmente attrezzato con lo scopo di ridurre al minimo l'inquinamento ambientale.

*Incentivi*

Anche nel campo dell'incentivazione il problema fondamentale risulta essere non tanto quello delle varie forme di finanziamento (totale, parziale, agevolazione fiscale od altro) che possono essere oggetto di contrattazione / accordo tra le parti, quanto quello di garantire la disponibilità finanziaria nei tempi e nei modi previsti per la realizzazione del piano degli interventi. Occorre quindi innanzi tutto avere preventivamente valutato l'entità degli interventi necessari, dei soggetti coinvolti, delle priorità e dei costi in gioco. A proposito di priorità le scelte dovranno essere effettuate tra

- ripristino raccordi esistenti (siano essi all'interno o all'esterno delle proprietà private)
- costruzione nuovi raccordi
- riconversione del traffico su gomma alla modalità intermodale attraverso:
  - acquisto di semirimorchi-pianali e container/casse mobili adibite al trasporto di merci pericolose
  - adeguamento aree private allo stazionamento dei container
  - modifiche a strutture ed impianti (chimici o depositi) atte a favorire la logistica interna per facilitare le operazioni di ingresso / uscita, carico / scarico e movimentazione dei carri ferroviari, non dimenticando le problematiche connesse con il ritorno dei vuoti
  - acquisto nuovi carri, anche tramite rottamazione dei vecchi

- interventi su terminali logistici ed intermodali adeguati al ricevimento, movimentazione, stoccaggio temporaneo/sosta di merci pericolose per l'ottimizzazione dei flussi di trasporto/ distribuzione dei prodotti
- adozione di sistemi tecnologici per la riduzione del rischio nel trasporto di sostanze pericolose che consentano la localizzazione automatica dei percorsi e di monitoraggio delle condizioni chimico-fisiche.

*L'imposizione del percorso o dei limiti chilometrici*

L'obbligo delle modalità di trasporto via ferrovia va definito verificando l'adattamento del provvedimento a specifiche aree geografiche in relazione ai prodotti presi in considerazione ed al loro flusso di transito nelle citate aree. Fissare un limite di chilometraggio di lunghezza del viaggio oltre il quale imporre tassativamente il trasporto via ferrovia può portare in certi casi ad imposizioni di percorsi praticamente irrealizzabili.
Pertanto, anche nel momento in cui il percorso o i limiti siano fissati sulla base di quanto detto nel primo comma di questo paragrafo, bisognerà sempre evitare di incappare negli inconvenienti citati nel secondo comma introducendo quindi una appropriata e ben chiara elencazione di casi a cui la disposizione dei limiti di chilometraggio su strada possa non applicarsi.

*Sul trasporto di quali merci pericolose intervenire subito*

La classificazione delle merci pericolose è già sufficientemente dettagliata e precisa sia per la tratta stradale (Regolamento ADR) sia per la tratta ferroviaria (Regolamento RID) che per quella marittima (Regolamento IMDG). Onde evitare confusione sia a livello nazionale che internazionale non si ritiene, in questo caso, di creare una nuova "classe" di merci pericolose, ma di dedicare particolare attenzione ad un certo tipo di merci particolarmente pericolose che sono già state classificate all'interno delle varie classi di appartenenza. Pertanto, in una prima fase di applicazione di una norma il cui scopo è quello di imporre il trasporto di merci pericolose con modalità diverse da quella stradale, sembra appropriato limitare l'attenzione ad alcune sostanze pericolose (per esempio gas tossici, gas infiammabili ed alcuni liquidi rappresentativi della pericolosità specifica di ciascuna classe).
Ciò non toglie, che, in una seconda fase, sulla base dei risultati ottenuti e nell'intento di aumentare ancor più la sicurezza del trasporto delle merci pericolose, la succitata attenzione possa essere indirizzata con gradualità anche ad altre sostanze pericolose.

*Conclusioni*

Per realizzare la fattibilità dell'obiettivo sopra esposto l'F.L.C. ritiene che l'Amministrazione debba:

- **Avviare un progetto articolato, tramite il ricorso ad una società di consulenza qualificata, che in tempi relativamente brevi (4/5 mesi) si ponga l'obiettivo di fare il punto sullo "stato dell'arte" del trasporto di merci pericolose e che,con la prospettiva del trasporto su ferro delle quantità massime possibili evidenzi strutture, capacità, disponibilità mezzi ecc. e tracci un preciso piano temporale e finanziario di adeguamento/ realizzazione.**

- **Individuare a tal fine un "nucleo" ristretto di esperti per il coordinamento del progetto, che sia in futuro responsabile del controllo in fase di esecuzione ed il cui primo compito sia comunque quello di individuare, anche in fase sperimentale ed in tempi brevi, le condizioni per l'avvio del trasferimento di alcune merci pericolose.**

**Freight Leaders Club**

Via C. Ravizza, 4 - 20149 Milano
Tel. 02/435.575 - 02/48.019.151 - Fax 02/433.693
www.freightleader.org - flcinfo@freightleader.org