

**Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo di applicazione del decreto ministeriale 5 novembre 1997 (G.U. 7 novembre 1998, n. 261).**

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE

di concerto con

IL MINISTRO DELL'INTERNO

e

IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA

DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

Visto l'art. 4, comma 2, del decreto del Ministro dell'ambiente 5 novembre 1997, sulle "Modalità di presentazione e di valutazione rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia";

Ritenuto necessario fissare le misure per garantire la sicurezza negli scali merci terminali di ferrovia non ricompresi nel campo d'applicazione del suddetto decreto del Ministro dell'ambiente 5 novembre 1997;

Decreta:

Art. 1

*(Campo di applicazione)*

1. Il presente decreto si applica agli scali merci terminali di ferrovia, individuati secondo le tipologie di cui all'allegato 1, e non ricompresi nel campo di applicazione del decreto del Ministro dell'ambiente 5 novembre 1997.

Art. 2

*(Adempimenti del responsabile dello scalo merci)*

1. I responsabili degli scali merci terminali di ferrovia, individuati ai sensi dell'art. 1, devono provvedere all'adozione delle misure tecniche di sicurezza impiantistiche e gestionali, individuate negli allegati 2 e 3, rispettivamente per gli scali raccordati e per gli scali di carrellamento o intermodali.

2. I responsabili degli scali merci terminali di ferrovia devono comunicare al Ministero dell'ambiente e alla regione o provincia autonoma competente per territorio l'avvenuta ottemperanza degli adempimenti di cui al comma 1.

Crt. 3

*(Adempimenti delle ditte speditrici e destinatarie)*

1. Le ditte speditrici e destinatarie hanno l'obbligo di provvedere agli adempimenti di loro competenza indicati negli allegati 2 e 3 del presente decreto.

Art. 4

*(Termine di adeguamento)*

1. Le misure di sicurezza di cui agli articoli 2 e 3 devono essere realizzate entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto.

Allegato 1

Tipologie di scali terminali di ferrovia

binari che si possono diramare da un binario di stazione o da un binario di linea.

#### *Scali di carrellamento*

Si definiscono scali di carrellamento quelli in cui avviene esclusivamente il carico dei carri ferroviari su carrelli stradali, o viceversa: scarico dai carrelli stradali in aree appositamente attrezzate con binari a raso.

#### *Scali intermodali*

Si definiscono scali 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.

### Allegato 2

#### Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia raccordati

##### *Descrizione*

1. Realizzazione di procedure che consentano, anche attraverso supporti informativi tecnologici, di seguire le varie fasi del trasporto merci pericolose.
2. Attivazione di specifici accordi con le ditte spediatrici e 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;
  - l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri.
3. Predisposizione di un documento definito "Procedure organizzative" che preveda, al suo interno, le procedure e le misure post essere per la gestione delle varie fasi dell'emergenza, anche in accordo con le industrie produttrici o destinatarie delle merci pericolose, e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi idonei mezzi di segnalazione.
4. Predisposizione di misure atte a garantire la possibilità di avvicinamento dei mezzi di soccorso dei vigili del fuoco a distanze adeguate per la lotta antincendio nelle zone dei "binari di presa e consegna" delle merci.
5. Creazione di un presidio centrale o di vari presidi territoriali costituiti da personale ferroviario reperibile, per coordinare la gestione delle varie fasi dell'emergenza.
6. Informazione e formazione del personale, differenziata in riferimento alle diverse tipologie di servizio svolte, sui rischi specifici connessi con il trasporto delle merci pericolose e addestramento degli operatori sui controlli previsti e sugli accorgimenti da adottare in relazione ai fini preventivi contemplati dalla normativa ferroviaria (RID).
7. Divieto di effettuare manovre a gravità, salvo negli impianti dove l'attrezzatura tecnologica consente di garantire una velocità di accosto inferiore a quella prevista dalla regolamentazione ferroviaria vigente.
8. 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.

### Allegato 3

#### Misure di sicurezza per gli scali merci terminali di ferrovia, di carrellamento e intermodali

##### *1. Misure di tipo impiantistico*

##### *Descrizione*

- 1.1. Opportuna scelta delle zone di sosta, isolate e circoscritte nei riguardi del resto dello scalo e, possibilmente, distanti dalla zona dell'impianto adibita al traffico viaggiatori

- 1.3. Realizzazione di un secondo accesso carrabile, ove possibile, per i mezzi di soccorso dei vigili del fuoco, opportunamente segnalato e tenuto sgombro, ovvero l'adeguamento dell'accesso carrabile esistente per renderlo idoneo anche in caso di emergenza.
- 1.4. Individuazione delle vie di fuga atte a consentire la rapida e sicura evacuazione del personale presente.
- 1.5. Realizzazione di efficaci dispositivi per la segnalazione della direzione del vento.
- 1.6. Approntamento di semplici e sicuri sistemi che consentano di allertare tutte le persone presenti nell'impianto e segnalare le situazioni di emergenza.
- 1.7. Disponibilità, tra le dotazioni dell'impianto, di materiali per l'assorbimento e il contenimento dello spandimento dei liquidi per (obbligo a carico delle ditte spediatrici o destinatarie che dovranno anche curarne il mantenimento in efficienza ai sensi di un protocollo da convenire con le Ferrovie dello Stato).
- 1.8. Dotazione dell'impianto di adeguati mezzi di protezione individuale.
- 1.9. Dotazione della zona dello scalo nella quale vengono effettuate le operazioni di trasbordo dei carri o dei containers di un impianto antincendio adeguato per portate, pressioni, riserva e qualità della sostanza estinguente agli scenari incidentali ipotizzati.
- 1.10. Dotazione dell'impianto di apparecchiature portatili di rilevazione gas (obbligo a carico delle ditte spediatrici o destinatarie che dovranno anche curarne il mantenimento in efficienza ai sensi di un protocollo da convenire con le Ferrovie dello Stato).

## 2. Misure di tipo gestionale

### Descrizione

- 2.1. Realizzazione di procedure che consentano, anche attraverso supporti informativi tecnologici, di seguire le varie fasi del trasporto di merci pericolose.
- 2.2. Attivazione di specifici accordi con la clientela, 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;
  - l'informazione della messa a disposizione delle unità di carico e/o dei carri.
- 2.3. Predisposizione di un documento definito "Procedure organizzative" che preveda, al suo interno, le procedure e le misure preventive per la gestione delle varie fasi dell'emergenza, anche in accordo con le industrie produttrici o destinatarie delle merci pericolose, e che fornisca le necessarie indicazioni sulle vie di fuga e i relativi idonei mezzi di segnalazione.
- 2.4. Creazione di un presidio centrale o di vari presidi territoriali costituiti da personale ferroviario reperibile, per coordinare la gestione delle varie fasi dell'emergenza.
- 2.5. Informazione e formazione del personale, differenziata in riferimento alle diverse tipologie di servizio svolte, sui pericoli specifici connessi con il trasporto delle merci pericolose e addestramento degli operatori sui controlli previsti e sugli accorgimenti da adottare in relazione ai fini preventivi contemplati dalla normativa ferroviaria (RID).
- 2.6. Divieto di effettuare manovre e gravità, salvo negli impianti dove l'attrezzatura tecnologica consente di garantire una velocità di accosto inferiore a quella prevista dalla regolamentazione ferroviaria vigente.
- 2.7. 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.