



AVAMPROGETTO luglio 2012

---

## **Spiegazioni relative all'ordinanza del DATEC sulla partecipazione dei gestori dell'infrastruttura ai costi di mantenimento degli enti di difesa per gli interventi sugli impianti ferroviari (OMDI)**

### **Premessa**

In virtù dell'articolo 32a della legge sulle ferrovie il DATEC stabilisce quali prestazioni può comportare la preparazione all'intervento dei servizi di difesa e le modalità di calcolo dei costi di mantenimento. La disciplina proposta è il risultato dei lavori di un gruppo di progetto paritetico, riassunti nel rapporto finale unitamente alle indicazioni sull'entità dei costi e sulle prestazioni degli enti di difesa. I membri del gruppo di progetto sono stati consultati nel corso dell'elaborazione dell'ordinanza.

### **Spiegazioni**

#### **Art. 1 Oggetto**

L'ordinanza disciplina nel modo più chiaro possibile la partecipazione finanziaria dei gestori dell'infrastruttura (GI) ai costi di mantenimento degli enti di difesa per gli interventi effettuati sugli impianti ferroviari. L'ordinanza precisa inoltre le prestazioni di mantenimento degli enti di difesa finanziate con i contributi versati dai GI.

#### **Art. 2 Definizioni**

- a. *Impianti ferroviari*: gli impianti ferroviari comprendono in particolare la rete ferroviaria, inclusi ponti, gallerie e stazioni (viaggiatori, merci e di smistamento). Gli edifici delle stazioni per i quali è stata stipulata un'assicurazione per gli immobili non sono considerati impianti ferroviari ai sensi dell'ordinanza. Per questi edifici, infatti, i costi di mantenimento degli enti di difesa sono coperti dai premi assicurativi e non è quindi necessario emanare ulteriori disposizioni.
- b. *Enti di difesa*: l'ordinanza si applica ai centri di soccorso dei pompieri e della difesa chimica che, a seconda del Cantone, sono gestiti dai Cantoni, dai Distretti o dai Comuni. I corpi pompieri comunali non sono considerati enti di difesa ai sensi dell'ordinanza.
- c. *Difesa dell'impresa*: i mezzi di intervento specifici degli enti di difesa gestiti dai GI devono in particolare permettere di intervenire in punti difficilmente accessibili con veicoli stradali, ad esempio su tratte di montagna, lungo la gola di un fiume o in galleria. I mezzi di intervento comprendono tra l'altro veicoli ferroviari quali treni di spegnimento o di salvataggio o rimorchi stradali in grado di circolare sui binari.



### **Art. 3 Convenzioni sulle prestazioni**

Le convenzioni sulle prestazioni stipulate tra i GI e i Cantoni disciplinano in modo chiaro la collaborazione e la partecipazione ai costi.

Per ridurre al massimo il dispendio e fare in modo che la collaborazione tra GI e enti di difesa poggi sugli stessi principi in tutta la Svizzera, le convenzioni devono scostarsi il meno possibile dal modello predefinito. Ciò permette di ridurre nettamente anche il dispendio dei GI attivi in vari Cantoni e quello dei Cantoni che stipulano convenzioni con vari GI.

### **Art. 4 Eventi**

L'articolo contempla un elenco esaustivo degli eventi che possono richiedere l'intervento degli enti di difesa. Nella tabella 1 dell'allegato 1 gli eventi sono suddivisi in modo da rappresentare situazioni di intervento tipiche. Vanno naturalmente considerati anche scenari analoghi non espressamente menzionati ma consueti, nonché i casi in cui vi è una combinazione degli scenari elencati.

### **Art. 7 Personale**

Cfr. spiegazioni relative all'allegato 1

### **Art. 8 Tempi di mobilitazione**

I tempi di mobilitazione prescritti sono stabiliti in modo da consentire di ridurre per quanto possibile la portata dei danni, risultare realistici e poter essere rispettati con i mezzi abitualmente disponibili. Per questo motivo i tempi prescritti ad esempio per tratte ferroviarie discoste e di difficile accesso nell'arco alpino sono per forza di cose superiori a quelli per le tratte sull'Altipiano.

### **Art 10 Costi di mantenimento**

Un esempio di cambiamento rilevante che giustifica un adeguamento dell'indennità versata da un GI al Cantone può essere la cessazione dei trasporti di merci pericolose su una tratta ferroviaria. In tal caso non sono più necessarie prestazioni di mantenimento per la difesa chimica, con una significativa riduzione dei contributi da versare.

Per giustificare il venir meno delle prestazioni di mantenimento degli enti di difesa chimica e la conseguente riduzione dei contributi finanziari, la cessazione dei trasporti dev'essere documentabile e duratura (vari anni).

I Cantoni definiscono i centri di soccorso dei pompieri e della difesa chimica normale che intervengono sugli impianti ferroviari e che a tale titolo ricevono contributi dai GI (vedi anche art. 13). Per la difesa



AVAMPROGETTO luglio 2012

chimica potenziata e acque degli impianti ferroviari in Svizzera sono necessari pochi centri di soccorso che, peraltro, esistono già. L'ordinanza li precisa per fare chiarezza ed evitare discussioni tra i Cantoni e i GI .

#### **Art. 14**

Cpv. 1 lett. b

Le indennità versate dai GI ai Cantoni sono calcolate in base al metodo definito nell'ordinanza. Il metodo è piuttosto complesso e il calcolo richiede tempo. Inoltre, il metodo di calcolo è impostato in modo tale che i cambiamenti in un Cantone incidono sui risultati in un altro (sistema interconnesso). È quindi opportuno che sia l'UFT ad effettuare il calcolo e metta poi i risultati a disposizione di tutte le parti interessate affinché li integrino nelle singole convenzioni sulle prestazioni.

Cpv. 1 lett. c

La pubblicazione di un modello di convenzione sulle prestazioni e delle relative disposizioni generali mira a:

- garantire la parità di trattamento a tutti i Cantoni e a tutti i GI;
- ridurre il più possibile il tempo necessario per l'approntamento delle singole convenzioni sulle prestazioni.

Affinché si possa tener conto delle specificità locali e delle peculiarità delle parti contraenti, è prevista la possibilità di integrare nella convenzione disposizioni specifiche, che devono però limitarsi al minimo indispensabile (cfr. spiegazioni relative all'art. 3) e possono ad esempio disciplinare nei dettagli le prestazioni fornite dalla difesa dell'impresa (in Svizzera le differenze di organizzazione della difesa dell'impresa dei vari GI sono tali e tante da non permettere una descrizione uniforme delle rispettive prestazioni nelle disposizioni generali).

#### **Art. 16 Disposizioni transitorie**

I contributi dovuti dai GI ai Cantoni secondo l'ordinanza sono già contemplati in singole **convenzioni sulle prestazioni per il finanziamento** delle infrastrutture ferroviarie concluse per il 2012 tra Confederazione/Cantoni e GI. Se non sono contemplati, gli importi corrispondenti vanno integrati nelle convenzioni a partire dal 2013.

Non appena i mezzi finanziari sono integrati nelle convenzioni sulle prestazioni per il finanziamento delle infrastrutture, i contributi vanno versati ai Cantoni. A tale scopo si raccomanda di approntare le convenzioni sulle prestazioni prima dell'entrata in vigore dell'ordinanza, affinché possano essere firmate rapidamente.



## **Allegato 1**

### **Numero di addetti mobilitabili degli enti difesa**

Il numero necessario di addetti mobilitabili degli enti di difesa riportato nella tabella 1 è stabilito in base al presupposto che gli enti di difesa dell'impresa dispongono di capacità pari a quelle disponibili il 1° gennaio 2011 e mobilitabili in ogni evenienza.

### **Formazione**

Per poter garantire in ogni momento la prontezza di intervento, nel settore di competenza corrispondente il numero di addetti adeguatamente addestrati deve essere tre volte superiore a quello necessario. Si tiene così conto del fatto che, generalmente, in caso di evento solo un terzo degli effettivi del corpo pompieri è immediatamente disponibile (lavoro a turni / picchetto).

Secondo questa regola, ad esempio, i centri di soccorso dei pompieri devono disporre di 60 addetti (3x(10+10)) addestrati per la gestione di tutti i tipi di eventi, mentre nel caso della difesa chimica acque ogni centro di soccorso deve avere 45 addetti (3x(5+10)) addestrati per la gestione dei due tipi di evento «incendio con merci pericolose» e «fuoriuscita di liquidi ecotossici».

La formazione deve riguardare le prestazioni che i singoli enti di difesa devono fornire in caso di evento. Non è quindi necessario, ad esempio, che gli addetti dei centri di soccorso dei pompieri seguano una formazione specifica di difesa chimica, anche se devono essere in grado di gestire un incendio con merci pericolose in collaborazione con la difesa chimica.

Inoltre, gli addetti dei pompieri e della difesa chimica normale e potenziata devono seguire una formazione sulla gestione degli eventi in galleria. Questa formazione è parte integrante della formazione standard degli enti di difesa. Per l'organizzazione e il finanziamento valgono le stesse regole come per gli altri moduli della formazione. Per gli addetti della difesa chimica acque non è necessaria una formazione sugli interventi in galleria.

### **Esercitazioni di intervento**

L'allarme, l'intervento e la collaborazione tra le varie parti in caso di eventi che interessano impianti ferroviari sono oggetto di esercitazioni regolari. La frequenza, la portata e i temi delle esercitazioni sono definiti in funzione del rischio nonché della complessità e specificità dell'intervento.



## Compiti, capacità e organizzazione degli enti di difesa

Qui di seguito sono descritti i compiti, i mezzi e l'organizzazione degli enti di difesa dell'impresa disponibili il 1° gennaio 2011:

### Difesa dell'impresa FFS

La Difesa dell'impresa FFS fa parte dell'unità Intervento. Opera come organismo professionistico in 15 sedi e come organismo di milizia in altre 2 sedi in Svizzera. È responsabile della protezione delle persone, dell'ambiente e del materiale in caso di evento sulla rete ferroviaria o nelle immediate vicinanze.

La Difesa dell'impresa FFS svolge i seguenti compiti:

- protegge, mette in salvo e assiste i viaggiatori e il personale ferroviario;
- provvede alla protezione contro gli incendi e nella lotta contro il fuoco;
- protegge l'infrastruttura, i veicoli ferroviari e gli edifici;
- protegge l'ambiente in caso di eventi con sostanze pericolose;
- provvede all'evacuazione dei treni viaggiatori nei luoghi della rete ferroviaria difficilmente accessibili (ad esempio sui ponti o nelle gallerie);
- circoscrive i danni dopo un evento e fa sì che l'esercizio ferroviario possa riprendere rapidamente;
- provvede a rimettere sui binari i veicoli ferroviari deragliati;
- provvede alla messa a terra della linea di contatto.

Organizzazione:

- 15 sedi a livello nazionale equipaggiate di treno di spegnimento e salvataggio (TSS) in grado di raggiungere entro 30-90 minuti il luogo dell'evento sulle tratte maggiormente a rischio
- 9 sedi equipaggiate di carro di soccorso
- 2 sedi del sistema di milizia, a Chiasso e alla stazione di smistamento di Limmattal (senza TSS)
- L'equipaggio di un TSS conta 4 membri (capointervento, capogruppo, 2 macchinisti). In caso di assenze impreviste o di sottodotazione temporanea di personale l'equipaggio può essere ridotto in via eccezionale.
- In caso di guasto di un TSS, la sede interessata viene equipaggiata del TSS di riserva. Se questo è già utilizzato altrove, la sede appronta nel limite del possibile una locomotiva diesel tradizionale per trainare i treni in avaria (senza intervento dei pompieri).
- Se si prevede che il guasto al TSS sarà di durata relativamente breve, viene chiesta direttamente una locomotiva di rimpiazzo.
- Le sedi della Difesa dell'impresa che dispongono di collaboratori professionisti operano dal lunedì al venerdì 24 ore su 24 (pernottamento sul posto o nelle immediate vicinanze) e garantiscono un tempo di mobilitazione da 5 a 15 minuti.
- Il TSS può trovarsi momentaneamente fuori sede a causa di esercitazioni, corse di esercitazione e addestramenti.

Veicoli:

- 16 treni di spegnimento e salvataggio (di cui 1 di riserva)
- 10 carri di soccorso (di cui 1 di riserva)
- 2 locomotive diesel con ETCS (idonee per le nuove tratte e per la GBL)
- 4 vagoni cisterna d'emergenza
- 1 carro per la difesa chimica
- 12 autocarri con materiale leggero di salvataggio e di rimessa sui binari
- 19 veicoli stradali per la direzione degli interventi (station wagon)



### Corpo pompieri BLS

Il Corpo pompieri BLS è responsabile della protezione delle persone, dell'ambiente e del materiale in caso di evento sulla rete ferroviaria o nelle immediate vicinanze. Negli interventi di media e grande entità, collabora con la Difesa dell'impresa FFS e con i centri di soccorso dei pompieri dei Cantoni di Berna e Vallese. Il Corpo pompieri BLS è stato professionalizzato nel 2009 in concomitanza con il trasferimento alla BLS della gestione operativa della galleria di base del Lötschberg (GBL).

Il Corpo pompieri BLS ha i seguenti compiti:

- protegge, mette in salvo e assiste i viaggiatori e il personale ferroviario;
- provvede alla protezione contro gli incendi e nella lotta contro il fuoco;
- protegge l'ambiente in caso di eventi con sostanze pericolose;
- provvede all'evacuazione dei treni viaggiatori nei luoghi della rete ferroviaria difficilmente accessibili;
- circostrive i danni dopo un evento e fa sì che l'esercizio ferroviario possa riprendere rapidamente;
- provvede a rimettere sui binari i veicoli ferroviari deragliati;
- provvede alla messa a terra della linea di contatto.

Organizzazione:

- Il Corpo pompieri BLS ha sede a Frutigen.
- Insieme ai corpi pompieri di Spiez e Frutigen forma uno dei quattro centri di soccorso speciali per gli impianti ferroviari nel Cantone di Berna.
- La collaborazione con i centri di soccorso dei pompieri dei Cantoni di Berna e Vallese è disciplinata da convenzioni sulle prestazioni e dalle pertinenti direttive cantonali.
- Il Corpo pompieri BLS conta 13 posti a tempo pieno di capointervento. La conduzione del treno di spegnimento e salvataggio (TSS) e della locomotiva diesel è assicurata dai macchinisti della BLS.
- Prestano servizio di picchetto per 24 ore tre capintervento (dalle 19.00 alle 6.30 da casa) e un macchinista (nel Centro operativo di Frutigen). Grazie a questo sistema, in caso di evento le funzioni strategiche sono rivestite da professionisti.
- Il tempo di mobilitazione del TSS è di 5 minuti tra le 6.30 e le 19.00, mentre di notte è di 15 minuti.
- Gli addetti del Corpo pompieri BLS svolgono anche compiti in settori quali direzione, organizzazione di servizio, pianificazione degli interventi, progettazione, manutenzione del materiale e dell'infrastruttura, riparazione dei veicoli stradali e ferroviari. Un altro importante compito è quello di attuare le convenzioni sulle prestazioni concluse con i Cantoni e i Comuni e garantire la formazione e la formazione continua degli addetti del Corpo pompieri BLS e di quelli con cui collaborano.
- La direzione generale delle operazioni in caso di evento nella galleria di base del Lötschberg compete ai capintervento del Corpo pompieri BLS.

Veicoli in dotazione:

- 1 treno di spegnimento e di salvataggio (in 4 parti)
- locomotiva diesel Am843 (per il traino di treni)
- 2 veicoli di pronto intervento Skoda Octavia
- 3 minibus (trasporto di materiale e di persone)
- 2 autobus (evacuazione di persone)
- carri di soccorso
- veicoli ferroviari per interventi e esercitazioni



## Stazioni di smistamento

Per le esercitazioni di intervento trova applicazione il concetto delle FFS per le stazioni di smistamento, considerate impianti particolari. I principi corrispondenti sono integrati nell'ordinanza.

## Allegato 2

I costi di mantenimento imputabili ai GI sono stabiliti in base al metodo descritto nel rapporto sull'indennizzazione delle prestazioni degli enti di difesa per le ferrovie<sup>1</sup>.

In base a questo metodo, l'UFT calcola i costi di mantenimento imputabili ai singoli GI per ogni Cantone e mette a disposizione questi dati a titolo informativo.

Il metodo si basa su stime dei costi annuali per il mantenimento dei centri di soccorso degli enti di difesa necessari a coprire gli impianti ferroviari secondo la tabella 3.

### Tabella 1

La tabella 1 riporta i costi di mantenimento medi stimati per i vari tipi di centri di soccorso degli enti di difesa e i costi complessivi di tutti i centri di soccorso necessari, secondo il modello proposto, a coprire l'intera rete ferroviaria in Svizzera. Un ente di difesa chimica è necessario solo per gli impianti ferroviari sui quali vengono trasportate merci pericolose. Il numero di centri di soccorso teoricamente ritenuto necessario garantisce la copertura adeguata delle infrastrutture ferroviarie svizzere, ma non corrisponde alla situazione reale.

Le cifre sono riprese direttamente dal rapporto sull'indennizzazione delle prestazioni degli enti di difesa per le ferrovie pubblicato nel settembre 2008. In questa sede, tenuto conto delle ipotesi e delle semplificazioni adottate, il rincaro registrato tra la fine del 2008 e la fine del 2011<sup>2</sup> non è rilevante e non è stato considerato.

### Tabella 2

Ai fini del calcolo dei costi di mantenimento imputabili ai GI è definita una partecipazione percentuale ai costi complessivi dei centri di soccorso necessari a coprire gli impianti ferroviari. Si tiene così conto del fatto che i centri di soccorso assicurano al contempo prestazioni di mantenimento per interventi su impianti o costruzioni non ferroviari, quali stabilimenti industriali, strade o abitazioni.

---

<sup>1</sup> Indennizzazione delle prestazioni degli enti di difesa per le ferrovie, proposta di soluzione metodica del gruppo di progetto paritetico, rapporto finale del progetto, Ufficio federale dei trasporti, Conferenza dei capi dei servizi per la protezione dell'ambiente della Svizzera, Coordinazione Svizzera dei Pompieri, Unione dei trasporti pubblici, Berna, 16 settembre 2008, (disponibile in tedesco e francese), ottenibile presso [www.bav.admin.ch](http://www.bav.admin.ch)

<sup>2</sup> 2009: - 0,5%; 2010: + 0,7%; 2011: + 0,2%; secondo l'Ufficio federale di statistica, Indice nazionale dei prezzi al consumo, [www.bfs.admin.ch](http://www.bfs.admin.ch)



AVAMPROGETTO luglio 2012

La partecipazione è inferiore per gli impianti ferroviari per i quali esiste già una difesa dell'impresa. In questo caso si ricorre in misura minore agli altri enti di difesa.

#### Tabella 5

Per la descrizione del rischio sulle singole tratte ferroviarie sono considerati i rischi per la popolazione e l'ambiente ritenuti abituali nel settore della prevenzione degli incidenti rilevanti. La possibilità di incidente rilevante è inclusa nel metodo di calcolo adottato (fattore  $F_P / F_A=3$ ) poiché teoricamente sulle tratte particolarmente critiche i rischi per la popolazione e l'ambiente possono attestarsi in una fascia non accettabile. Tale possibilità, tuttavia, difficilmente si verificherà, in quanto l'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR; RS 814.012) non ammette i rischi che si situano nell'area non accettabile e esige che siano eliminati.

#### Tabella 6

La tabella 6 elenca i centri di soccorso della difesa chimica potenziata e acque necessari per la protezione degli impianti ferroviari e sostenuti finanziariamente con i contributi versati dai GI.

I Cantoni nei quali si trovano gli impianti ferroviari incassano i contributi versati dai GI e li riversano ai Cantoni dotati di centri di soccorso della difesa chimica potenziata e acque secondo la tabella 6. La chiave di ripartizione è pubblicata dall'UFT secondo l'articolo 14 capoverso 1 lettera b.

L'ordinanza non elenca i centri di soccorso dei pompieri e della difesa chimica normale sostenuti finanziariamente con i contributi versati dai GI. Secondo l'articolo 13, questi sono designati dai Cantoni.