



M264-2318

## **Commento alle modifiche apportate all'ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR; RS 741.621) e all'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21)**

### **Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada**

#### 1. Premessa

Il 1° gennaio 2007 l'ADR<sup>1</sup> ha introdotto un sistema standardizzato a livello internazionale concernente le restrizioni al trasporto di merci pericolose nelle gallerie stradali. A tale proposito, sono state definite e descritte in maniera esaustiva quattro categorie di gallerie (B, C, D, E) che limitano in maniera diversa il transito di merci pericolose. Agli Stati contraenti rimane soltanto da stabilire la categoria di appartenenza di ciascuna galleria, dalla quale risultano automaticamente anche le merci che possono essere trasportate e le relative quantità. L'ADR, tuttavia, non stabilisce un metodo di analisi dei rischi per classificare le gallerie, ma lascia la scelta agli Stati contraenti.

In Svizzera, i lavori per l'attuazione della normativa ADR in materia di gallerie sono stati avviati nel 2007 dopo la sua entrata in vigore. È tuttavia emerso che una trasposizione coerente e capillare (ossia per tutte le gallerie svizzere della rete delle strade di grande transito) delle condizioni internazionali sul territorio nazionale non può essere realizzata nel breve periodo transitorio prestabilito di tre anni (entro il 31.12.2009), dal momento che già la sola definizione del metodo per analizzare i rischi e valutare la necessità di imporre eventuali limitazioni al trasporto di merci pericolose richiede un lasso di tempo chiaramente maggiore, vista la complessità dell'operazione.

Senza una classificazione e una segnaletica adeguate, conformi alle disposizioni internazionali, dal 2010 le gallerie di cui all'appendice 2 SDR non sarebbero tuttavia più soggette ad alcuna restrizione. Alle 15 gallerie, per le quali già all'epoca erano previste limitazioni al transito di merci pericolose, è stata pertanto attribuita – nell'ottica di una "regolamentazione transitoria" – la categoria E, con la quale si è riusciti a mantenere (per quanto possibile) il livello di restrizioni già esistente. Si è dunque deciso di conservare le limitazioni vigenti all'epoca finché non sarà possibile effettuare una valutazione con la procedura di nuova definizione.

#### 2. Iter del progetto

In una prima fase è stato definito un metodo di analisi dei rischi che consente una loro determinazione uniforme e trasparente e da cui risulta se, da un punto di vista scientifico, una galleria debba essere assegnata a una determinata categoria di restrizione ADR. Il metodo è stato suddiviso in un'analisi semplificata (livello 1) e un'analisi dettagliata (livello 2).

Nell'ambito dell'analisi semplificata (livello 1) si verifica, in base ai 10 fattori d'influenza più rilevanti, se sussistano rischi particolarmente elevati che richiedano una loro analisi dettagliata. In caso negativo, la galleria viene considerata non critica dal punto di vista dei trasporti di merci pericolose e attribuita alla categoria A (= galleria senza restrizioni).

Nell'ambito dell'analisi dettagliata (livello 2), si procede a un esame più approfondito. In base a un confronto con i criteri previsti dall'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR), è possibile verificare, per l'adozione di una determinata categoria di galleria, se i rischi siano o meno accettabili.

---

<sup>1</sup> Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR; RS 0.741.621)

In una seconda fase, l'USTRA ha applicato il metodo di analisi dei rischi a tutte le gallerie della rete delle strade nazionali e a quelle delle strade cantonali già soggette a restrizioni. La classificazione risultante è stata quindi esaminata e in parte modificata considerando altri aspetti oltre a quello puramente scientifico (in particolare tenendo conto di percorsi alternativi, esigenze economiche, politica dei trasporti).

In una terza fase, le proposte di classificazione dell'USTRA sono state trasmesse ai Cantoni interessati affinché esprimessero il loro parere. Tutti i Cantoni sono stati inoltre esortati a chiedere all'USTRA una riclassificazione delle gallerie di loro competenza, affinché nell'ambito della presente revisione si potessero considerare anche eventuali restrizioni in galleria necessarie sulla rete di strade cantonali o comunali. A tale scopo, è stato loro messo a disposizione il metodo di analisi dei rischi dell'USTRA.

### 3. Risultati

Tra le 15 gallerie provvisoriamente assegnate alla categoria E, su richiesta del Cantone dei Grigioni e sulla base dei risultati ottenuti con il metodo di analisi dei rischi dell'USTRA sono state eliminate, già a partire dal 1° gennaio 2013, le restrizioni valevoli per le tre gallerie su strada cantonale Alvaschein, Landwasser e Solis.

Al momento, l'elenco dei tratti stradali sottoposti a limitazioni include, quindi, soltanto 12 gallerie. Per sei di esse, la limitazione al trasporto di merci pericolose sarà prossimamente eliminata, dal momento che l'analisi colloca i rischi nell'area accettabile e non vi sono altri motivi che giustificano il mantenimento della restrizione. Le gallerie in questione sono le seguenti:

- N2 Seelisberg (NW/UR)
- N2 Costoni di Fieud (TI)
- N3 Kerenzer (GL)
- N13 Via Mala (GR)
- N13 Bärenburg (GR)
- N13 Rofla (GR)

Dall'analisi dei rischi è risultato che altre quattro gallerie presentano rischi accettabili:

- N13 San Bernardino (GR)
- SC Rongellen II (GR)
- SC Gran San Bernardo (VS / Italia)
- SC Galleria di Marcolet (VD)

Per motivi legati alla politica dei trasporti (assi di transito nord-sud), il San Bernardino e il Gran San Bernardo saranno mantenuti nella categoria E. Lo stesso dicasi per le gallerie Rongellen II (percorso alternativo alla N13 utilizzato a scopi turistici) e Marcolet (più rischiosa dei percorsi alternativi sulla rete stradale limitrofa).

Per due delle gallerie attualmente con restrizioni al transito, il metodo di analisi dei rischi ha confermato la categoria E:

- N2 San Gottardo (UR/TI)
- SC Mappo Morettina (TI)

Altre 11 gallerie della rete delle strade nazionali sono state sottoposte a un'analisi più approfondita dei rischi:

- N1 Gubrist (ZH)
- N1 Milchbuck (ZH)
- N1 Schöneich (ZH)

- N3 Hof (ZH)
- N4 Cholfirst (ZH)
- N2 Biaschina (TI)
- N2 Melide/Grancia (TI)
- N2 Pambio/Gentilino (TI)
- N2 Piumogna (TI)
- N13 Isla Bella (GR)
- N28 Gotschna (GR)

Per quanto concerne le gallerie Milchbuck, Schöneich e Cholfirst, la valutazione non è stata ancora portata a termine. Per le altre gallerie, è risultato che non sono necessarie restrizioni né dal punto di vista dei rischi né sul piano della politica dei trasporti.

I Cantoni Ticino e Turgovia hanno richiesto ulteriori restrizioni per la rete di strade cantonali:

- SC Vedeggio - Cassarate (TI)
- SC rotonda sotterranea stazione di Frauenfeld (TG)

Le richieste sono risultate motivate dal punto di vista della sicurezza, per cui anche queste due gallerie saranno attribuite alla categoria E. In entrambi i casi, i percorsi alternativi presentano meno rischi rispetto al tratto in galleria.

Gli esiti dell'analisi dei rischi sono riportati in dettaglio nell'allegato 4 (*documento della div. N*).

I risultati possono essere sintetizzati come segue:

- Dal punto di vista dei rischi, l'attribuzione alla categoria E è giustificata soltanto per le gallerie del San Gottardo, Mappo Morettina, Vedeggio-Cassarate e per la rotonda sotterranea della stazione di Frauenfeld.
- Nel caso del San Bernardino e del Gran San Bernardo si propone di mantenere la categoria E per motivi legati alla politica dei trasporti. Lo stesso dicasi per le gallerie cantonali Rongellen II e Galleria di Marcolet, per le quali i Cantoni di competenza non hanno richiesto una classificazione diversa. Per tutte le restanti gallerie, si elimineranno le restrizioni al transito attualmente vigenti.
- Per quanto riguarda le gallerie su strada nazionale Milchbuck, Schöneich e Cholfirst nel Cantone di Zurigo, le analisi sono ancora in corso. Prima che esse e altre eventuali gallerie sulla restante rete vengano assoggettate a restrizioni relative al trasporto di merci pericolose, bisognerebbe consultare nuovamente i Cantoni e le organizzazioni interessate (procedura di consultazione).

Rispetto a oggi, dal 1° gennaio 2015 vi saranno dunque meno gallerie con restrizioni al trasporto di merci pericolose. Questo fatto non dovrebbe comunque comportare un trasferimento dei trasporti di merci pericolose dalla ferrovia alla strada. Le modifiche avranno effetti perlopiù a livello locale, per cui la situazione sul piano dei trasporti transalpini rimarrà invariata.

### **Ordinanza sulla segnaletica stradale**

Le limitazioni al transito vengono indicate con il segnale «Divieto di circolazione per i veicoli che trasportano merci pericolose» (2.10.1), valido per tutti i veicoli che devono essere segnalati in base alla SDR; nelle gallerie, tale divieto si applica inoltre a tutte le unità di trasporto equiparate a questi veicoli secondo la SDR. La categoria di galleria secondo l'appendice 2 SDR deve essere indicata su una tavola complementare con la lettera corrispondente.

In conformità alla normativa internazionale, il segnale «Direzione obbligatoria per i veicoli che trasportano merci pericolose» (2.41.2) va utilizzato per indicare la direzione che devono seguire i veicoli soggetti a limitazioni di trasporto in galleria.

Così come formulato attualmente, l'articolo 24 capoverso 5 OSStr non esclude che questo segnale venga disposto a prescindere da un segnale di divieto successivo, il che contravverrebbe all'intento originario del legislatore. La modifica chiarisce che il segnale di direzione può essere apposto soltanto prima di un successivo segnale di divieto e che può valere soltanto per i veicoli soggetti al divieto.