

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signora
Doris Leuthard
Consigliera federale
Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia
e delle comunicazioni DATEC
Palazzo Federale Nord
3003 Berna

Revisione dell'ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) - consultazione

Signora Consigliera federale,

con lettera del 1° febbraio 2012 abbiamo ricevuto in consultazione la proposta di revisione dell'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR, RS 814.012) del 27 febbraio 1991. Ringraziamo per l'opportunità di esprimere una nostra presa di posizione.

La seguente presa di posizione tiene conto delle osservazioni delle Divisioni cantonali dell'ambiente e dello sviluppo territoriale e della mobilità.

La revisione dell'Ordinanza sulla protezione contro gli incidenti rilevanti prevede due modifiche sostanziali.

Da un lato il campo d'applicazione è esteso al trasporto di prodotti chimici pericolosi in condotta nella misura in cui questi rivestano un potenziale di pericolo in grado di sviluppare gravi conseguenze in caso d'incidente. Dall'altro è introdotto un nuovo articolo che prevede il coordinamento della prevenzione da incidenti rilevanti con la pianificazione direttrice e i piani di utilizzo territoriali.

Oggi il Cantone sarebbe interessato da questa modifica in particolare per la presenza di un gasdotto e per la densificazione sempre più importante delle attività nei fondovalle.

Il Cantone sostiene dunque l'introduzione della modifica proposta.

Aspetti generali

L'estensione del campo di applicazione agli impianti di trasporto in condotta è corretto e conseguente. Di fatto l'ordinanza in consultazione ha per obiettivo una gestione appropriata dei potenziali di pericolo per la popolazione e l'ambiente dovuti alla presenza e utilizzo di sostanze chimiche e organismi di ogni genere.

Attualmente solo i nuovi impianti di trasporto di sostanze in condotta o quelli che subiscono delle modifiche, sono valutati dal profilo della sicurezza in base all'Ordinanza sugli impianti di trasporto in condotta (OITC) del 2 febbraio 2000. Con la proposta di modifica il rischio residuo dovuto al trasporto di prodotti pericolosi in condotta - che evolve nel tempo in base a condizioni a margine quali lo sviluppo territoriale - potrà ora essere costantemente tenuto monitorato e gestito dal profilo della prevenzione da catastrofi più efficacemente e omogeneamente.

Aspetti di dettaglio

Dal profilo della quantificazione dei rischi e dei danni condividiamo l'approccio a una visione globale delle tratte del trasporto di prodotti pericolosi in condotta (p.e. con metodo selettivo "screening") come per altro dovrebbe essere fatto sistematicamente anche per le tratte stradali e ferroviarie sulle quali sono trasportate merci pericolose.

Condividiamo pure il principio che più l'impianto diventa potenzialmente pericoloso, più debba essere garantita una probabilità di accadimento di un incidente sufficientemente piccola (art. 7 OPIR).

ad art. 5

Nelle esigenze da porre al rapporto breve del detentore di un impianto per il trasporto in condotta di prodotti pericolosi dovrebbero essere specificate le caratterizzazioni (composizione del prodotto, stato di aggregazione e condizioni fisiche di trasporto) dei prodotti trasportati a monte dell'applicabilità della procedura OPIR.

ad art. 11a

Con il nuovo articolo 11a, la Confederazione e i Cantoni sono chiamati espressamente per la prima volta alla coordinazione tra la pianificazione e la prevenzione da incidenti rilevanti.

Nel cpv. 2 dell'articolo si fa riferimento all'autorità esecutiva. Per maggiore chiarezza riteniamo sia utile specificare dal profilo formale (come scritto nel Commento alla revisione dell'ordinanza) che si tratta dell'autorità esecutiva dell'OPIR.

Sempre nel cpv.2 andrebbe meglio specificato cosa è inteso per settore contiguo, in particolare dovrebbe essere indicato se ci si riferisce al "Périmètre de consultation" della Guide de planification – Coordination aménagement du territoire et prévention des accidents majeurs in consultazione oppure l'"area di coordinamento" così come definito in "Aiuto alla pianificazione – Coordinamento tra pianificazione del territorio e prevenzione degli incidenti rilevanti lungo le linee ferroviarie a rischio" del marzo 2009 oppure ancora se si tratta di un nuovo perimetro di studio a sé stante. Tale settore

sarà quindi la base di partenza per l'eventuale analisi del rischio e dovrebbe pertanto trovare una sua formalizzazione o in uno strumento di pianificazione (ad esempio scheda di PD) o in uno strumento a sé stante che verrà poi messo a disposizione degli enti pianificanti e dei detentori degli impianti.

L'art. 11a è collocato sotto la Sezione 4 "Compiti dei Cantoni". Il cpv. 3 fa tuttavia riferimento a due strumenti pianificatori di competenza di due autorità differenti: il piano direttore e il PUC, di competenza cantonale, e il piano regolatore di competenza comunale. Si osserva quindi l'utilità e la necessità di disciplinare entrambi gli strumenti in termini di coordinamento: la formulazione dal profilo formale della Sezione o del cpv. dell'articolo 11a dovrebbe essere quindi più coerente e chiara.

ad art. 24

Pur se condividiamo il nuovo art. 24, che non prevede una modifica sostanziale nell'applicazione dell'ordinanza, desideriamo segnalare le difficoltà nella pratica nell'armonizzare le richieste dell'Ordinanza sull'esame d'impatto ambientale (OEIA) con quelle dell'Ordinanza sulla protezione contro incidenti rilevanti.

Nel rapporto di impatto ambientale (RIA) deve confluire il rapporto breve del detentore, se del caso, un'analisi del rischio per gli scenari che dovessero evidenziare conseguenze per le persone e l'ambiente inaccettabili (valutati con gli indicatori di danno riconosciuti). Essendo quella dell'OPIR una procedura a passi, e, in certi casi, limitante per la realizzazione di un progetto, la stessa dovrebbe essere sviluppata prima dell'inoltro del RIA.

Per il diritto di terzi d'esprimersi, l'OEIA prevede la pubblicazione del RIA e l'OPIR quella del riassunto dell'analisi di rischio (valutata dai servizi preposti su plausibilità e completezza). Riteniamo per maggiore chiarezza nei confronti dell'opinione pubblica e in linea con le disposizioni OPIR, che solo il riassunto dell'analisi di rischio OPIR, laddove richiesto, dovrebbe essere inserito nel RIA.

ad art. 25

Alfine di garantire un trattamento equo e proporzionato con le altre fonti di pericolo presenti sul territorio chiediamo che il termine per l'inoltro del rapporto breve per il trasporto di prodotti pericolosi in condotta debba essere ridotto a due anni (p.e. gasdotto) rispettivamente 3 anni (per trasporto in condotta di prodotti chimici meno pericolosi).

ad allegato. 2.4

Per gli impianti di trasporto in condotta il nuovo allegato 2.4 risulta meno completo rispetto agli altri potenziali di pericolo. Questo per evitare doppioni con la OITC vigente.

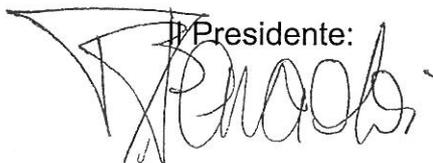
Per garantire al detentore degli impianti a rischio e alle autorità esecutive della Confederazione e dei Cantoni chiarezza e trasparenza in forma integrale su tutte le

disposizioni legali, consigliamo il BAFU di condensarle ad esempio nella serie di pubblicazioni "Manuale concernente l'ordinanza sulla protezione contro incidenti rilevanti". È questo un aspetto importante anche per potere garantire alle organizzazioni di difesa cantonali condizioni quadro adeguate per permettere interventi in caso d'incidente sufficientemente efficaci.

Ringraziamo per l'attenzione che vorrete dedicare alle nostre osservazioni e richieste e restiamo a completa disposizione per le domande che potessero occorrere.

Voglia gradire, signora Consigliera federale, l'espressione della nostra alta stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

M. Borradori

Il Cancelliere:

G. Gianella

