

IL TRASPORTO FERROVIARIO DEI RIFIUTI

Dott.ssa Rosanna Laraia

Presidente Albo nazionale gestori rifiuti

Dott. Eugenio Onori

Segretario Albo nazionale gestori rifiuti

Sommario:

1	INTRODUZIONE	30
2	CRITERI E REQUISITI PER L'ISCRIZIONE ALL'ALBO DELLE IMPRESE CHE TRASPORTANO I RIFIUTI PER FERROVIA (CATEGORIE DALLA 1 ALLA 5). DELIBERAZIONE N. 2 DEL 26 FEBBRAIO 2003	32
2.1	Il coordinamento con la normativa sul trasporto ferroviario.	32
2.2	Le dotazioni di mezzi e di personale	34
2.3	La capacità finanziaria	35
2.4	Il responsabile tecnico	35
3	LA MODULISTICA PER L'ISCRIZIONE	35
4	GLI SCHEMI DEI PROVVEDIMENTI DI ISCRIZIONE E LE PRESCRIZIONI.	36
5	CONCLUSIONI	37

1 INTRODUZIONE

L'Albo nazionale gestori rifiuti, che fino ad ora aveva provveduto a rilasciare le iscrizioni per il trasporto dei rifiuti su strada, è diventato operativo anche per il trasporto ferroviario.

Infatti, con le deliberazioni del comitato nazionale dell'Albo 26 febbraio 2003, n. 2 e 19 marzo 2003, n. 3 e n. 4 (GU 24 aprile 2003, n. 95), sono stati approvati:

- i criteri e i requisiti per l'iscrizione all'Albo delle imprese che trasportano i rifiuti per ferrovia;
- il modello di domanda d'iscrizione e di variazione;
- gli schemi dei provvedimenti d'iscrizione contenenti, tra l'altro, le prescrizioni per il trasporto ferroviario dei rifiuti.

A seguito della emanazione dei suddetti provvedimenti, pertanto, le imprese ferroviarie che intendono trasportare i rifiuti dovranno essere iscritte all'Albo.

Le deliberazioni in esame sono state adottate per adempiere all'ordinanza del TAR del Lazio 3 ottobre 2002.

Con tale provvedimento il TAR si era pronunciato in via cautelare sul ricorso proposto da un'impresa ferroviaria avverso la delibera della Sezione regionale del Lazio dell'Albo 2 agosto 2002, recante il diniego d'iscrizione all'Albo della medesima impresa per la mancanza nel vigente ordinamento di specifiche norme che disciplinassero l'iscrizione delle imprese ferroviarie.

Il giudice amministrativo aveva accolto la domanda incidentale di sospensione della suddetta delibera della Sezione regionale del Lazio, e della nota del comitato nazionale del 17 giugno 2003 (riguardante il regime autorizzatorio del trasporto ferroviario dei rifiuti), per consentire l'espletamento dell'istruttoria necessaria ai fini dell'iscrizione della società ricorrente "tenuto conto, sul piano del *fumus boni iuris*, che il DM n. 406/98, **ad una sommaria** deliberazione, può considerarsi applicabile anche al trasporto per ferrovia e non unicamente alle imprese di autotrasporto, non potendo quest'ultima limitazione dedursi dalle disposizioni di cui all'articolo 12, comma 3, trattandosi di disposizioni relative alla documentazione ulteriore necessaria per l'iscrizione all'Albo degli autotrasportatori".

La pronuncia del TAR è risultata essere non compatibile con la posizione, peraltro ampiamente condivisa, precedentemente assunta del comitato nazionale dell'Albo.

Con la suddetta nota del 17 giugno 2002 l'organo centrale dell'Albo, in risposta a richieste di chiarimenti, aveva ritenuto, sulla base di un approfondito esame della normativa primaria e secondaria vigente, che le imprese che intendevano trasportare i rifiuti per ferrovia fossero autorizzate in via generale solo al trasporto dei rifiuti speciali.

Tali conclusioni erano basate sulle seguenti considerazioni.

L'articolo 30, comma 4, del decreto legislativo 5 febbraio 1997, n. 22 prevede l'obbligo d'iscrizione all'Albo delle imprese che svolgono attività di raccolta e trasporto di rifiuti, senza distinguere tra le varie modalità di trasporto

(su gomma, per ferrovia, per via marittima e per via navigabile interna).

Tuttavia tale obbligo, per essere operativo con riferimento a tutte le suddette modalità di trasporto, presuppone necessariamente l'emanazione di specifiche norme regolamentari e tecniche di attuazione.

Ai sensi dell'articolo 30 comma 6, del citato DLG n. 22/97 è stato emanato il DM n. 406/98, avente ad oggetto la disciplina dell'Albo, il quale stabilisce i termini, i requisiti e le modalità d'iscrizione.

Tali requisiti sono riferiti, con tutta evidenza, esclusivamente al trasporto su gomma e pertanto, secondo la nota del 17 giugno 2002, non sono estensibili per analogia ad altre modalità di trasporto.

Infatti, l'articolo 12, comma 3, del decreto 406/98 dispone che le imprese che intendono effettuare attività di raccolta e trasporto dei rifiuti debbono dimostrare il possesso dei requisiti tecnici mediante la presentazione di:

- a) copia autentica della carta di circolazione dei mezzi di trasporto,
- b) titolo autorizzativo al trasporto di cose di cui alla legge 6 giugno 1974, n. 298, recante la disciplina sull'autotrasporto di cose, nonché documentazione relativa all'abilitazione ADR (accordo internazionale sul trasporto di merci pericolose su strada), ove prescritti,
- c) documentazione attestante la disponibilità dei mezzi di trasporto ai sensi della citata legge n. 298/74 e del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada).

Sulla base delle suddette considerazioni, il comitato nazionale aveva ritenuto che, in attesa delle norme regolamentari relative al trasporto per ferrovia (che devono essere emanate ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera i), del DLG n. 22/97) (1), si continuasse ad applicare l'articolo 57, comma 1, del medesimo DLG n. 22/97 che fa salve le disposizioni vigenti (2).

In particolare, aveva precisato che, per quanto riguarda il trasporto ferroviario dei rifiuti, le disposizioni richiamate dalla suddetta norma transitoria sono quelle del DPCM 7 giugno 1991, n. 308, come modificato dal DPCM 17 gennaio 1996, n. 137, relativo alla disciplina del trasporto ferroviario dei rifiuti speciali, che autorizza in via generale le imprese ferroviarie ad effettuare il trasporto di tali rifiuti, a prescindere dall'iscrizione all'Albo (3).

La regolamentazione vigente interessava, quindi, i soli rifiuti speciali e, di conseguenza, il comitato nazionale aveva specificato che in base all'attuale normativa non fosse consentito il trasporto per ferrovia dei rifiuti urbani.

(1) Articolo 18, comma 2, del DLG n. 22/97: *"Spetta inoltre allo Stato: i) la regolamentazione del trasporto dei rifiuti"*

(2) Articolo 57, comma 1, del DLG n. 22/97: *"Le norme regolamentari e tecniche che disciplinano la raccolta, il trasporto e lo smaltimento dei rifiuti restano in vigore sino all'adozione delle specifiche norme adottate in attuazione del presente decreto. A tal fine, ogni riferimento ai rifiuti tossici e nocivi si deve intendere riferito ai rifiuti pericolosi."*

(3) Articolo 1 del DPCM 7 giugno 1991, n. 308. Regolamento concernente la disciplina per il trasporto ferroviario dei rifiuti speciali, tossici e nocivi, classificati dal DPR 10 settembre 1982, n. 915: *"Le imprese esercenti il trasporto ferroviario sono autorizzate ad effettuare il trasporto dei rifiuti speciali, tossici e nocivi, in conformità alle norme del presente regolamento, sulle linee ferroviarie da esse esercitate, nonché sulle navi traghetto munite dell'attestazione di idoneità al trasporto di merci pericolose ai sensi dell'art. 13 del DPR 9 maggio 1968, n. 1008."*

L'orientamento del comitato nazionale, secondo la medesima nota del 17 giugno 2003, trova conferma non solo nella lettera del DPCM n. 308/91, che si riferisce ai solo rifiuti speciali, ma anche nelle disposizioni della Ordinanza del Ministero dell'interno 27 marzo 2001, recante Disposizioni urgenti per fronteggiare l'ulteriore aggravamento dell'emergenza rifiuti nella regione Campania. Quest'ultima, infatti, attribuisce al commissario delegato speciali poteri per autorizzare il trasporto dei rifiuti urbani in deroga alla normativa vigente.

Più precisamente, l'articolo 1, comma 4, di tale Ordinanza dispone che *"il commissario delegato - Presidente della regione Campania, può autorizzare il trasporto dei rifiuti solidi urbani o frazioni di essi con mezzi ferroviari in deroga al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 308/91 come modificato dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 137/1996"*.

Tuttavia il comitato nazionale, pur considerando che l'Ordinanza del 3 ottobre 2002 è un provvedimento di natura cautelare e, quindi, suscettibile di essere modificato e/o eliminato in sede di merito, aveva comunque ritenuto di doversi provvisoriamente uniformare a quanto disposto dal TAR e pertanto, al fine di consentire l'espletamento dell'istruttoria delle domande d'iscrizione delle imprese ferroviarie, ha provveduto ad emanare le disposizioni di propria competenza (4).

A tal fine, il comitato nazionale ha istituito un apposito gruppo di lavoro, il quale ha avviato una complessa attività che si è svolta anche mediante la consultazione dei rappresentanti degli operatori ferroviari abilitati al trasporto allo scopo di acquisire tutti gli elementi conoscitivi necessari alla predisposizione delle disposizioni da emanare nonché al fine di garantire parità di trattamento alla stessa categoria di utenza.

2 CRITERI E REQUISITI PER L'ISCRIZIONE ALL'ALBO DELLE IMPRESE CHE TRASPORTANO I RIFIUTI PER FERROVIA (CATEGORIE DALLA 1 ALLA 5). DELIBERAZIONE N. 2 DEL 26 FEBBRAIO 2003

2.1 Il coordinamento con la normativa sul trasporto ferroviario.

Nel determinare i criteri e i requisiti per l'iscrizione, molto opportunamente tale deliberazione fa diretto riferimento alla vigente normativa che regola il trasporto ferroviario.

Infatti l'articolo 1 del provvedimento in esame dispone che la domanda d'iscrizione all'Albo prevista dall'articolo 13 del DM n. 406/98 debba essere integrata con la seguente, ulteriore documentazione:

- a) copia autentica della licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi del Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146,

(4) Ai sensi del DM n. 406/98 il comitato nazionale dell'Albo provvede, tra l'altro: a stabilire i criteri per l'iscrizione nelle categorie e classi dell'Albo, a fissare i criteri e le modalità di accertamento e di valutazione dei requisiti di idoneità tecnica e di capacità finanziaria nonché dei requisiti professionali dei responsabili tecnici, a determinare la modulistica da allegare alle domande d'iscrizione, ad adottare direttive nei confronti delle Sezioni regionali.

b) copia autentica del certificato di sicurezza attestante la conformità agli standard in materia di sicurezza della circolazione per gli specifici servizi da espletare, rilasciato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria, ai sensi del medesimo Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146.

Il coordinamento con la normativa riguardante l'organizzazione del trasporto ferroviario risulta esser estremamente importante, considerato che in essa sono già contenute precise disposizioni in materia di requisiti tecnici e finanziari che le imprese di trasporto ferroviario devono possedere in relazione agli specifici servizi che intendono espletare.

Vediamo, in sintesi, le norme prese a riferimento dal comitato nazionale, richiamate anche nelle premesse della deliberazione in esame: il DPR n. 277/98 e il DPR n. 146/99.

Tali decreti, di attuazione delle direttive 91/440/CEE, 95/18/CE e 95/19/CE, hanno radicalmente innovato la tradizionale organizzazione del trasporto su rotaia, operando, in particolare, una netta separazione tra le attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di trasporto di persone e cose.

Il DPR n. 277/98 definisce il "gestore dell'infrastruttura ferroviaria" come soggetto autonomo e indipendente rispetto alle imprese di trasporto, il quale è responsabile del controllo della circolazione dei convogli e della gestione dell'infrastruttura, ha la funzione di fissare la normativa relativa alla sicurezza dell'esercizio ferroviario e di rilasciare alle imprese di trasporto il certificato di sicurezza. Inoltre, il DPR n. 277/98 ha individuato nel gestore dell'infrastruttura il destinatario della concessione attraverso la quale lo Stato affida i suoi pubblici poteri finalizzati a garantire la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Le condizioni per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese di trasporto, invece, sono stabilite dal DPR n. 146/99.

In particolare, tale decreto prevede che l'impresa ferroviaria, definita come "qualsiasi impresa pubblica o privata la cui attività principale consiste nell'espletamento di servizi di trasporto di merci o di persone e che garantisce obbligatoriamente la trazione" deve, per poter accedere all'infrastruttura:

- a) essere in possesso di licenza rilasciata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
- b) disporre in qualsiasi momento del certificato di sicurezza rilasciato dal gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
- c) ottenere l'assegnazione di "una traccia oraria" (tempo di utilizzo dell'infrastruttura necessario a far viaggiare un convoglio tra due località).

Al fine di ottenere la licenza di cui alla lettera a) l'impresa ferroviaria deve disporre direttamente di materiale rotabile, del personale incaricato della guida e dell'accompagnamento dei convogli e deve essere in possesso dei requisiti di onorabilità, di capacità finanziaria e di competenza professionale.

In particolare, per quanto riguarda quest'ultimo requisito, va evidenziato che l'impresa di trasporto ferroviario deve dimostrare di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessarie per esercitare un controllo operativo e una supervisione efficace relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specifi-

cata nella licenza; inoltre, deve dimostrare che il personale responsabile della sicurezza, e in particolare quello addetto alla guida dei convogli, sia pienamente qualificato nel proprio campo di attività.

La licenza ha validità temporale illimitata, ma il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti può intervenire in qualsiasi momento per richiedere all'impresa di comprovare il possesso e il mantenimento dei requisiti e revoca la licenza se accerta la mancanza dei requisiti medesimi. In ogni caso provvede, con cadenza quinquennale, al riesame della posizione di ciascuna impresa cui è stata rilasciata la licenza.

Per quanto riguarda il certificato di sicurezza, va evidenziato che tale documento attesta la conformità agli standard e alle norme di sicurezza definiti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Per ottenere il certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare il rispetto delle prescrizioni e delle normative concernenti i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari da espletare, oltre a quelli riguardanti la sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa. In particolare, devono dimostrare che il materiale rotabile che compone i convogli sia stato regolarmente immatricolato e omologato e sottoposto a tutti i controlli previsti dalla vigente normativa.

Il gestore effettua i controlli la conformità agli standard di sicurezza e può revocare il certificato di sicurezza informandone immediatamente l'autorità che ha rilasciato la licenza nel caso in cui accerta la perdita dei requisiti.

2.2 Le dotazioni di mezzi e di personale

L'articolo 2 della deliberazione n. 2 del 26 febbraio 2003 fissa la dotazione minima di mezzi e di personale in relazione alle categorie e relative classi d'iscrizione, con la precisazione, richiamata nelle premesse, che la dotazione così stabilita intende individuare i requisiti minimi per l'iscrizione, salvo in ogni caso l'obbligo di disporre della più ampia dotazione di mezzi e di personale che in sede operativa risulti effettivamente necessaria per lo svolgimento dei servizi.

Tale dotazione minima è riportata nelle due tabelle, allegata alla deliberazione, riguardanti, rispettivamente, le dotazioni per l'iscrizione nella categoria 1 (Tabella A) e nelle categorie dalla 2 alla 5 (Tabella B). Al riguardo il comma 3 dell'articolo 2 della delibera precisa che la dotazione di mezzi e di personale per l'iscrizione all'Albo in una qualunque delle classi previste sono validi per l'iscrizione nelle classi omologhe o inferiori di tutte le categorie dalla 1 alla 5.

È opportuno evidenziare che il comitato nazionale ha individuato la dotazione minima di mezzi con riferimento ai mezzi di trazione, in accordo con le citate definizioni del DPR n. 146/99 e alla luce del fatto che, ai sensi del vigente ordinamento, l'impresa ferroviaria che effettua il trasporto, e che è responsabile del trasporto medesimo, può non essere proprietaria del materiale rotabile trainato che può appartenere ad altri soggetti (altre imprese di trasporto, operatori di terminals, ecc.).

Ovviamente il materiale rotabile trainato deve essere stato regolarmente immatricolato, omologato e sottoposto ai controlli previsti. Tale condizione, come abbiamo visto, è presupposto per il rilascio del certificato di sicurezza.

2.3 La capacità finanziaria

Per quanto riguarda il requisito di capacità finanziaria previsto dall'articolo 11, comma 2, del DM n. 28 aprile 1998, n. 406, l'articolo 4 della delibera in commento dispone che lo stesso si intende soddisfatto mediante la presentazione di copia della licenza rilasciata dal Ministero dei trasporti ai sensi del DPR n. 146/99.

Come si accennava, al fine del rilascio della licenza, le imprese devono dimostrare di essere in possesso di adeguata capacità finanziaria al fine di far fronte agli impegni effettivi e potenziali. Pertanto, il comitato nazionale ha ritenuto, come per le imprese di autotrasporto in conto terzi, di non richiedere alle imprese ferroviarie la duplicazione di un adempimento già effettuato.

2.4 Il responsabile tecnico

Per quanto riguarda i criteri per la dimostrazione dei requisiti dei responsabili tecnici la delibera in esame, infine, rinvia a norme già in vigore (requisiti per l'iscrizione nelle categorie dalla 1 alla 5 stabiliti dalla deliberazione del comitato nazionale 16 luglio 1999, n. 3). Invece, per quanto riguarda gli importi e le modalità di prestazione delle garanzie finanziarie rinvia al decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro dell'industria 8 ottobre 1996, modificato con decreto 23 aprile 1999).

3 LA MODULISTICA PER L'ISCRIZIONE

In attuazione dell'articolo 6, comma 1 lettera f) del decreto 28 aprile 1998, n. 406, la deliberazione n. 3 del 19 marzo 2003 riporta la modulistica che le imprese ferroviarie e devono allegare alle domande di iscrizione all'Albo.

In particolare viene riportato il modello di domanda di iscrizione e/o variazione (Allegato A) ed i fogli notizie che, ai sensi dell'articolo 12, comma 2, lettera f) del citato DM n. 406/98, devono corredare la domanda di iscrizione per ciascuna categoria per la quale si chiede l'iscrizione (Allegato B).

La domanda di iscrizione è sostanzialmente simile a quella prevista per l'autotrasporto.

I fogli notizie tengono, invece, conto della specificità del trasporto ferroviario; in particolare riguardo ai mezzi di trazione utilizzati le informazioni da fornire riguardano il tipo di locomotiva, il modello, il costruttore, la potenza in kW, la tara in kg, il massimo sforzo in avviamento e la velocità massima (km/ora).

Per ciascuna categoria vanno indicati la tipologia dei rifiuti ed i relativi codici dell'Elenco europeo dei rifiuti.

Per l'iscrizione nelle categorie 2 e 3 la tipologia è quella individuata rispettivamente dagli allegati 1 e 2 al DM 5 febbraio 1998 e dall'allegato 1 al DM 12 giugno 2002, n. 161 (decreti che disciplinano il recupero agevolato dei rifiuti)

Per le categorie 4 (trasporto ferroviario di rifiuti speciali non pericolosi) e 5 (trasporto ferroviario di rifiuti speciali pericolosi), il foglio notizie dovrà riportare i codici e le descrizioni dei rifiuti nonché le operazioni di recupero e/o smaltimento cui i rifiuti stessi sono destinati.

4 GLI SCHEMI DEI PROVVEDIMENTI DI ISCRIZIONE E LE PRESCRIZIONI.

La deliberazione n. 4 del 19 marzo 2003 riporta gli schemi dei provvedimenti di iscrizione all'Albo delle imprese che trasportano i rifiuti per ferrovia.

In particolare, l'allegato A si riferisce ai provvedimenti di iscrizione delle imprese che operano in regime ordinario, mentre l'allegato B riguarda le imprese che usufruiscono del regime semplificato per il trasporto dei rifiuti avviati alle operazioni di recupero di cui ai decreti 5 febbraio 1998 e 12 giugno 2002, n. 161.

L'assenza di una organica disciplina in materia di trasporto che, come evidenziato, sarà emanata ai sensi dell'articolo 18, comma 2, lettera i), del DLG n. 22/97, ha reso necessario "*anticipare*" nella deliberazione dell'Albo molte disposizioni che saranno poi incluse nella futura disciplina sul trasporto ferroviario dei rifiuti. Tali disposizioni sono contenute in forma di prescrizioni nell'articolo 3 della delibera.

In primo luogo, viene precisato che, in attesa della nuova regolamentazione in materia, il trasporto dei rifiuti non classificati come merci pericolose, oltre ad ottemperare ad una serie di prescrizioni elencate nella delibera, deve rispettare la pertinente normativa sul trasporto delle merci per ferrovia, mentre il trasporto dei rifiuti classificati come merci pericolose deve essere assoggettato alla disciplina sul trasporto ferroviario delle merci pericolose (RID).

Durante il trasporto i rifiuti dovranno essere accompagnati da copia autentica del provvedimento d'iscrizione e lo stesso dovrà essere conservato presso la sede legale dell'impresa per i controlli da parte dell'autorità competente.

Al fine di garantire la corretta applicazione delle disposizioni in materia di rifiuti viene disposto che il formulario di identificazione venga allegato, durante il trasporto, alla lettera di vettura prevista dalla regolamentazione sul trasporto ferroviario e che l'impresa ferroviaria di trasporto si accerti che il destinatario dei rifiuti trasportati sia munito delle autorizzazioni richieste dal DLG n. 22/97.

La delibera contiene, tra l'altro, specifiche disposizioni da applicarsi in caso di mancato ritiro dei rifiuti nella stazione ferroviaria di destinazione; in particolare si prevede che l'impresa debba darne immediata comunicazione al produttore/detentore dei rifiuti con richiesta di pronto intervento per il ritiro. In assenza di tale intervento, l'impresa ferroviaria dovrà avvertire l'amministrazione provinciale territorialmente competente, ai fini dell'adozione dei provvedimenti atti ad evitare le gravi conseguenze che potrebbero derivare dalla permanenza nella stazione dei rifiuti.

Nel caso in cui i rifiuti non vengano ritirati, l'impresa ferroviaria dovrà rispedirli al produttore/detentore tenendo conto del tempo massimo nel quale i

rifiuti possono essere tratti in stazione senza arrecare pericolo per l'incolumità pubblica e per l'ambiente.

Gli imballaggi utilizzati per il trasporto dei rifiuti in colli dovranno rispettare caratteristici requisiti puntualmente individuati dalla deliberazione ed atti ad evitare che i rifiuti vengano a contatto con l'ambiente circostante. A tal fine dovranno essere costruiti e chiusi in modo da evitare comunque, ogni dispersione del loro contenuto nelle normali condizioni di trasporto a causa di spostamenti dei colli, di vibrazioni, di cambiamenti di temperatura, umidità e pressione, o per qualsiasi altra causa.

Le parti degli imballaggi che vengono a contatto con i rifiuti non dovranno essere alterate da questi per azione chimica, meccanica o per qualsiasi altra causa.

Il trasporto dei rifiuti liquidi dovrà avvenire in contenitori che presentano un livello di riempimento sufficiente a garantire che non si verifichi dispersione di liquido, né deformazioni permanenti a seguito di eventuali dilatazioni dei rifiuti trasportati per effetto delle temperature di trasporto.

In ogni caso, tutti gli imballaggi, prima del riempimento e della consegna al trasporto, dovranno essere controllati e riconosciuti esenti da corrosione o da altri danni visibili.

La delibera passa poi a dettare prescrizioni relative sia al trasporto in carri cisterna, contenitori e casse mobili che dovranno possedere caratteristiche conformi alla normativa internazionale in materia (Union Internationale des Chemins de Fer) che al trasporto alla rinfusa.

Viene, inoltre, espressamente vietato il trasporto contemporaneo su uno stesso carro di tipologie di rifiuti suscettivi a interagire fra loro provocando: una combustione e/o un forte sviluppo di calore, lo sviluppo di sostanze infiammabili, tossiche o asfissianti, la formazione di sostanze corrosive o chimicamente instabili.

Vengono, infine, dettate le modalità di etichettatura dei colli che contengono rifiuti non pericolosi e dei colli e delle unità di carico che contengono rifiuti pericolosi, fermo restando l'obbligo in quest'ultimo caso di apporre le etichette ed i pannelli previsti dalla normativa sul trasporto di merci pericolose.

5 CONCLUSIONI

Con le deliberazioni del comitato nazionale risulta possibile effettuare il trasporto ferroviario dei rifiuti urbani, attività in precedenza preclusa dall'assenza di una specifica disciplina regolamentare e che poteva essere svolta solo in attuazione di ordinanze straordinarie, quali quelle emanate dai Commissari per l'emergenza rifiuti.

Questi provvedimenti, invece, rendono possibile il ricorso ordinario a forme di trasporto che vanno senz'altro incentivate in conformità agli obiettivi espressi dal VI Programma comunitario di azione in materia di ambiente adottato dal Parlamento europeo e dal Consiglio con la Decisione n. 1600/2002/CE.

In particolare, il VI Programma stabilisce i principali obiettivi in materia

ambientale che l'UE si propone di perseguire per un periodo di dieci anni a decorrere dal 22 luglio 2002. Gli obiettivi corrispondono alle principali priorità ambientali che la comunità deve e dovrà affrontare nei seguenti settori:

- cambiamenti climatici,
- natura e biodiversità,
- ambiente e salute e qualità della vita,
- risorse naturali e rifiuti.

Nell'ambito delle azioni individuate per contrastare il cambiamento climatico viene espressamente citata la necessità di incentivare *"il passaggio a modalità di trasporto più efficaci e pulite, incluso il miglioramento dell'organizzazione e della logistica"*. E tra le forme di trasporto considerate più sostenibili in termini ambientali viene citato in primo luogo proprio il trasporto via ferrovia.

Tuttavia va rilevato che le delibere del comitato nazionale costituiscono solo il primo passo per conseguire i suddetti obiettivi. Risulta necessario, infatti, che vengano emanate le norme regolamentari e tecniche che dovranno dettare una nuova organica disciplina in materia di trasporto di rifiuti, con particolare attenzione alle problematiche relative al trasporto intermodale