



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Strassen
Office fédéral des routes
Ufficio federale delle strade

Bundesamt für Verkehr
Office fédéral des transports
Ufficio federale dei trasporti

Commento all'ordinanza sugli addetti alla sicurezza OSAS

(con modifiche OSAS del 1° gennaio 2013)

K371-0612

Documento redatto in collaborazione con i Cantoni

Download:

<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00410/index.html?lang=it>

Si raccomanda di stampare il documento recto-verso.

Versione	Data	Osservazioni
1.0	20 febbraio 2004	
2.0	10 luglio 2005	Modifica dell'OSAS, 1° luglio 2005 / B. Schmied
3.0	1° aprile 2007	Modifica dell'OSAS, 1° gennaio 2007 / B. Schmied
4.0	1° giugno 2011	Modifica dell'OSAS, 1° gennaio 2009 / B. Schmied
5.0	18 marzo 2013	Modifica dell'OSAS, 1° gennaio 2013 / B. Schmied

Il presente commento all'ordinanza sugli addetti alla sicurezza è stato elaborato dal nucleo «Leitfaden» del sottogruppo «Gefahrgutbeauftragtenverordnung GGBV» del gruppo di lavoro «Transport gefährlicher Güter Schweiz» (AGr TgG-CH).

Le modifiche OSAS del 1° gennaio 2013 sono evidenziate in giallo.

Altri link sul tema delle merci pericolose:

Ufficio federale delle strade USTRA

<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/index.html?lang=it>

Ufficio federale dei trasporti UFT

<http://www.bav.admin.ch/themen/verkehrspolitik/00709/00882/index.html?lang=it>

Composizione del gruppo «Leitfaden»:

- Ammann Albert, Laboratorio cantonale di Berna
- Huber Peter, Polizia cantonale di Uri
- Huonder Stefan, Ufficio federale delle strade
- Dr. Lüscher Adrian, Laboratorio cantonale di Argovia
- Margot Francis, Servizio dell'ambiente e dell'energia, Vaud
- Marton Jürg, Direzione dell'economia pubblica di Zurigo, protezione dei lavoratori
- Dr. Mettier Sissi, Laboratorio cantonale di Basilea Città
- Schnell Stefan, Ufficio federale dei trasporti

Prefazione	6
Nota introduttiva.....	6
Sezione 1: Disposizioni generali	8
Articolo 1 / Oggetto	8
Articolo 2 / Campo di applicazione.....	8
Articolo 3 / Definizioni	20
Sezione 2: Obblighi delle imprese	26
Articolo 4 / Designazione degli addetti alla sicurezza	26
Articolo 5 / Esenzione	30
Articolo 6 / Impiego degli addetti alla sicurezza	32
Articolo 7 / Notificazione alle autorità	34
Articolo 8 / Statuto degli addetti alla sicurezza nell'azienda.....	36
Articolo 9 / Comunicazione interna all'azienda	36
Articolo 10 / Controlli.....	38
Sezione 3: Compiti degli addetti alla sicurezza	40
Articolo 11 / Compiti generali	40
Articolo 12 / Rapporto di incidente	48
Sezione 4: Formazione ed esame degli addetti alla sicurezza	52
Articolo 13 / Principio	52
Articolo 14 / Estensione della formazione	52
Articolo 15 / Svolgimento della formazione	56
Articolo 16 / Durata della formazione	58
Articolo 17 / Attestato di formazione	58
Articolo 18 / Presupposti per l'esame.....	60
Articolo 19 / Esame	62
Articolo 20 / Organi preposti agli esami	62
Articolo 21 / Documento comprovante l'istruzione	68
Articolo 22 / Documenti esteri comprovanti l'istruzione.....	70
Sezione 5: Disposizioni penali per il settore delle strade	72
Articolo 23 / Dirigenti di imprese	72
Articolo 24 / Addetti alla sicurezza	76
Sezione 6: Disposizioni finali	76
Articolo 25 / Esecuzione	76
Articolo 26 / Disposizioni transitorie	78
Articolo 26a / Disposizioni transitorie della modifica del 22 ottobre 2008.....	80
Articolo 27 / Entrata in vigore.....	80
Allegato I: Allegato all'OSAS	82
Allegato II: Modello di un documento comprovante l'istruzione.....	86
Allegato III: Modello di rapporto annuale	87
Allegato IV: Modello di rapporto di incidente	91
Allegato V: Indice analitico.....	94

Prefazione

Il presente commento, inteso quale aiuto all'esecuzione dell'ordinanza sugli addetti alla sicurezza, è volto a garantire un'applicazione unitaria da parte delle autorità competenti e a favorire l'uguaglianza e la sicurezza sul piano giuridico. Esso non mira tanto a illustrare ogni singolo caso, quanto piuttosto a presentare i principi contenuti nell'ordinanza in modo tale da poterli facilmente applicare nelle diverse situazioni concrete.

Il presente documento vuole **agevolare la comprensione del testo dell'ordinanza**. Si rivolge in primo luogo alle **autorità esecutive** e, secondariamente, alle aziende, agli addetti alla sicurezza e a tutti gli altri interessati. **Esso non ha forza di legge**.

Nota introduttiva

La Svizzera è uno dei 49 Paesi (stato: 1° gennaio 2013) che hanno aderito all'Accordo europeo relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR)¹ e al Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID)². Anche l'ADR e il RID comprendono disposizioni sugli addetti alla sicurezza (sezione 1.8.3 Consulente per la sicurezza). A livello comunitario le prescrizioni dell'ADR, del RID e della direttiva relativa ai consulenti per la sicurezza sono state riassunte nella nuova direttiva 2008/68/CE³ del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose. La Svizzera si è impegnata ad applicare tale direttiva UE a tenore dell'accordo sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia⁴.

Il Consiglio federale ha tenuto fede all'impegno, emanando l'ordinanza sugli addetti alla sicurezza (OSAS)⁵, entrata in vigore il 1° luglio 2001 contemporaneamente all'accordo sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia. Con l'OSAS sono inoltre state inserite nel diritto nazionale le nuove prescrizioni ADR/RID.

L'OSAS mira a garantire un elevato livello di sicurezza durante il trasporto, l'imballaggio, il riempimento, l'invio, il carico e lo scarico di merci pericolose. Le prescrizioni sugli addetti alla sicurezza affiancano le prescrizioni sulla sicurezza dei trasporti di merci pericolose, regolate

¹ Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR), RS 0.741.621

http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_741_621.html

² Allegato I della Convenzione del 9 maggio 1980 relativa ai trasporti internazionali per ferrovia (COTIF), RS 0.742.403.1

http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_742_403_1.html

³ Direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, relativa al trasporto interno di merci pericolose

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:260:0013:0059:IT:PDF>

⁴ Accordo del 21 giugno 1999 tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia, RS 0.740.72

http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_740_72.html

⁵ Ordinanza del 15 giugno 2001 sugli addetti alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose su strada, per ferrovia e per via navigabile (Ordinanza sugli addetti alla sicurezza, OSAS), RS 741.622

http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_622.html

nell'ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR)⁶ e per ferrovia (RSD)⁷.

Dalle imprese che trasportano o, in questo contesto, manipolano merci pericolose ci si attende che osservino le norme per la prevenzione dei rischi connessi a tale tipo di trasporti, a prescindere dal fatto che il trasporto sia effettuato su strada, per ferrovia o per via d'acqua. A tal fine dev'essere nominato un consulente per la sicurezza, chiamato addetto alla sicurezza, debitamente istruito. La qualificazione professionale degli addetti alla sicurezza migliora la qualità dei processi aziendali, riducendo per quanto possibile il rischio di incidenti che potrebbero comportare danni irreversibili all'ambiente e nuocere gravemente alle persone che entrano in contatto con le merci pericolose. L'introduzione della figura dell'addetto alla sicurezza aiuta pertanto a ridurre i pericoli insiti nella manipolazione di merci pericolose.

L'addetto alla sicurezza può essere considerato un elemento della regolamentazione del trasporto di merci pericolose, al quale incombe una funzione di controllo sull'osservanza delle rispettive prescrizioni di sicurezza. Vi è dunque uno stretto nesso tra l'OSAS e le altre disposizioni di tale legislazione. Soprattutto le norme SDR/ADR o RSD/RID, di cui l'addetto controlla l'osservanza, vanno consultate per precisare le disposizioni dell'OSAS.

**Il presente testo si rivolge nella stessa misura a donne e uomini.
Al fine di migliorare la leggibilità viene tuttavia utilizzata unicamente la forma maschile.**

Si accettano volentieri suggerimenti e proposte di miglioramento in merito al presente commento e alla relativa ordinanza. Questi vanno inviati a:

beat.schmied@astra.admin.ch

⁶ Ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR), RS 741.621 http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_621.html; il cui testo integrale figura al sito <http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00408/index.html?lang=it>

⁷ Ordinanza del DATEC del 3 dicembre 1996 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune (RSD), RS 742.401.6 http://www.admin.ch/ch/i/rs/c742_401_6.html

Sezione 1: Disposizioni generali

Articolo 1 / Oggetto

La presente ordinanza disciplina la designazione, i compiti, la formazione e l'esame delle persone incaricate di minimizzare i rischi che possono risultare per le persone, le cose e l'ambiente dalle operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose (addetti alla sicurezza).

Articolo 2 / Campo di applicazione

Capoverso 1: La presente ordinanza si applica alle imprese che trasportano merci pericolose su strada, per ferrovia o per via navigabile o che, in questo contesto, effettuano operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico o scarico.

Commento ai singoli articoli

Nota: La prima volta che sono citati, i termini definiti nell'ADR/RID (ad es. al capitolo 1.2 «Definizioni e unità di misura») figurano in corsivo.

Disposizioni generali

L'articolo in parola descrive l'oggetto dell'ordinanza, segnatamente

- la designazione,
- i compiti,
- la formazione e
- l'esame degli addetti alla sicurezza.

Esso contiene inoltre una definizione di addetto alla sicurezza. Alla stregua delle altre prescrizioni concernenti il trasporto di merci pericolose, il regolamento sugli addetti alla sicurezza mira a ridurre i pericoli insiti nelle merci pericolose.

Occorre distinguere tra il campo di applicazione oggettivo, spaziale e temporale dell'ordinanza.

1. Campo di applicazione oggettivo

Benché l'accento sia posto sull'attività di *trasporto*, sono rilevate anche le attività che precedono e seguono il trasporto.

A tenore del succitato articolo, le imprese che in qualche modo manipolano merci pericolose nell'ambito dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile devono verificare se rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS. Visto lo stretto nesso con l'ADR/SDR e il RID/RSD (cfr. note introduttive) si può affermare che le aziende non assoggettate ai summenzionati ordinamenti non rientrano nemmeno nel campo di applicazione dell'OSAS.

Sono contemplati unicamente i trasporti su strada, per ferrovia e via navigabile (cfr. riquadro 1), ad eccezione della navigazione sul Reno giusta il capoverso 2. Dal 1° gennaio 2011, la navigazione sul Reno (dal confine fino al ponte «Mittlere Rheinbrücke» di Basilea) è soggetta all'ADN⁸. Con la revisione 2005, il campo di applicazione dell'OSAS è stato esteso agli impianti di trasporto a fune che le autorità esecutive possono, in singoli casi, assoggettare all'ordinanza. Dall'entrata in vigore della legge sugli impianti a fune⁹, le funicolari non sono più soggette alla legge sulle ferrovie. Con la revisione del 2009, il riferimento alle funicolari che figurava nel capoverso 1 è stato

⁸ Accordo europeo del 26 maggio 2000 sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN), RS 0.747.208
http://www.admin.ch/ch/i/rs/c0_747_208.html

⁹ Legge federale del 23 giugno 2006 sugli impianti a fune adibiti al trasporto di persone (Legge sugli impianti a fune, LIFT; RS 743.01)

eliminato. Nel capoverso 1bis si impiega la definizione più ampia di impianti di trasporto a fune.

L'aviazione soggiace invece a una legislazione propria che include disposizioni sul trasporto di merci pericolose.

Riquadro 1 «Navigazione»: Tenuto conto della direttiva 2008/68/CE, con il termine «via navigabile» si intendono le vie navigabili interne (incluse quelle transfrontaliere, ma non i mari). Le disposizioni concernenti il trasporto di merci pericolose possono essere suddivise grosso modo in tre gruppi: la navigazione sul Reno soggetta all'ADN, le disposizioni generali secondo l'ordinanza sulla navigazione interna, compresi i traghetti e i battelli per passeggeri, e le disposizioni speciali, ad esempio il regolamento della Navigazione sul lago di Costanza.

La navigazione sul Reno esclusa dal campo di applicazione dell'OSAS (cfr. art. 2 cpv. 2) è soggetta, in Svizzera, tra il confine svizzero e il ponte «Mittlere Rheinbrücke» di Basilea all'ADN, che a sua volta menziona un consulente per la sicurezza alla sezione 1.8.3. Ai sensi dell'ordinanza del DATEC sulla messa in vigore dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (RS 747.224.141) l'autorità esecutiva è il Cantone Basilea Città, rappresentato dai Porti Renani Svizzeri.

In generale per le vie navigabili svizzere (fatte salve le disposizioni concernenti il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune, RSD, RS 742.401.6) vige in linea di massima il divieto di trasportare merci che possono inquinare le acque (art. 75 e 163 dell'ordinanza sulla navigazione interna, ONI, RS 747.201.1). Le autorità competenti (Cantone) possono, in singoli casi, concedere delle deroghe. Nell'allegato all'RSD alla voce «Disposizioni complete - Prescrizioni per il trasporto di merci pericolose sui battelli» è disciplinato il trasporto di merci pericolose su battelli passeggeri e su chiatte da traghetto (imprese di navigazione in concessione). Sui battelli passeggeri le merci possono essere trasportate dai passeggeri solo come colli espresso (capitolo 7.6 RID, Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose). Sulle tratte Horgen - Meilen e Beckenried - Gersau i veicoli a motore con a bordo merci pericolose possono essere trasportati sulle chiatte da traghetto.

Per alcune vie navigabili, oltre all'ordinanza sulla navigazione interna, sono previste disposizioni particolari, ad esempio il regolamento della Navigazione sul lago di Costanza, RNC, RS 747.223.1). Ai sensi dell'articolo 8.01 RNC il trasporto di sostanze che possono inquinare le acque e di merci pericolose è vietato. Nel capoverso 2 dell'articolo 8.01 sono elencate le deroghe a questo divieto.

Nella misura in cui le merci trasportate non sono sostanze che possono inquinare le acque e non si applicano disposizioni speciali per il trasporto di merci pericolose sulle vie navigabili svizzere in questione, al trasporto non si applica il diritto in materia di merci pericolose. Per quanto riguarda l'OSAS ciò implica che solo le imprese che manipolano merci pericolose in relazione al trasporto su battelli conformemente all'allegato RSD (chiatte da traghetto su determinate tratte e battelli passeggeri) rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS. Alle altre imprese si può richiedere la designazione di un addetto alla sicurezza senza far diretto riferimento all'OSAS. Se l'autorità competente autorizza, nel singolo caso e sulla base delle ordinanze sulla navigazione citate, il trasporto di merci pericolose che possono inquinare le acque, sta all'autorità che rilascia l'autorizzazione formulare le condizioni connesse con l'autorizzazione, tra le quali può figurare quella di designare un addetto alla sicurezza.

La disposizione contiene diversi termini che è opportuno spiegare.

- I termini «*impresa*» e «*merci pericolose*» sono descritti e spiegati all'articolo 3. In particolare il secondo concetto è fondamentale per stabilire chi rientra nel campo di applicazione OSAS.
- Il termine «*strada*» va inteso nel senso dell'articolo 1 capoverso 1 SDR e articolo 1 capoverso 1 della legge sulla circolazione stradale (LCStr)¹⁰. Trattasi pertanto di strade pubbliche, aperte ai veicoli a motore. Per definire il carattere pubblico delle strade non sono determinanti i rapporti di proprietà. Non sono considerate strade pubbliche quelle che servono unicamente all'uso privato, mentre sono strade pubbliche quelle aperte praticamente a tutti, anche in misura limitata (cfr.

¹⁰ Legge federale del 19 dicembre 1958 sulla circolazione stradale (LCStr), RS 741.01
http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_01.html

art. 1 cpv. 2 dell'ordinanza sulle norme della circolazione stradale¹¹). In questo senso, il piazzale antistante una fabbrica, che durante l'orario di lavoro è aperto a una cerchia imprecisata di utenti, è considerato pubblico, sempre che le persone autorizzate non espongano cartelli di divieto o adottino delle delimitazioni. Le imprese che manipolano merci pericolose nell'ambito di un trasporto su strade pubbliche soggiacciono al campo di applicazione dell'OSAS anche se le loro attività non si svolgono su una strada pubblica.

Per i termini seguenti ci si può rifare alla definizione contemplata dall'ADR/RID (sottosezione 1.2.1). Dall'ADR/RID derivano inoltre gli obblighi ai quali sono vincolate le attività descritte con tali definizioni (in generale al capitolo 1.4, dettagli in altri capitoli, ad es. capitolo 7.5).

Qui di seguito si fa riferimento alla possibilità di delegare per contratto delle attività e alle relative modalità. Occorre tuttavia rilevare che anche in presenza di un contratto è determinante chi esercita effettivamente una certa attività, sebbene il committente debba osservare un certo dovere di diligenza nella scelta del mandatario. Egli deve tra l'altro appurare che quest'ultimo sia realmente in grado di adempiere correttamente il mandato nel rispetto degli obblighi che ne derivano.

L'assoggettamento di un'impresa al campo di applicazione dell'OSAS dipende dall'effettivo esercizio di una di queste attività. Ciò vale anche per le imprese che organizzano o riprendono intere catene di trasporto (spedizionieri, aziende logistiche ecc.).

- Definizione di *trasportatore*: *l'impresa che esegue il trasporto con o senza contratto di trasporto. Il trasporto è il cambiamento di luogo delle merci pericolose, comprese le soste richieste dalle condizioni di trasporto e la sosta delle merci pericolose nei veicoli, cisterne e container, richiesta dalle condizioni del traffico prima, durante e dopo il cambiamento di luogo. La presente definizione comprende ugualmente la sosta temporanea intermedia delle merci pericolose ai fini del cambio del modo o del mezzo di trasporto (trasbordo). Ciò a condizione che i documenti di trasporto dai quali risultano il luogo di spedizione e il luogo di ricezione siano presentati a richiesta e a condizione che i colli e le cisterne non siano aperti durante la sosta intermedia, salvo a fini di controllo da parte delle autorità competenti.*

¹¹ Ordinanza del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC), RS 741.11
http://www.admin.ch/ch/i/rs/c741_11.html

- Definizione di *imballatore*: l'impresa che riempie con le merci pericolose gli *imballaggi*, compresi i *grandi imballaggi* e i *contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa (IBC)* e, se il caso, prepara i *colli* ai fini del trasporto. Sono considerati imballaggi i *recipienti* e ogni altro elemento o materiale necessario per permettere al recipiente di svolgere la sua funzione di contenimento.

Nota: Benché non sia direttamente coinvolta nel successivo trasporto, un'azienda che imballa e appronta per il trasporto merci pericolose è assoggettata all'OSAS per effetto del lavoro di imballaggio svolto.

- Definizione di *riempitore*: l'impresa che riempie con merci pericolose una cisterna (*veicolo-cisterna*, *cisterna smontabile*, *cisterna mobile*, *container-cisterna*) o un *veicolo-batteria* o *CGEM*, o un veicolo, un *grande container* o un *piccolo container* per il *trasporto alla rinfusa*.

Nota: Anche in questo caso vale il principio secondo cui rientra nel campo di applicazione dell'OSAS anche l'azienda che dopo i lavori di riempimento non provvede direttamente al trasporto.

Occorre rilevare che, a tenore dell'articolo 12 capoverso 3 SDR, per l'osservanza delle prescrizioni all'atto del riempimento delle cisterne sono responsabili sia gli speditori sia coloro che effettuano l'operazione di riempimento. In tal modo, quest'obbligo non incombe soltanto a chi effettivamente versa il materiale nelle cisterne (ad es. il conducente), ma anche agli speditori.

- Definizione di *speditore*: l'impresa che spedisce merci pericolose per conto proprio o di terzi. Quando il trasporto è effettuato sulla base di un contratto di trasporto, lo speditore secondo questo contratto è considerato come speditore.

Nota: In linea di massima, un'azienda che spedisce merci pericolose è obbligata a designare un addetto alla sicurezza anche se non entra direttamente in contatto con la merce. Ciò è per esempio il caso quando l'azienda, che figura quale speditore sul contratto, incarica una ditta di trasporti di portare una merce pericolosa dal proprio magazzino direttamente al cliente.

L'azienda A (ad es. produttore) può tuttavia incaricare mediante contratto un'azienda B (ad es. una casa di spedizioni) della spedizione delle merci pericolose che produce e indicarla quale speditore nel contratto. In tal modo l'azienda A è esonerata dall'obbligo di nominare un addetto alla sicurezza, ma deve comunicare per iscritto all'azienda B designata come speditore che il trasporto riguarda merce pericolosa e fornirle tutte le informazioni e i documenti necessari all'adempimento dei suoi obblighi (1.4.2.1.3 ADR/RID). Dato che ora l'azienda B figura come speditore e nel contempo sottostà all'OSAS, è consigliabile citare l'ordinanza nel contratto. L'azienda A deve sincerarsi di stipulare il contratto solo con una parte contraente che sia in grado di adempiere a tutti gli obblighi previsti.

Riquadro 2 «Obblighi contrattuali»: *In pratica i trasportatori tendono ad assumere contrattualmente questi obblighi supplementari. In tali casi occorre prestare particolare attenzione alla questione della copertura assicurativa nell'eventualità di un ricorso alla responsabilità civile. Al trasportatore si raccomanda di verificare se la responsabilità civile del vetturale, dell'azienda e/o l'assicurazione trasporti copre eventuali danni sorti in relazione alla qualità di spedite. Se, oltre alla sua attività, il trasportatore svolge altre mansioni, nell'ambito delle prescrizioni sulle merci pericolose (soprattutto in caso di incidente) potrebbe tornare utile a tutte le parti coinvolte descriverle, ossia redigere un accordo scritto.*

- **Definizione di *caricatore*:** l'impresa che carica le merci pericolose in un veicolo o in un grande container.

Nota: È determinante l'effettiva attività di carico (ad es. dalla rampa al veicolo).

- **Definizione di *scaricatore*:** l'impresa che
 - rimuove un container, un container per il trasporto alla rinfusa, un CGEM, un container-cisterna o una cisterna mobile da un veicolo; o
 - scarica merci pericolose imballate, piccoli container o cisterne mobili da un veicolo o da un container; o
 - scarica merci pericolose da una cisterna (veicolo-cisterna, cisterna smontabile, cisterna mobile o container-cisterna) o da un veicolo-batteria, da una MEMU o da un CGEM o da un veicolo, da un grande container o da un piccolo container per il trasporto alla rinfusa o da un container per il trasporto alla rinfusa.

Nota: L'attività di scarico comprende pertanto la rimozione, lo scarico e lo svuotamento. Sebbene la rimozione dei container e lo svuotamento delle cisterne vengano normalmente effettuati dal trasportatore, l'effettiva attività di scarico dei colli (ad es. dal veicolo alla rampa) viene spesso eseguita dal destinatario. Se non si tratta soltanto di sistemare la merce nel deposito, il destinatario è soggetto all'OSAS. Il destinatario può però anche affidare lo scarico al trasportatore (cfr. a questo proposito le osservazioni relative all'articolo 5) o svolgere l'attività di scarico in via secondaria (in funzione ausiliaria per il trasportatore).

Se una merce pericolosa è depositata per un certo periodo, è determinante l'esercizio di una delle attività che rientrano nelle definizioni succitate. Di solito la merce è dapprima scaricata per essere ricaricata in seguito. Ogni azienda che esegue un'attività rilevante rientra nel campo di applicazione dell'OSAS. Occorre osservare che la definizione di trasporto è intesa in senso ampio (cfr. sopra) e comprende la sosta temporanea di merci pericolose ai fini del cambio del modo o del mezzo di trasporto (trasbordo).

2. Campo di applicazione spaziale

L'OSAS è applicabile alle aziende con domicilio o sede (sede principale o filiale!) in Svizzera. I Paesi membri dell'UE e quelli firmatari dell'ADR/RID hanno dal canto loro adottato prescrizioni per le imprese sul loro territorio nazionale che soddisfano i requisiti posti dall'ADR/RID e dalla direttiva CE.

3. Campo di applicazione temporale

L'ordinanza è entrata in vigore il 1° luglio 2001 ed è applicabile a tutte le imprese che a partire da tale data hanno trasportato merci pericolose. Per quanto concerne il termine transitorio per la nomina degli addetti alla sicurezza, si rinvia all'articolo 26.

Tutte le imprese che esercitano una delle attività menzionate rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS. Non è citata l'impresa che riceve le merci pericolose. Se si assume lo scarico delle merci pericolose, il destinatario è assoggettato all'OSAS per effetto di tale attività. Non rientra invece nel campo di applicazione dell'OSAS l'impresa destinataria che non è coinvolta nell'attività di scarico oppure svolge solo una funzione ausiliaria secondaria e la responsabilità incombe, ad esempio, alla ditta di trasporti. Tale situazione va esaminata caso per caso. Gli obblighi principali connessi con queste attività risultano dal capitolo 1.4 ADR/RID, nel quale sono ad esempio descritte le responsabilità dello speditore.

Le attività contemplate dall'OSAS sono elencate in senso esaustivo. Non sono considerate le attività non inerenti alle modalità di trasporto citate. Lo stesso principio trova applicazione anche per il deposito di merci (ad es. deposito franco doganale). Chi deposita esclusivamente la merce, senza svolgere nessuna delle attività determinanti, non è assoggettato all'OSAS.

Le imprese che esercitano una delle attività descritte rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS e devono in linea di massima nominare un addetto alla sicurezza, ad eccezione delle imprese che manipolano in colli quantità di merci pericolose inferiori al limite prescritto e delle unità organizzative dell'esercito (cfr. articolo 5). L'OSAS non prevede altre eccezioni all'assoggettamento al campo di applicazione e/o all'obbligo di designare un addetto alla sicurezza.

Il numero di attività esercitate non è rilevante ai fini dell'assoggettamento all'OSAS. Pertanto, rientra nel campo di applicazione dell'OSAS anche un'impresa che effettua il trasporto di merci pericolose una volta l'anno o perfino una sola e unica volta nel corso della sua attività.

Capoverso 1^{bis}: L'autorità esecutiva può, in singoli casi, sottoporre alla presente ordinanza gli impianti di trasporto a fune in base al loro potenziale di pericolo.

Capoverso 2: Le disposizioni della presente ordinanza non si applicano alla navigazione sul Reno.

Articolo 3 / Definizioni

Nella presente ordinanza si intende per:

- a. impresa: ogni persona fisica o giuridica, ogni associazione di persone senza personalità giuridica e ogni istituzione statale con o senza personalità giuridica propria;**

Con la revisione 2005 è stata introdotta la possibilità di estendere il campo di applicazione dell'OSAS anche agli impianti di trasporto a fune. Nel quadro di questa revisione è dunque stata eliminata la discrepanza tra le funicolari, fino a quel momento soggette all'OSAS, e le funivie che invece non lo erano. L'autorità esecutiva decide caso per caso, in base al potenziale di pericolo, se un impianto di trasporto a fune va sottoposto all'OSAS o meno.

Con la ratifica dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN)¹² la Svizzera ha abrogato l'8 marzo 2011 il regolamento per il trasporto di materie pericolose sul Reno (ADNR). Conformemente all'ordinanza del DATEC del 2 marzo 2010 sulla messa in vigore dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna¹³ l'ADN si applica al tratto del Reno compreso tra il confine svizzero e il ponte «Mittlere Rheinbrücke» a Basilea. L'ordinanza del DATEC sulla messa in vigore del regolamento di polizia per la navigazione sul Reno tra Basilea e Rheinfelden¹⁴ estende l'applicabilità dell'ADN al Reno fino al ponte stradale di Rheinfelden. Anche per l'ADN è prescritta la designazione di addetti alla sicurezza (consulenti per la sicurezza). È tuttavia prescritto esplicitamente che non trova applicazione l'OSAS bensì unicamente l'ADN, che diversamente dall'ADR/RID non si concretizza mediante prescrizioni nazionali.

Il termine impresa è inteso in senso lato, visto che anche i privati sono considerati tali. Non è determinante se l'impresa ha personalità giuridica, se esercita compiti statali o se persegue scopi di lucro. Entrano quindi in linea di conto anche le società individuali o le società commerciali senza personalità giuridica, quali le società in nome collettivo o in accomandita («... & Co.», «... & Cie.»), come pure le società semplici e i consorzi edilizi. Ogni persona giuridica è considerata impresa (ad es. ogni filiale di una holding).

Diversamente dagli impiegati, gli autotrasportatori indipendenti sono reputati impresa anche se si impegnano per contratto a eseguire trasporti esclusivamente per un'unica grande impresa.

¹² Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN, RS 0.747.208)

¹³ Ordinanza del DATEC del 2 marzo 2010 sulla messa in vigore dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (RS 747.224.141)

¹⁴ Ordinanza del DATEC del 26 settembre 2002 sulla messa in vigore del regolamento di polizia per la navigazione sul Reno tra Basilea e Rheinfelden (RS 747.224.211)

- b. merci pericolose: sostanze o oggetti designati come tali nell'ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada (SDR¹⁵) e nell'ordinanza del 3 dicembre 1996 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia (RSD¹⁶).**

¹⁵ Ordinanza del 29 novembre 2002 concernente il trasporto di merci pericolose su strada, SDR, RS 741.621

¹⁶ Ordinanza del DATEC del 3 dicembre 1996 concernente il trasporto di merci pericolose per ferrovia e tramite impianti di trasporto a fune, RSD, RS 742.401.6

Termine di merci pericolose: l'OSAS rinvia alle definizioni dell'SDR e dell'RSD. La rispettiva definizione è estrapolata dall'ADR/RID, che costituisce parte integrante dell'SDR e dell'RSD. **Di conseguenza le merci pericolose sono le materie e gli oggetti il cui trasporto è vietato secondo l'ADR/RID o autorizzato unicamente alle condizioni ivi previste** (1.2.1 Definizioni ADR/RID).

Ciò significa che materie e oggetti di cui alla tabella B della sezione 3.2.2 ADR/RID («Indice alfabetico delle materie ed oggetti dell'ADR») sono sempre considerati merci pericolose ai sensi dell'OSAS se non beneficiano di un'esenzione totale (ad es. a tenore della sottosezione 1.1.3.1 ADR/RID, diversamente dalle disposizioni della sottosezione 1.1.3.6 che sancisce l'esenzione da una parte delle prescrizioni per determinate merci in quantità inferiori ai massimi previsti).

Nota: La classificazione in base ai *numeri ONU*, alla quale provvede di solito il fabbricante, si fonda sulle caratteristiche fisiche, chimiche e tossiche di una materia o di un oggetto secondo i principi di cui al capitolo 2.1.2 ADR/RID. Giusta l'ADR/RID allo speditore incombe tra l'altro il dovere di assicurarsi che le merci pericolose siano classificate e autorizzate al trasporto conformemente all'ADR (1.4.2.1.1 a). Egli può tuttavia confidare nelle informazioni e nei dati che gli sono stati messi a disposizione dagli altri operatori (1.4.2.1.2 ADR/RID). In caso di dubbi bisogna ricorrere a imprese private specializzate che dispongono delle necessarie conoscenze specifiche.

Occorre distinguere tra imprese che manipolano merci pericolose nell'ambito di trasporti solo internazionali, solo nazionali oppure nazionali e internazionali.

A. Imprese che manipolano merci pericolose solo nell'ambito di trasporti internazionali

Non rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS le imprese che, nell'ambito di trasporti unicamente internazionali, manipolano merci pericolose totalmente esonerate dalle prescrizioni ADR/RID (ad es. giusta le sottosezioni da 1.1.3.1 a 1.1.3.3 ADR). L'esenzione totale può essere rivendicata solo a determinate condizioni non derivanti dal diritto in materia di merci pericolose (ad es. l'esenzione a tenore della sottosezione 1.1.3.1 lett. a ADR/RID è applicabile solo per i trasporti eseguiti da privati quando queste merci sono confezionate per la vendita al dettaglio e sono destinate all'uso personale o domestico o alle attività ricreative o sportive a condizione che siano adottati provvedimenti per impedire ogni perdita del contenuto nelle normali condizioni di trasporto). Spetta alle singole imprese decidere se le condizioni richieste sono adempite e se, pertanto, non trovano applicazione le prescrizioni dell'ADR/RID.

Esempio 1: A tenore della sottosezione 1.1.3.3 lett. a ADR, le disposizioni ADR non si applicano al trasporto del carburante contenuto nei serbatoi di un veicolo che esegue un'operazione

di trasporto e che serve per la sua propulsione o per il funzionamento di uno dei suoi equipaggiamenti. Se un benzinaio consegna carburante unicamente in modo tale che il trasporto benefici dell'esenzione dalle prescrizioni ADR, egli non è tenuto a nominare un addetto alla sicurezza per l'attività di riempimento (tanto meno lo è l'impresa che fruisce dell'esenzione dalle prescrizioni ADR per il trasporto del carburante, ad es. il conducente di una piccola autovettura che ha appena fatto rifornimento).

B. Imprese che manipolano merci pericolose solo nell'ambito di trasporti nazionali

In questo caso ci si fonda sulle prescrizioni dell'SDR/RSD e sugli allegati che contemplano prescrizioni in parte più severe e in parte meno rigide rispetto all'ADR/RID. Se il trasporto di una merce pericolosa nel traffico nazionale ad es. beneficia di un'esenzione maggiore rispetto alle disposizioni dell'ADR/RID, l'esenzione si estende alla nomina e ai compiti dell'addetto alla sicurezza.

Esempio 1: Secondo l'ADR (sottosezione 1.1.3.1a) l'esenzione totale è accordata per i trasporti eseguiti da privati quando queste merci sono confezionate per la vendita al dettaglio e sono destinate all'uso personale o domestico o alle attività ricreative o sportive a condizione che siano adottati provvedimenti per impedire ogni perdita del contenuto nelle normali condizioni di trasporto.

In virtù dell'appendice 1 SDR tale esenzione è applicabile ai trasporti nazionali solo se non vengono superati determinati limiti. Se il trasporto nazionale concerne quantità superiori a tali limiti, il privato è assoggettato all'OSAS, sempre che non siano applicabili ulteriori esoneri.

C. Imprese che manipolano merci pericolose nell'ambito di trasporti nazionali e internazionali

Un'impresa manipola di norma merci pericolose nell'ambito di trasporti sia nazionali sia internazionali. In tal caso il campo di applicazione si estende alle imprese che manipolano merci pericolose non interamente esentate in virtù delle prescrizioni dell'ADR/RID (per trasporti internazionali) o in base alle disposizioni dell'SDR/RSD (per trasporti nazionali).

Se il trasporto di merci pericolose è esentato dalle prescrizioni dell'SDR/ADR e dell'RSD/RID solo in parte, l'impresa che lo effettua deve in linea di massima nominare un addetto alla sicurezza. Quest'ultimo, oltre a controllare se l'esenzione è stata rivendicata a ragione, deve verificare che siano osservate le prescrizioni dell'SDR/ADR o dell'RSD/RID, applicabili nonostante l'esenzione parziale.

Sezione 2: Obblighi delle imprese

Articolo 4 / Designazione degli addetti alla sicurezza

Capoverso 1: Le imprese devono designare uno o più addetti alla sicurezza per ciascuna attività connessa alla manipolazione di merci pericolose.

Capoverso 2: Addetti alla sicurezza possono essere il personale o il titolare dell'impresa o persone esterne a quest'ultima.

Riquadro 3 «Accordo speciale multilaterale»: *Il capitolo 1.5 ADR/RID prevede la possibilità per gli Stati di definire deroghe temporanee alle prescrizioni dell'ADR/RID in base ad accordi multilaterali. Se un tale accordo prevede esenzioni totali dalle disposizioni dell'ADR/RID, ciò vale anche per il trasporto nazionale e l'OSAS non trova applicazione per la manipolazione di tali merci.*

Obblighi delle imprese

Se, conformemente agli articoli 2 e 5 OSAS, un'impresa accerta di essere assoggettata all'ordinanza e agli obblighi che ne derivano, essa è tenuta a designare un addetto alla sicurezza, che abbia seguito la necessaria formazione e superato i rispettivi esami, al quale affidare competenze chiaramente definite. L'impresa è responsabile affinché tutti i settori assoggettati all'OSAS siano effettivamente controllati da uno o più addetti alla sicurezza che soddisfano i requisiti legali.

Spetta inoltre all'impresa valutare se deve o no designare un addetto alla sicurezza. Se un'impresa conclude, ad esempio, che trasporta unicamente materie e oggetti, per i quali le prescrizioni dell'ADR/RID o dell'SDR/RSD non trovano applicazione, può rinunciare alla designazione. Essa si deve tuttavia addossare il rischio di una valutazione errata; in caso di dubbio può rivolgersi alle autorità esecutive o a imprese private specializzate.

In base ai compiti svolti (articolo 11 segg.) si stabilisce che la designazione di un addetto è sufficiente. Non si può pretendere che durante le vacanze dell'addetto alla sicurezza venga designato un sostituto con la stessa formazione. La valutazione risulta più difficile se l'addetto rimane assente a lungo (ad es. vari mesi a seguito di un infortunio o di una malattia o per un congedo non pagato ecc.). Se l'adempimento dei compiti è a rischio, spetta ancora all'impresa provvedere alla sostituzione e alla designazione di un altro addetto.

La funzione può essere assunta dal titolare, dall'amministratore, da un collaboratore o da una persona incaricata dall'impresa. È pure possibile che il titolare di una società individuale si autodesigni addetto alla sicurezza. Deve tuttavia sempre trattarsi di una persona fisica. La designazione di una persona giuridica (ad es. SA, Sagl, associazione, fondazione) non è ammessa.

Sebbene non esista alcun obbligo in tal senso, alcuni sostengono che tali mansioni debbano essere affidate a un eventuale responsabile della sicurezza già al servizio di un'azienda.

Riquadro 4 «Outsourcing»: *Un'impresa che al suo interno non dispone di un addetto alla sicurezza può scegliere tra due possibilità di «outsourcing»:*

- *ingaggiare una persona esterna alla ditta (possibilità prevista dall'OSAS) oppure*
- *affidare a terzi l'intera attività, per la quale è necessario designare un addetto alla sicurezza (possibilità prevista dall'SDR/ADR e dall'RSD/RID). Un'impresa che per esempio fornisce gasolio da riscaldamento a un cliente da un deposito può chiedere al trasportatore di figurare quale speditore e di assumere i rispettivi obblighi. Occorre tuttavia osservare le prescrizioni formali e gli altri obblighi di cui all'SDR/ADR e all'RSD/RID (cfr. art. 2 summenzionato). Cfr. riquadro 2!*

La designazione quale addetto alla sicurezza di una persona esterna può essere necessaria anche per le imprese che esercitano solo saltuariamente attività assoggettate all'OSAS.

Riquadro 5 «Soluzione settoriale»: *Sono ipotizzabili anche soluzioni cosiddette settoriali. Con ciò si intende per esempio la possibilità per un'associazione di mettere a disposizione dei propri membri gli addetti alla sicurezza.*

L'azienda è tenuta a dar prova di una certa diligenza nella scelta e nella sorveglianza dell'addetto alla sicurezza. Il mandato può essere affidato solo se la persona scelta è effettivamente in grado di assumere le mansioni previste dalla funzione.

In base a tali principi e, in particolare, ai compiti dell'addetto alla sicurezza (cfr. art. 11 e 12), che possono variare sensibilmente a seconda dell'impresa, si definiscono i requisiti e, soprattutto, i limiti di una soluzione «di categoria» o «settoriale». La responsabilità della designazione regolare incombe sempre all'impresa, nei confronti della quale l'addetto alla sicurezza deve adempiere i propri obblighi. Ad esempio, il rapporto annuale deve fare riferimento alla singola ditta committente.

Un'associazione può appoggiare i propri membri, ad esempio, fornendo una lista di addetti alla sicurezza dei quali garantisce la corretta formazione e che può raccomandare in base alle loro conoscenze professionali, oppure assumendo direttamente degli addetti da mettere a disposizione dei membri. L'associazione può formulare direttive unitarie (ad es. per il rapporto annuale), definire procedure di categoria specifiche oppure proporre ai propri membri sistemi di gestione della qualità con procedure integrate. Si può inoltre far capo agli organi d'informazione associativi per determinate indicazioni che gli addetti alla sicurezza forniscono alle imprese.

In conclusione, un'associazione può aiutare i propri membri solo in via accessoria, mentre la responsabilità dell'adempimento degli obblighi spetta alle singole imprese e agli addetti alla sicurezza annunciati alle autorità.

Capoverso 3: Gli addetti alla sicurezza devono essere designati per iscritto.

Articolo 5 / Esenzione

L'impresa deve disporre di un documento di designazione che, oltre alla designazione effettiva dell'addetto alla sicurezza, attesti la validità del documento comprovante l'istruzione (cfr. art. 6 cpv. 1).

Se un'impresa designa più addetti alla sicurezza con competenze e compiti diversi, è importante che questi conoscano a fondo i propri compiti e responsabilità. Conformemente all'articolo 6 capoverso 2, in questi casi bisogna allestire elenchi degli obblighi nei quali le competenze sono chiaramente definite.

Questo articolo designa i casi in cui le imprese che, in linea di massima, rientrano nel campo di applicazione dell'OSAS non sono tenute a designare un addetto alla sicurezza. Occorre distinguere tra le esenzioni qui esposte e le esenzioni secondo l'ADR/RID (cfr. note esplicative alla definizione di merci pericolose all'art. 3).

La revisione del luglio 2005 è da ricondurre principalmente alla necessità di estendere le possibilità di esenzione. Dalle prime esperienze fatte con l'OSAS è emerso infatti che la prima versione dell'ordinanza prevedeva un campo di applicazione ampio, inglobando anche trasporti il cui assoggettamento all'OSAS non era necessario sotto il profilo della sicurezza.

Con l'attuazione della direttiva 2008/68/CE e l'applicazione della sezione 1.8.3 ADR/RID si vengono a creare varie possibilità di esenzione applicabili al diritto nazionale (con effetti anche sui trasporti internazionali). Sin dall'inizio, la Svizzera ne ha riprese due, segnatamente le esenzioni per quantità limitate per unità di trasporto (art. 5 cpv. 1) e quelle per i mezzi di trasporto dell'esercito (art. 5 cpv. 2).

Per contro, la terza possibilità offerta dalla direttiva CE è stata presa in considerazione soltanto nell'ambito della revisione 2005. Essa consiste nell'esenzione per le imprese che non eseguono, a titolo di attività principale o accessoria, trasporti di merci pericolose o operazioni di carico o scarico connesse a tali trasporti, ma che eseguono occasionalmente trasporti nazionali di merci pericolose, o operazioni di carico o scarico connesse a tali trasporti che presentano un grado di pericolosità o un rischio di inquinamento minimi.

Con le esenzioni descritte nell'ordinanza riveduta, la Svizzera ha tenuto conto ampiamente del margine di manovra che il diritto internazionale accorda in sede di attuazione.

Capoverso 1: Le deroghe all'obbligo di designare addetti alla sicurezza sono disciplinate nell'allegato alla presente ordinanza. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni può adeguare l'allegato all'evoluzione del diritto nazionale e internazionale.

Capoverso 2: I corpi d'armata e le unità subordinate dell'esercito non devono designare, in situazioni particolari o straordinarie, alcun addetto alla sicurezza.

Capoverso 3: L'autorità esecutiva può autorizzare ulteriori deroghe all'obbligo di designare addetti alla sicurezza, sempreché si presenti un caso speciale e purché la sicurezza sia garantita. Nel settore delle strade, le deroghe possono essere accordate unicamente con il consenso dell'Ufficio federale delle strade.

Articolo 6 / Impiego degli addetti alla sicurezza

Capoverso 1: Gli addetti alla sicurezza possono essere impiegati solamente nei settori per i quali sono titolari di un documento comprovante l'istruzione.

I casi di imprese esonerate dall'obbligo di designare un addetto alla sicurezza sono elencati nell'allegato all'ordinanza. La competenza di modificare detto allegato è stata delegata al DATEC. Si garantisce in tal modo che le esenzioni possano essere adeguate, tramite una procedura rapida e semplificata, a eventuali progressi tecnici o evoluzioni del diritto internazionale.

Anche l'esercito, così come il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport (DDPS), rientra nel campo di applicazione della presente ordinanza e deve in linea di massima designare un addetto alla sicurezza per i suoi trasporti e le manipolazioni di merci pericolose. L'esercito (non tuttavia il DDPS) è esonerato da tale obbligo solo in situazioni particolari o straordinarie (ad es. catastrofi, guerre).

Con la revisione 2005 è stata inoltre creata la possibilità di autorizzare, in singoli casi, una deroga all'obbligo di designare addetti alla sicurezza. In tal modo, in futuro, sarà possibile reagire ai casi di rigore. L'autorizzazione sarà rilasciata a condizione che l'esistenza di un caso di rigore sia provata e che la sicurezza continui a essere garantita. Il rilascio delle autorizzazioni è di competenza delle autorità esecutive secondo l'articolo 25, ossia i Cantoni nel settore delle strade, l'Ufficio federale dei trasporti nel settore del trasporto pubblico e il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport nel settore dei trasporti militari. La autorità cantonali possono tuttavia rilasciare le autorizzazioni soltanto previo assenso dell'Ufficio federale delle strade. In tal modo sono garantiti il coordinamento a livello nazionale e una certa unitarietà nel rilascio delle autorizzazioni.

L'impresa è responsabile del corretto intervento degli addetti alla sicurezza.

Il documento comprovante l'istruzione è un documento scritto che attesta il superamento dell'esame per addetti alla sicurezza (cfr. articolo 21).

Per adempiere l'obbligo di cui all'articolo 6 capoverso 1, l'impresa deve conoscere e controllare (campi di applicazione, durata) la validità del documento comprovante l'istruzione rilasciato all'addetto alla sicurezza. L'impresa provvede affinché l'addetto venga impiegato solo in base a esso e lo rinnovi prima della scadenza. Altrimenti nomina un altro addetto con documento valido.

Capoverso 2: **Se l'impresa designa più addetti alla sicurezza, deve coordinarne gli ambiti di competenza e precisarne per scritto i compiti e le competenze.**

Articolo 7 / Notificazione alle autorità

Le imprese devono comunicare all'autorità esecutiva, spontaneamente ed entro 30 giorni dalla designazione, i nomi degli addetti alla sicurezza e i settori specificati nel documento comprovante l'istruzione.

Un'impresa che ha designato più addetti alla sicurezza con competenze e compiti diversi deve allestire degli elenchi degli obblighi nei quali siano chiaramente definiti compiti e competenze di ogni addetto. La chiara attribuzione di competenze e responsabilità è fondamentale. In questo contesto va regolata anche la questione delle sostituzioni.

L'OSAS sancisce il principio dell'autodichiarazione. Le imprese sono tenute a fornire le informazioni alle autorità esecutive spontaneamente, senza attendere che vengano richieste. Spetta all'impresa decidere se necessita di un addetto alla sicurezza e notificare eventuali designazioni.

L'autorità esecutiva è desumibile dall'articolo 25. Se un'impresa rientra nel campo di competenza di diverse autorità esecutive, la notificazione va inviata a tutti gli uffici interessati (ad es. Cantone e UFT). Alla stregua, un'impresa con aziende (succursali, filiali ecc.) in più Cantoni l'invia a tutti i Cantoni interessati. A seconda dell'organizzazione dell'impresa, la notificazione può essere effettuata dall'azienda stessa.

Le imprese sono tenute a fornire solo informazioni minime, segnatamente il nome dell'addetto e i campi indicati nel suo certificato di formazione. La rinuncia ad altri dati è in particolare dettata dall'esigenza di risparmiare alle autorità esecutive il compito di allestire e aggiornare un elenco dei documenti comprovanti l'istruzione.

Se, tuttavia, le autorità necessitano di ulteriori informazioni per l'esecuzione dell'OSAS, possono richiederle ai sensi dell'articolo 10.

La disposizione sancisce l'obbligo di comunicare i campi indicati nel certificato di formazione. Ai sensi dell'articolo 22 sono riconosciuti equivalenti ai documenti svizzeri i documenti esteri rilasciati in applicazione della direttiva 2008/68/CE o della sezione 1.8.3 ADR/RID. Benché secondo la sottosezione 1.8.3.13 ADR/RID il certificato di formazione debba indicare chiaramente che la sua validità è circoscritta ai tipi di merci pericolose sui quali l'addetto è stato esaminato, il modello di certificato ADR/RID non contempla indicazioni sul campo di validità. L'indicazione dei campi non è obbligatoria neppure nei certificati emessi conformemente alla direttiva CE. Pertanto, un'impresa che ha designato un addetto alla sicurezza titolare di un certificato estero giusta la direttiva 2008/68/CE non viola l'obbligo di cui all'articolo 7 se non ha fornito indicazioni sui campi, dato che questi non figurano nel certificato di formazione. Appellandosi all'articolo 10, l'autorità può tuttavia esigere tali informazioni.

Articolo 8 / Statuto degli addetti alla sicurezza nell'azienda

Capoverso 1: Le imprese devono creare le premesse affinché gli addetti alla sicurezza possano adempiere i loro compiti.

Capoverso 2: Devono accordare agli addetti alla sicurezza l'autonomia necessaria e assicurarsi che non derivi loro nessuno svantaggio dall'adempimento dei compiti.

Capoverso 3: Devono garantire agli addetti alla sicurezza il contatto diretto con il personale che si occupa delle operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose e l'accesso diretto ai posti di lavoro.

Articolo 9 / Comunicazione interna all'azienda

Le imprese devono curarsi di comunicare al personale dell'azienda i nomi degli addetti alla sicurezza, come pure i loro compiti e le loro funzioni.

Non è previsto un margine temporale per l'obbligo di designare un addetto alla sicurezza: a partire dal 1° gennaio 2003 (cfr. art. 26 cpv. 1) l'addetto alla sicurezza dev'essere designato al più tardi al momento in cui si esercita un'attività assoggettata al campo di applicazione dell'OSAS per la quale non può essere rivendicata l'esenzione di cui all'articolo 5.

Le imprese coadiuvano attivamente gli addetti alla sicurezza affinché questi ultimi possano svolgere i propri compiti. I capoversi 2 e 3 come pure l'articolo 9 sanciscono chiaramente tale dovere. I compiti degli addetti sono descritti nella sezione 3.

Ai sensi della presente disposizione, le imprese sono inoltre tenute a fornire all'addetto alla sicurezza tutte le informazioni necessarie all'adempimento dei propri compiti. Essa evita che la posizione o il salario o la controprestazione dell'addetto alla sicurezza siano subordinati ai risultati del suo lavoro e garantisce la necessaria indipendenza professionale all'interno dell'azienda.

Occorre inoltre garantire il contatto con il personale interessato e l'accesso ai rispettivi posti di lavoro in qualsiasi momento e senza la necessità di richiedere un'autorizzazione.

La comunicazione di tali informazioni fa parte dell'obbligo delle imprese previsto dall'articolo 8 capoverso 1: il fatto che all'interno dell'azienda si sappia della designazione di un addetto alla sicurezza è una delle condizioni essenziali affinché l'addetto possa adempiere i propri compiti.

Non sono prescritte esplicitamente le modalità della comunicazione; esse dipendono essenzialmente dalle caratteristiche dell'azienda. Le imprese possono quindi decidere autonomamente la forma più consona.

Oltre alla funzione e ai compiti dell'addetto alla sicurezza, all'interno dell'azienda occorre anche indicare come contattarlo.

Articolo 10 / Controlli

Capoverso 1: Le imprese sono tenute a fornire all'autorità esecutiva tutte le informazioni necessarie all'esecuzione della presente ordinanza e ai controlli; sono tenute a consentirle il libero accesso all'azienda per le necessarie indagini.

Capoverso 2: Esse devono conservare per almeno cinque anni i rapporti degli addetti alla sicurezza e presentarli all'autorità esecutiva su sua richiesta.

In virtù di tale disposizione le imprese devono consentire anche alle autorità esecutive di svolgere i propri compiti. Le informazioni si limitano alle questioni che concernono oggettivamente l'OSAS. La disposizione si applica alle imprese che con una certa probabilità soggiacciono all'OSAS (sebbene l'impresa non si consideri assoggettata all'ordinanza).

In base al principio della proporzionalità si decide se e con quale anticipo annunciare un controllo.

I controlli delle autorità possono focalizzarsi sia sugli obblighi delle imprese sia su quelli degli addetti alla sicurezza. Per contro, l'obbligo di cui all'articolo 10 si riferisce unicamente all'impresa che potenzialmente soggiace all'OSAS e non all'addetto stesso. Se, ad esempio, l'addetto è un terzo indipendente, l'autorità non può esigere l'accesso diretto alla sua azienda fondandosi sull'articolo 10.

Si fa riferimento ai rapporti annuali (articolo 11 capoverso 1 lettera c) e ai rapporti di incidente (articolo 12). Sebbene i rapporti di incidente debbano essere trasmessi spontaneamente alle autorità esecutive (art. 12 cpv. 3), può succedere che queste ultime chiedano esplicitamente di consultarli (ad es. se l'impresa si trasferisce in un altro Cantone).

I rapporti succitati costituiscono una base fondamentale per le autorità che devono stabilire se e quali altri chiarimenti si impongono.

Le autorità esecutive sono vincolate al segreto professionale nei confronti di terzi, in particolare della concorrenza.

Sezione 3: Compiti degli addetti alla sicurezza

Articolo 11 / Compiti generali

Capoverso 1: Gli addetti alla sicurezza sono tenuti a:

- a. **vigilare sul rispetto delle prescrizioni relative al trasporto di merci pericolose;**
- b. **consigliare l'impresa nelle attività connesse al trasporto di merci pericolose;**

Compiti degli addetti alla sicurezza

Le disposizioni relative agli addetti alla sicurezza costituiscono una delle misure per verificare e sostenere il rispetto delle prescrizioni di sicurezza. In primo luogo, va rilevato che l'impresa è e rimane responsabile dell'osservanza delle prescrizioni in materia di trasporto di merci pericolose. Considerata tale responsabilità, gli addetti alla sicurezza hanno essenzialmente il compito di cercare, nell'ambito delle attività dell'impresa, i mezzi e il modo per agevolare lo svolgimento nel pieno rispetto delle disposizioni vigenti e in condizioni di sicurezza ottimali e di adottare le misure necessarie a tal fine.

Gli addetti alla sicurezza devono sostenere l'impresa a rispettare le prescrizioni di sicurezza. Pertanto, i rapporti che sono tenuti a redigere sono destinati alla direzione dell'impresa e non alle autorità. Gli addetti alla sicurezza non hanno alcun diritto di emanare istruzioni nei confronti dell'impresa. Inoltre, nel quadro dell'OSAS, non sono tenuti ad informare le autorità in caso di irregolarità.

Gli addetti alla sicurezza non devono adempiere gli stessi obblighi che incombono ai soggetti che partecipano al trasporto di merci pericolose (speditore, trasportatore) e nemmeno applicare direttamente le prescrizioni valide per questi ultimi. Devono tuttavia vigilare affinché le persone che svolgono un'attività rilevante ai sensi dell'SDR/RSD rispettino le prescrizioni.

Le prescrizioni sul trasporto di merci pericolose sono contenute nell'SDR/ADR (trasporti su strada) e nell'RSD/RID (trasporti per ferrovia). Nel capitolo 1.4 ADR/RID figurano gli obblighi in termini di sicurezza. Vanno rispettati anche gli altri atti normativi che contengono prescrizioni con specifico riferimento al trasporto di merci pericolose, ad esempio l'articolo 19 dell'ordinanza sulla segnaletica stradale (che prevede il divieto di circolazione per veicoli che trasportano merci pericolose o il cui carico può inquinare le acque) o l'ordinanza sul traffico di rifiuti¹⁷).

Gli addetti alla sicurezza coadiuvano il personale dell'azienda in caso di dubbi sull'applicazione delle prescrizioni sul trasporto di merci pericolose (cfr. articolo 9).

In virtù dell'obbligo di consulenza cui sottostanno, gli addetti alla sicurezza indicano alle imprese le possibilità di ottimizzazione (ad es. ottimizzazione dei processi secondo il capoverso 2) e le aggiornano costantemente sugli sviluppi rilevanti (ad es. sviluppi giuridici, tecnici o connessi alle merci trasportate).

¹⁷ OTRif, RS 814.610, ordinanza sul traffico di rifiuti, http://www.admin.ch/ch/i/rs/c814_610.html

- c. allestire, a destinazione della direzione dell'impresa, rapporti annuali sulle attività dell'impresa inerenti al trasporto di merci pericolose.**

Gli addetti alla sicurezza devono informare la direzione dell'impresa in un rapporto annuale (da presentare almeno una volta all'anno) in merito alle attività concernenti il trasporto di merci pericolose. Se sono stati designati più addetti alla sicurezza, ognuno di essi è responsabile di redigere un rapporto nel suo ambito di competenza (cfr. art. 6 cpv. 2). Questi singoli rapporti possono essere riuniti anche in un unico rapporto generale.

Il rapporto deve fornire alla direzione dell'impresa una visione d'insieme delle attività svolte nell'ambito delle merci pericolose in modo che sia in grado, in caso di necessità, di adottare i provvedimenti necessari per assumersi le proprie responsabilità. Più grande è l'impresa, più questo aspetto è importante. Le informazioni rilevanti che devono figurare nel rapporto sono:

- se l'addetto alla sicurezza adempie ai suoi compiti;
- le attività interessate (trasporto, imballaggio, spedizione ecc.);
- quali classi di pericolo sono interessate (eventualmente con indicazione della quantità; eventualmente corsi di specializzazione per conducenti);
- quali subappaltatori sono coinvolti;
- se i mezzi di trasporto, gli imballaggi ecc. utilizzati sono stati controllati;
- se sono state fornite indicazioni ed eventuali consulenze e inoltre se esse sono documentate in base a quanto disposto dal capitolo 1.3 dell'ADR e se la documentazione viene conservata (1.3.3 appendice 1 SDR);
- se si sono verificati incidenti, eventi rilevanti dal punto di vista della sicurezza o gravi violazioni e se sono stati adottati provvedimenti per porvi rimedio e per evitare ulteriori eventi del genere;
- se sono necessari provvedimenti supplementari per garantire la security conformemente alle disposizioni del capitolo 1.10 ADR.;
- eventuali proposte di ottimizzazione da parte dell'addetto alla sicurezza .

Il grado di precisione del rapporto dipende essenzialmente dall'impresa. Determinate indicazioni sono contenute nel capoverso 2. Sia l'addetto alla sicurezza, che ad esempio è stato incaricato da un'impresa che per due settimane effettua un unico incarico di trasporto, che il dipendente di una grande impresa che svolge unicamente la funzione di addetto alla sicurezza devono redigere un rapporto annuale. Ovviamente, i due rapporti finali non saranno affatto comparabili.

Oltre a informare la direzione dell'impresa in merito alle attività connesse con merci pericolose, l'addetto alla sicurezza documenta anche la propria attività (corsi di formazione effettuati, ispezioni eseguite, provvedimenti adottati ecc.). Comunica eventuali lacune o eventi indicando le possibili soluzioni. Il rapporto annuale viene conservato dalla direzione dell'impresa che, su richiesta dell'autorità esecutiva, la invia a quest'ultima. È comunque consigliabile che l'addetto alla sicurezza ne conservi una copia firmata dalla direzione.

Capoverso 2: Sono in particolare tenuti a verificare:

- a. le procedure con le quali si intende assicurare il rispetto delle prescrizioni per l'identificazione delle merci pericolose trasportate;**

Il capoverso 2 concretizza la disposizione del capoverso 1 lettera a mediante esempi, con una formulazione non esaustiva. La verifica deve tener conto delle attività dell'impresa e degli obblighi correlati, descritti principalmente nell'SDR/ADR e nell'RSD/RID. Di conseguenza, gli addetti alla sicurezza non possono svolgere la verifica limitandosi a controllare i punti menzionati al capoverso 2. Ciò è deducibile in modo particolarmente chiaro dalla normativa internazionale, nella quale – alla stregua del capoverso 1 OSAS – sono innanzitutto descritti in termini generali gli obblighi degli addetti alla sicurezza, mentre gli obblighi di cui al capoverso 2 OSAS sono considerati compiti che travalicano gli obblighi generali degli addetti alla sicurezza.

A seconda dei casi, alcuni dei punti menzionati risultano irrilevanti nel caso concreto (come la lettera b, che si riferisce esclusivamente all'impresa di trasporto), mentre occorrerà verificare altri aspetti non menzionati nell'elenco.

Di regola, gli addetti alla sicurezza devono verificare sul posto l'attività disciplinata dall'OSAS e procedere sul posto ai necessari chiarimenti. Spesso, in particolare nelle piccole imprese o se vengono trasportate solo saltuariamente merci pericolose, non esistono procedure documentate per iscritto. Quanto meno l'impresa dispone di conoscenze tecniche specifiche, tanto più sarà necessario procedere ad un'indagine ed, eventualmente, addestrare il personale sul posto.

Pertanto, l'OSAS non prescrive le modalità concrete della verifica. La decisione in merito spetta all'addetto alla sicurezza, tenuto conto delle circostanze concrete del singolo caso. In linea di massima si constata però che anche per gli addetti alla sicurezza esterni è indispensabile effettuare almeno alcuni sopralluoghi sul posto.

Riquadro 6 «Sistemi di garanzia della qualità»: *Quasi tutti i dati menzionati possono essere valutati in base ai documenti scritti redatti nell'ambito di un sistema di gestione della qualità. Se necessario andranno chieste informazioni all'impresa. Nel caso di procedure scritte, presenti soprattutto nelle grandi imprese, l'addetto alla sicurezza può limitarsi a verificare i giustificativi scritti, esaminandoli dal punto di vista della loro opportunità e del rispetto delle prescrizioni. Se nell'ambito dell'audit vi sono indizi di irregolarità, l'addetto alla sicurezza deve adottare misure adeguate.*

È opportuno notare che l'elenco si focalizza sulla verifica delle procedure, delle prassi e dei processi, nonostante il fatto che, a norma del capoverso 1 lettera a, l'addetto alla sicurezza debba verificare l'effettivo rispetto delle prescrizioni sul trasporto di merci pericolose. In questo senso, il capoverso 2 lettera a concretizza l'obbligo di cui al capoverso 1 lettera a.

- b. la prassi con la quale l'impresa, al momento dell'acquisto dei mezzi di trasporto, tiene conto delle esigenze particolari relative alle merci pericolose trasportate;**
- c. le procedure con le quali si controlla il materiale utilizzato per il trasporto di merci pericolose o per le operazioni di carico e scarico;**
- d. se i lavoratori dell'impresa interessati sono istruiti a sufficienza, se sono aggiornati su eventuali modifiche apportate alla normativa sulle merci pericolose e se ciò è indicato nella documentazione relativa al personale;**
- e. se sono previste misure urgenti appropriate nel caso di eventuali incidenti o eventi particolari che possono pregiudicare la sicurezza nelle operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose;**
- f. se vengono eseguite indagini e, sempreché sia necessario, se vengono allestiti rapporti su incidenti, eventi particolari o infrazioni gravi constatati durante le operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose;**

L'obbligo descritto alla lettera b si riferisce principalmente all'addetto alla sicurezza del trasportatore. Non è infatti opportuno che sia l'addetto alla sicurezza dello speditore a verificare che il trasportatore applichi la prassi corretta al momento dell'acquisto di mezzi di trasporto. La responsabilità dell'impiego di mezzi di trasporto adeguati al trasporto di merci pericolose incombe al trasportatore. A norma dell'ADR/RID, lo speditore ha l'obbligo di utilizzare solo veicoli cisterna ammessi per il trasporto delle merci corrispondenti, tuttavia, se fa ricorso a servizi di terzi, può fare affidamento sulle informazioni e sui dati fornitigli. Le altre imprese o i loro addetti alla sicurezza sono vincolati dal disposto della lettera b (rispettivamente dagli obblighi di sicurezza menzionati al capitolo 1.4 ADR/RID) solo se vi sono indizi che indicano che il trasportatore non ha adempiuto correttamente i propri compiti. La verifica della prassi è necessaria anche se il veicolo non appartiene all'impresa, bensì è noleggiato o preso in leasing.

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. c)

In un settore in cui di regola non sono richieste prove formali della formazione seguita, la verifica del grado di istruzione del personale (istruzione sufficiente) è lasciata al giudizio dell'addetto alla sicurezza (cfr. capitolo 1.3 ADR/RID). Anche se non sussistono prove formali dell'istruzione del personale, il fascicolo dei collaboratori interessati deve riportare la data dell'istruzione, chi l'ha svolta e come si è svolta. La documentazione riguardante le istruzioni impartite deve inoltre essere conservata per almeno cinque anni (1.3.3 appendice 1 SDR). L'addetto alla sicurezza deve avere la certezza che il lavoratore sia consapevole in ogni momento dei rischi specifici correlati all'attività con merci pericolose e che sappia gestire in modo adeguato tali pericoli, nel rispetto delle prescrizioni sul trasporto di merci pericolose. La verifica riguarda il personale dell'impresa responsabile delle attività operative legate alle merci pericolose, ovvero, nel caso di una ditta individuale, anche il titolare.

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. e)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. f)

- g. se sono introdotte misure appropriate per evitare il ripetersi di incidenti, eventi particolari o infrazioni gravi;**
- h. se vengono osservate le prescrizioni giuridiche e i requisiti particolari posti al trasporto di merci pericolose nella scelta e nell'impiego di subappaltatori o di altre terze persone;**
- i. se il personale incaricato delle operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose dispone di direttive e istruzioni dettagliate;**
- j. se sono introdotte misure intese a informare sui pericoli legati alle operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose;**
- k. se sono introdotte misure intese a verificare la presenza dei documenti e dei dispositivi di sicurezza nel mezzo di trasporto nonché la loro conformità alle prescrizioni;**
- l. se sono introdotte procedure per verificare il rispetto delle prescrizioni per le operazioni di carico e scarico.**
- m. se è disponibile il piano di sicurezza secondo il numero 1.10.3.2 dell'Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (ADR) e secondo il numero 1.10.3.2 del Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID).**

Articolo 12 / Rapporto di incidente

Capoverso 1: Gli addetti alla sicurezza garantiscono l'allestimento entro un termine utile di un rapporto di incidente a destinazione della direzione dell'impresa, se durante le operazioni di imballaggio, riempimento, spedizione, carico, trasporto o scarico di merci pericolose:

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. g)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. h)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. i)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. j)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. k)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. l)

(Nessun commento all'art. 11 cpv. 2 lett. m)

Nei casi descritti alle lettere a) e b) l'addetto alla sicurezza stende un rapporto di incidente all'attenzione della direzione dell'impresa. Negli allegati al presente commento è riportato un modello di rapporto di incidente OSAS su cui figurano i dati minimi richiesti. La direzione dell'impresa trasmette questo rapporto alle autorità esecutive. Il rapporto di incidente qui descritto non costituisce un «rapporto su eventi occorsi durante il trasporto di merci pericolose conformemente alla sezione 1.8.5 del RID/ADR» che, secondo l'articolo 26 SDR, è trasmesso dai Cantoni all'Ufficio federale delle strade; quest'ultimo, se del caso, sottopone il rapporto al segretariato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite. Ovviamente, per il rapporto di incidente secondo l'OSAS è possibile utilizzare il modulo secondo l'1.8.5.4 ADR/RID, completandolo con le indicazioni necessarie al rapporto di incidente (ad es. rubrica «Misure adottate», indicazioni relative all'addetto alla sicurezza).

- a. **sono liberate quantità superiori a quelle per le quali non occorre designare addetti alla sicurezza; o**
- b. **sono uccise o ferite gravemente persone; è considerato ferimento grave il caso di una persona il cui trattamento necessita di una degenza ospedaliera di oltre 24 ore.**

Capoverso 2: Il rapporto descrive le circostanze, lo svolgimento, le conseguenze dell'incidente e le misure che sono state adottate al fine di evitare altri incidenti analoghi.

Capoverso 3: Le imprese devono consegnare il rapporto alle autorità esecutive.

Se il rapporto soddisfa sia i requisiti dell'OSAS sia quelle dell'ADR/RID (sezione 1.8.5), è possibile utilizzare lo stesso rapporto per entrambi gli scopi.

Per adempiere i requisiti formali è quindi necessario riportare su un foglio separato le indicazioni supplementari richieste dall'OSAS, in modo tale da poter scorporare il rapporto ADR/RID dal rapporto di incidente OSAS. Va comunque rilevato che il campo di applicazione del rapporto di incidente OSAS non copre quello del rapporto ADR/RID.

Per procurarsi i dati necessari alla stesura del rapporto di incidente, l'addetto alla sicurezza può richiamarsi all'articolo 8 ed esigere l'aiuto attivo dell'impresa.

L'addetto alla sicurezza è responsabile della stesura regolamentare del rapporto di incidente, per la quale può senz'altro richiedere l'aiuto di altre persone.

La formulazione «entro un termine utile» significa che il rapporto di incidente dev'essere steso non appena sono stati appurati, nel limite del possibile, tutti gli elementi della fattispecie.

La disposizione rinvia esclusivamente ai quantitativi menzionati nell'allegato e non fa riferimento alle condizioni di cui all'articolo 5 capoverso 1, in particolare per quanto riguarda l'imballaggio. Pertanto, anche nel caso di trasporto con una cisterna non dev'essere steso un rapporto di incidente se non è stato superato il quantitativo massimo di sostanze pericolose.

Si presume ferimento grave in caso di degenza ospedaliera per oltre 24 ore. A determinate condizioni, si ammette che vi è ferimento grave anche senza degenza ospedaliera, ad esempio se l'incidente rende necessarie cure mediche intensive o causa un'inabilità lavorativa di almeno 3 giorni consecutivi.

Il rapporto di incidente deve pertanto contenere tutti gli elementi rilevanti della fattispecie e un parere in merito alle misure adottate dall'impresa per evitare il ripetersi di incidenti dello stesso tipo.

L'impresa inoltra alle autorità esecutive del Cantone di domicilio il rapporto firmato dall'addetto alla sicurezza spontaneamente e senza apportarvi modifiche. Il rapporto dev'essere redatto nella lingua ufficiale del Cantone di domicilio. L'impresa può consultarsi con l'addetto alla sicurezza se il rapporto contiene elementi che, a suo parere, non andrebbero menzionati. **La decisione circa gli elementi da integrare nel rapporto di incidente spetta tuttavia all'addetto alla sicurezza, al quale incombe la responsabilità della stesura regolamentare del rapporto.**

Sezione 4: Formazione ed esame degli addetti alla sicurezza

Articolo 13 / Principio

Gli addetti alla sicurezza devono possedere una formazione e aver superato i relativi esami.

Articolo 14 / Estensione della formazione

Capoverso 1: La formazione deve fornire nozioni sufficienti sui pericoli legati al trasporto di merci pericolose e sulle attività connesse, sulle prescrizioni vigenti a tale proposito e sui compiti di cui agli articoli 11 e 12.

Formazione ed esame degli addetti alla sicurezza

Una parte relativamente estesa dell'OSAS è incentrata sulle disposizioni relative alla formazione e all'esame degli addetti alla sicurezza. Mentre gli organismi d'esame (organi preposti agli esami) devono essere riconosciuti dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC), i corsi di formazione sono lasciati alla libera concorrenza e regolati unicamente da alcune condizioni quadro (ad es. la durata della formazione).

Le disposizioni definiscono i due presupposti che una persona deve soddisfare per svolgere la funzione di addetto alla sicurezza: aver seguito una formazione regolamentare e aver superato un esame. Non si richiedono condizioni o ulteriori presupposti per accedere alla formazione (ad es. disporre di conoscenze preliminari specifiche).

L'organizzatore di corsi di formazione e l'organismo d'esame devono essere due imprese indipendenti l'una dall'altra (art. 20 cpv. 3). Secondo il diritto federale, solo gli organismi d'esame necessitano di un riconoscimento ufficiale per svolgere la propria attività. È quindi possibile che la formazione avvenga all'interno dell'azienda.

Le conoscenze da verificare ai fini del superamento dell'esame devono vertere almeno sulle seguenti materie¹⁸:

- a) la conoscenza dei tipi di conseguenze che possono essere provocate da un incidente che coinvolge merci pericolose e la conoscenza delle principali cause di incidenti;
- b) le disposizioni relative al modo di trasporto utilizzato previste dalla legislazione nazionale e internazionale nonché dagli accordi internazionali, in particolare per quanto riguarda:
 - la classificazione delle merci pericolose (procedura di classificazione delle soluzioni e delle miscele, struttura della lista delle materie, classi di merci pericolose e principi di classificazione, natura delle merci pericolose trasportate, proprietà fisico-chimiche e tossicologiche delle merci pericolose);
 - le disposizioni generali per gli imballaggi, per le cisterne e i container-cisterna (tipo, codice, marcatura, costruzione, prove, controlli iniziali e periodici);

¹⁸ Conformemente alla sottosezione 1.8.3.11 ADR/RID

- la marcatura e l'etichettatura, la placcatura e la segnalazione con pannelli arancioni (marcatura ed etichettatura dei colli, apposizione e rimozione delle placche e dei pannelli arancioni);
 - i particolari nel documento di trasporto (informazioni richieste);
 - il modo di invio, le restrizioni alla spedizione (carico completo, trasporto alla rinfusa, trasporto in contenitori intermedi per il trasporto alla rinfusa, trasporto in container, trasporto in cisterne fisse o smontabili);
 - il trasporto di passeggeri;
 - i divieti e le precauzioni concernenti il carico in comune;
 - la separazione delle merci;
 - le limitazioni dei quantitativi trasportati e le quantità esenti;
 - la movimentazione e lo stivaggio (carico e scarico, grado di riempimento, stivaggio e separazione);
 - la pulizia e/o il degassamento prima del carico e dopo lo scarico;
 - l'equipaggio e la formazione professionale;
 - i documenti di bordo (documenti di trasporto, istruzioni scritte, certificato d'approvazione del veicolo, certificato di formazione per i conducenti, copia di tutte le deroghe, altri documenti);
 - le istruzioni scritte (attuazione delle istruzioni ed equipaggiamento di protezione dell'equipaggio);
 - gli obblighi di sorveglianza (stazionamento);
 - le regole e le restrizioni alla circolazione;
 - gli scarichi operativi o le perdite accidentali di materie inquinanti;
 - i requisiti riguardanti le attrezzature di trasporto.
- c) Compiti conformemente agli articoli 11 e 12 OSAS

Capoverso 2: Essa può limitarsi a uno o due mezzi di trasporto e a uno o più dei seguenti settori composti delle classi definite nell'ADR e nel RID, come segue:

- a. classe 1;
- b. classe 2;
- c. classe 7;
- d. classi 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9;
- e. classe 3 numeri ONU 1202, 1203, 1223, 3475 e carburante avio classificato ai numeri ONU 1268 e 1863.

Articolo 15 / Svolgimento della formazione

Capoverso 1: La formazione deve svolgersi in Svizzera.

Capoverso 2: All'inizio di ogni anno, gli organizzatori della formazione comunicano le date della stessa alle autorità d'esecuzione.

Capoverso 3: Il numero dei partecipanti a un corso di formazione si limita a 25.

La formazione varia a seconda del mezzo di trasporto. È possibile limitarla a singoli settori, come ad esempio ai prodotti di oli minerali.

Questa condizione si applica agli esami sostenuti presso un organismo d'esame svizzero. L'esame e la formazione possono essere svolti anche in uno Stato parte contraente l'ADR/RID.

La comunicazione delle date permette alle autorità d'esecuzione di sapere chi offre e organizza corsi di formazione nel loro ambito di competenza e presso chi – e ovviamente quando – possono procedere agli eventuali controlli di cui all'articolo 25 capoverso 6 OSAS. Anche gli organizzatori di corsi di formazione non aperti al pubblico (ad es. corsi interni all'azienda) sono tenuti a comunicare le date dei corsi.

Con la formulazione «all'inizio di ogni anno» si intendono i primi giorni del mese di gennaio. Le notifiche non hanno carattere costitutivo; ciò significa che, a seconda della domanda, possono essere senz'altro offerti corsi supplementari – che devono poi essere notificati – e che un attestato di formazione non è nullo solo perché le date dei corsi non sono state comunicate previamente alle autorità d'esecuzione.

L'articolo 25 designa le autorità d'esecuzione. Se un organizzatore rientra nell'ambito di competenza di più di un'autorità, la comunicazione va trasmessa a tutte le autorità coinvolte (ad es. Cantoni e/o UFT).

La comunicazione assolve un duplice scopo: da un lato, le autorità d'esecuzione possono dare informazioni sul luogo e sulla data dei corsi di formazione che hanno luogo nel loro settore di competenza, dall'altro dispongono di informazioni per poter svolgere i compiti di controllo sanciti dall'articolo 25 capoverso 6.

(Nessun commento all'art. 15 cpv. 3)

Articolo 16 / Durata della formazione

Capoverso 1: La formazione per la parte generale, nella quale sono fornite le nozioni necessarie per tutti gli addetti alla sicurezza, e per la parte speciale per un mezzo di trasporto comprende 24 unità didattiche.

Capoverso 2: Per ogni ulteriore mezzo di trasporto essa comprende 4 unità didattiche.

Capoverso 3: Un'unità didattica dura almeno 45 minuti.

Articolo 17 / Attestato di formazione

Capoverso 1: L'organizzatore della formazione rilascia un attestato di formazione se il partecipante ha seguito le unità didattiche prescritte per ottenerlo.

Capoverso 2: L'attestato di formazione è valido un anno a partire dalla conclusione della formazione.

Capoverso 3: L'attestato di formazione contiene le seguenti indicazioni:

- a. organizzatore della formazione;
- b. cognome, nome e indirizzo del partecipante;
- c. documento esibito (passaporto, carta d'identità, licenza di condurre);
- d. settore di validità di cui all'articolo 14 capoverso 2;
- e. date della formazione;
- f. cognome e firma del responsabile della formazione

La soluzione svizzera esige che la durata minima della formazione sia di 24 unità didattiche. Tale durata minima non può essere ridotta anche se la formazione si limita a singoli settori conformemente all'articolo 14 capoverso 2. In tal caso, le tematiche potranno essere trattate in modo approfondito.

La formazione per tutti i vettori di trasporto (strada, ferrovia, battelli) e per tutti i settori può quindi contemplare 32 unità didattiche, mentre per alcune formazioni – ad esempio quella destinata agli addetti alla sicurezza per il trasporto su strada di prodotti di oli minerali – occorrono almeno 24 unità didattiche.

(Nessun commento all'art. 16 cpv. 3)

L'attestato di formazione è rilasciato immediatamente dopo il termine della formazione. Per ottenerlo, i candidati devono effettivamente aver seguito le unità didattiche prescritte.

L'esame dev'essere sostenuto entro un anno dalla fine della formazione. Per rispettare tale scadenza non è sufficiente che il candidato si iscriva all'esame. Non sono ammesse proroghe.

Oltre alle indicazioni minime, l'attestato deve specificare il tipo di documento esibito dal partecipante. In tal modo vi è la garanzia che il responsabile della formazione ha controllato l'identità del partecipante al corso.

Articolo 18 / Presupposti per l'esame

- Capoverso 1:** Chi dispone di un attestato di formazione valido può sostenere un esame.
- Capoverso 2:** Un permesso secondo gli articoli 51 e 52 dell'ordinanza del 27 novembre 2000 sugli esplosivi vale quale attestato di formazione per la classe 1 (art. 14 cpv. 2).
- Capoverso 3:** Un certificato della categoria professionale 11.2 della tabella 3 B di cui all'allegato 3 dell'ordinanza del 15 settembre 1998 concernente le formazioni e le attività permesse in materia di radioprotezione vale quale attestato di formazione per la classe 7 (art. 14 cpv. 2).
- Capoverso 4:** Per sostenere l'esame volto a prolungare il documento comprovante l'istruzione non è necessario un attestato di formazione.

Per poter sostenere l'esame il candidato deve aver ottenuto l'attestato di formazione. Si può derogare a tale condizione unicamente per i casi menzionati ai capoversi 2 e 3. La deroga concerne la formazione iniziale per le classi 1 e 7.

Il candidato che ha ottenuto un attestato di formazione valido può sostenere l'esame presso qualunque organismo d'esame riconosciuto, indipendentemente dall'ente presso cui ha seguito la formazione.

Quale presupposto per sostenere l'esame per la classe di merci 1 è sufficiente un permesso ai sensi dell'ordinanza sugli esplosivi. Ciò non influisce tuttavia in alcun modo sul contenuto dell'esame (cfr. art. 19 cpv. 3). Questa facilitazione è stata concessa perché la formazione necessaria all'ottenimento del permesso ai sensi dell'ordinanza sugli esplosivi fornisce ai candidati conoscenze più ampie rispetto alla formazione di addetto alla sicurezza e copre le tematiche e i requisiti corrispondenti.

Per quanto riguarda le merci della classe 7, i titolari del certificato menzionato al capoverso 3 di cui all'ordinanza sulla formazione in radioprotezione non sono più tenuti a seguire una formazione specifica per essere ammessi all'esame.

L'esame fa riferimento alla normativa aggiornata. Infatti, nel settore delle merci pericolose sia il diritto internazionale sia quello nazionale vengono regolarmente emendati. Anche per l'esame volto a prorogare il documento comprovante la formazione è necessario seguire un aggiornamento professionale, oltre che ripassare le proprie conoscenze. Questi ultimi, tuttavia, non sono presupposti prescritti in vista dell'esame, bensì elementi facoltativi lasciati alla libera scelta dell'addetto alla sicurezza.

Se il termine per sostenere l'esame volto a prolungare il documento scade inutilizzato, occorre ripetere l'intera formazione e ottenere un nuovo attestato di formazione. Non sono previste eccezioni.

Articolo 19 / Esame

Capoverso 1: L'esame può riguardare soltanto i campi menzionati nella formazione.

Capoverso 1^{bis}: Per il trasporto di merci pericolose della classe 7 deve essere sostenuto un esame speciale.

Capoverso 2: Al momento dell'esame i candidati devono provare di possedere le conoscenze necessarie in merito alle misure generali concernenti la prevenzione dei rischi e alle misure di sicurezza, nonché alle disposizioni concernenti i mezzi di trasporto contenute in atti normativi nazionali e internazionali.

Capoverso 3: Le materie d'esame sono definite conformemente al numero 1.8.3.11 ADR e al numero 1.8.3.11 RID.

Capoverso 4: All'inizio di ogni anno, gli organi preposti agli esami comunicano alle autorità d'esecuzione le date degli stessi.

Articolo 20 / Organi preposti agli esami

Capoverso 1: Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni riconosce gli organi autorizzati a eseguire gli esami.

La limitazione può riguardare sia il tipo di vettore di trasporto sia i settori composti da determinate classi definite nell'ADR/RID (cfr. art. 14 cpv. 2).

In virtù delle sue caratteristiche specifiche, per la classe 7 (sostanze radioattive) dev'essere sostenuto un esame speciale. Questa norma è stata introdotta su richiesta degli specialisti dopo le prime esperienze fatte con l'OSAS. Per poter manipolare merci della classe 7, di regola è necessaria una formazione che va ben al di là del diritto sul trasporto. Poiché tuttavia le conoscenze relative al trasporto possono essere acquisite anche durante questi corsi, si è rinunciato a definire nell'OSAS requisiti di formazione più severi per la classe 7.

La verifica delle conoscenze si basa su almeno 20 domande relative alla parte generale (settore e mezzo di trasporto), a quella sul trasporto per ferrovia e a quella sul trasporto per via navigabile, seguite da almeno 25 domande sulla parte specifica relativa al trasporto di merci pericolose su strada. Inoltre, per ogni vettore per il quale il candidato sostiene l'esame, si procede allo studio di un caso in base a cinque domande. Devono essere domande aperte che non possono essere sostituite da domande a scelta multipla.

Si tratta dei settori menzionati nei commenti all'articolo 14 capoverso 2.

Anche questa comunicazione è priva di carattere costitutivo (cfr. commenti all'articolo 15 capoverso 2).

Finora (stato 1° giugno 2011) il DATEC ha riconosciuto i seguenti quattro organismi d'esame:

- GEFAG Gefahrgutausbildung und -Beratung AG, 8603 Schwerzenbach
- SAFETY Training Plus GmbH, 4153 Reinach BL
- Istituto di sicurezza (Schweizerisches Institut zur Förderung der Sicherheit), 8001 Zurigo
- Scuola di radioprotezione (Schule für Strahlenschutz), Istituto Paul Scherrer (PSI), 5232 Villigen (solo classe 7)

La lista aggiornata degli organismi riconosciuti è pubblicata sui siti web dell'USTRA e dell'UFT.

Capoverso 2: Un organo preposto agli esami deve:

- a. avere la propria sede in Svizzera;**
- b. essere indipendente dalle imprese che impiegano addetti alla sicurezza;**
- c. garantire l'obiettività degli esami;**
- d. garantire le conoscenze tecniche necessarie;**
- e. provare, mediante un programma, che è in grado di eseguire gli esami conformemente al regolamento;**

I criteri in base ai quali il DATEC valuta gli organismi richiedenti sono menzionati al capoverso 2.

I commenti relativi al capoverso 2 sono tratti prevalentemente dalla direttiva dell'11 gennaio 2002 inviata dall'USTRA e dall'UFT agli organismi interessati.

La sede è determinata conformemente al Codice civile svizzero (CC).

Tra l'organismo d'esame e l'impresa o l'addetto alla sicurezza che deve sostenere l'esame non devono esistere rapporti di subordinazione, ovvero non sono ammessi conflitti d'interesse. Le imprese non hanno il diritto di esaminare i propri addetti alla sicurezza. Non si esclude invece che collaboratori degli organismi d'esame fungano da addetti alla sicurezza per conto di terzi.

L'organismo d'esame deve indicare le misure con cui garantisce l'obiettività dell'esame. Tali misure devono garantire che:

- tutti i candidati vengano ammessi agli esami alle stesse condizioni, indipendentemente dal luogo di formazione (Svizzera);
- in caso di sospetto di parzialità, i periti dell'organismo d'esame si astengano dalla sorveglianza durante l'esame e dalla valutazione delle prove;
- a parità di conoscenze, i candidati ottengano la stessa valutazione, indipendentemente dall'organismo d'esame.

Per tutti i settori e per tutti i mezzi di trasporto occorre designare personale specializzato (esperti). L'organismo d'esame deve indicare secondo quali criteri definisce una persona specializzata.

Il programma deve attenersi ai numeri 1.8.3.12 e 1.8.3.14 ADR/RID e contenere in particolare precisazioni sui seguenti punti:

- Procedura di pubblicazione e d'iscrizione agli esami, convocazione agli esami, rinuncia agli esami e tasse. L'organismo d'esame deve indicare come verifica la validità degli attestati di formazione presentati.
- L'organismo d'esame deve presentare un elenco contenente almeno 250 domande riguardanti tutti i settori e tutti i mezzi di trasporto. Deve inoltre indicare come procede all'aggiornamento e all'ampliamento continuo dell'elenco e come sceglie di volta in volta le domande d'esame.

- f. poter eseguire l'esame in italiano, francese e tedesco.**

Capoverso 3: L'organo preposto agli esami non può essere un organizzatore di formazioni.

- L'esame dev'essere composto di almeno 20 domande aperte relative alla parte generale (settore e mezzo di trasporto), di almeno 25 domande aperte relative al trasporto su strada e di 20 domande aperte riguardanti il trasporto per ferrovia e per via navigabile. Inoltre, per ogni mezzo di trasporto oggetto d'esame, i candidati devono risolvere uno studio di un caso composto da 5 domande. Le domande non possono essere sostituite da domande a scelta multipla.
- Quanto alla durata dell'esame, si applicano i seguenti tempi indicativi: la parte generale dura 45 minuti, la parte riguardante i trasporti su strada 75 minuti e le parti riguardanti i trasporti per ferrovia e per via navigabile 60 minuti ciascuna.
- Svolgimento dell'esame: l'esame si svolge in presenza di almeno due persone che hanno compiti di sorveglianza.
- Sono previste misure in caso di violazione del regolamento d'esame, in particolare in caso di ricorso ad ausili non consentiti.
- Occorre esporre i criteri secondo cui un candidato ha superato l'esame come pure i criteri secondo cui gli esperti valutano gli esami.

L'organismo d'esame deve provare di soddisfare tali requisiti. Le persone presenti all'esame devono inoltre essere in grado di fornire informazioni relative allo svolgimento dell'esame nella lingua corrispondente. Occorre che le domande d'esame siano formulate in tedesco, francese e italiano. Per ognuna delle tre lingue l'organismo d'esame deve disporre di esperti che abbiano sufficienti conoscenze per valutare i lavori d'esame.

In singoli casi motivati è possibile derogare dal fornire tale prova. Ad esempio, il DATEC ha riconosciuto la Scuola di radioprotezione (Schule für Strahlenschutz) dell'Istituto Paul Scherrer quale organismo d'esame per la classe 7, nonostante il fatto che gli esami possono essere sostenuti unicamente in tedesco. Il motivo di tale riconoscimento risiede nel fatto che la domanda di corsi di formazione in un'altra lingua e di esami per le merci pericolose della classe 7 è molto limitata o addirittura inesistente.

(nessun commento all'art. 20 cpv. 3)

Articolo 21 / Documento comprovante l'istruzione

Capoverso 1: Gli organi preposti agli esami rilasciano ai candidati che hanno superato l'esame un documento comprovante l'istruzione.

Capoverso 2: Il documento comprovante l'istruzione è valido cinque anni.

Capoverso 3: Esso è prolungato di volta in volta di cinque anni se, durante l'anno che precede la sua scadenza, il titolare supera nuovamente l'esame.

Capoverso 4: Contenuto e forma del documento comprovante l'istruzione devono corrispondere al modello di cui al numero 1.8.3.11 ADR oppure al numero 1.8.3.11 RID; nel documento comprovante l'istruzione dev'essere inoltre indicato il settore di validità secondo l'articolo 14 capoverso 2.

Il documento comprovante l'istruzione permette all'addetto alla sicurezza di legittimarsi nei confronti dell'impresa e delle autorità esecutive.

Il documento costituisce una prova del superamento dell'esame per la qualifica di addetto alla sicurezza e non sostituisce eventuali altre formazioni nel settore del trasporto delle merci pericolose o in altri settori (ad es. formazione dei conducenti di veicoli secondo l'SDR/ADR).

La data determinante è la data d'esame e non la data di rilascio del documento.

L'unico presupposto fissato per il rinnovo del documento comprovante l'istruzione è che il candidato deve superare nuovamente l'esame entro i termini fissati. A tal fine, non è necessario seguire un corso di perfezionamento o un corso di ripasso (cfr. anche art. 18 cpv. 4). L'esame non può essere sostituito da un corso di formazione.

Il rinnovo del documento è computato dalla data di scadenza e non dalla data in cui il candidato sostiene il nuovo esame. Per gli addetti alla sicurezza è quindi preferibile ripetere al più presto l'esame dopo quattro anni dall'ultimo esame sostenuto. Se rinviando l'esame fino all'ultimo termine utile, lo fanno a proprio rischio. Infatti, non è possibile prolungare il termine d'esame nemmeno in casi eccezionali imprevedibili. Alla scadenza della durata di validità, il documento non può più essere rinnovato. Non resta che richiederne uno nuovo. A tal fine, è necessario, per essere ammessi all'esame, un attestato di formazione di cui all'articolo 17.

I modelli di certificato riportati nell'ADR e nel RID collimano; il loro contenuto corrisponde anche al modello proposto dalla direttiva 2008/68/CE. Questi certificati non esigono che vengano menzionate esplicitamente eventuali restrizioni a determinati settori, sebbene anche a livello internazionale sia possibile restringere la formazione a determinati settori. In Svizzera si richiede un'aggiunta corrispondente al documento comprovante l'istruzione, al fine di evitare alle imprese e alle autorità esecutive ulteriori accertamenti.

Il modello di certificato di formazione svizzero figura in allegato.

Capoverso 5: **Gli organi preposti agli esami tengono un elenco dei documenti comprovanti l'istruzione rilasciati e prolungati. Tale elenco può essere consultato da chiunque.**

Articolo 22 / Documenti esteri comprovanti l'istruzione

Sono riconosciuti come equivalenti i documenti esteri comprovanti l'istruzione rilasciati in applicazione della direttiva 96/35/CE del Consiglio, del 3 giugno 1996, relativa alla designazione e alla qualificazione professionale dei consulenti per la sicurezza dei trasporti su strada, per ferrovia o per via navigabile di merci pericolose, del numero 1.8.3 ADR o del numero 1.8.3 RID.

Non vi è un registro centrale dei documenti comprovanti l'istruzione. Ogni organismo d'esame deve tenere un elenco dei documenti rilasciati o prolungati.

Chiunque ha il diritto di consultare l'elenco senza dover presentare una legittimazione.

La Svizzera, che è Parte contraente l'ADR/RID, è tenuta in virtù della sottosezione 1.8.3.15 ADR/RID a riconoscere i certificati di formazione rilasciati da altri Stati in base al modello riportato alla sottosezione 1.8.3.17 ADR/RID.

Con il recepimento della direttiva 96/35/CE*, la Svizzera si è impegnata anche a riconoscere i certificati di formazione rilasciati dagli Stati dell'UE in applicazione della direttiva summenzionata. Di rimando, i documenti comprovanti l'istruzione rilasciati dalla Svizzera conformemente alla direttiva summenzionata sono riconosciuti dagli Stati membri dell'UE.

I certificati di formazione esteri possono essere utilizzati in Svizzera senza ulteriori formalità. Non è necessaria una procedura formale di riconoscimento.

*Nota: il 1° gennaio 2011, a seguito della modifica dell'allegato 1 dell'accordo sui trasporti terrestri (RS 0.740.72), la direttiva 96/35/CE è stata sostituita dalla direttiva 2008/68/CE del 24 settembre 2008.

Sezione 5: Disposizioni penali per il settore delle strade

Articolo 23 / Dirigenti di imprese

È punito con la multa chi, in qualità di dirigente di impresa:

Disposizioni penali

La presente ordinanza si applica alle imprese che, in diversi modi, manipolano merci pericolose in vista del loro trasporto su strada, per ferrovia o per via navigabile. Le disposizioni penali si applicano tuttavia unicamente al settore stradale poiché solo nella legge federale sulla circolazione stradale esiste una norma di delega che autorizza il Consiglio federale a fissare le relative sanzioni. Per il settore ferroviario e per le vie navigabili non è stato invece possibile integrare le corrispondenti disposizioni penali. Queste ultime risultano direttamente dalle disposizioni penali del diritto ferroviario e del diritto sulla navigazione interna.

Le disposizioni penali dell'OSAS concernono le infrazioni compiute sia dalle imprese tenute a designare addetti alla sicurezza sia dagli stessi addetti alla sicurezza. Non si applicano né agli organizzatori di corsi di formazione né agli organismi d'esame. Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) può intervenire qualora un organismo d'esame non ottemperi ai propri obblighi. Il DATEC è infatti l'autorità competente per il riconoscimento, mediante decisione, degli organismi d'esame (art. 20 cpv. 1) e può ovviamente revocare il riconoscimento. Inoltre vi è la possibilità di invocare l'articolo 286 del Codice penale svizzero (CP)¹⁹, che recita: *«Chiunque impedisce a un'autorità, a un membro di un'autorità o a un funzionario di compiere un atto che entra nelle loro attribuzioni, è punito con una pena pecuniaria sino a 30 aliquote giornaliere»*. Questa norma penale può essere applicata anche nei confronti di organizzatori di corsi di formazione (cfr. art. 25 cpv. 6).

Ovviamente si possono applicare se necessario anche altre disposizioni del Codice penale (ad es. art. 252 CP: *«Chiunque, al fine di migliorare la situazione propria o altrui, contraffà od altera carte di legittimazione, certificati, attestati (....) è punito con una pena detentiva sino a tre anni o con una pena pecuniaria»*) come pure disposizioni penali contenute in altri atti legislativi quali la legge federale sulla protezione dell'ambiente e la legge federale sulla protezione delle acque.

Dal tenore della disposizione si potrebbe intendere che essa (in special modo la lett. d) potrebbe essere applicata anche nei confronti degli organizzatori di corsi di formazione e di organismi d'esame (o nei confronti dei dirigenti di questi ultimi) poiché anche questi ultimi rientrano nella nozione di «imprese». Tuttavia, se si considera la genesi dell'ordinanza e la sua sistematica, si può concludere che questa disposizione si riferisce esclusivamente agli obblighi di cui alla sezione 2 OSAS.

¹⁹ RS 311.0

- a. non designa alcun addetto alla sicurezza;**

- b. non comunica nei termini previsti il nome degli addetti alla sicurezza designati;**

- c. non si adopera affinché gli addetti alla sicurezza possano adempiere i loro compiti;**

- d. ostacola l'autorità esecutiva nella sua attività di controllo, le nega l'accesso all'azienda o rifiuta di rilasciare le informazioni necessarie, oppure le fornisce informazioni non veritiere;**

- e. non osserva l'obbligo di conservare i rapporti scritti;**

- f. induce addetti alla sicurezza a commettere un atto punibile ai sensi della presente ordinanza o non lo impedisce per quanto possibile.**

La disposizione fa riferimento all'articolo 4. Viene comminata una pena se gli obblighi menzionati nella disposizione non sono adempiuti, ossia se l'impresa non provvede a designare in modo opportuno un addetto alla sicurezza, che comprende anche la designazione scritta. Ovviamente la disposizione penale è applicabile solo se l'impresa in questione rientra effettivamente nel campo di applicazione dell'OSAS e se non può richiedere un'esenzione a norma dell'articolo 5.

La disposizione si applica alla designazione di un addetto alla sicurezza regolamentare. Copre quindi anche il caso in cui viene designata una persona che non dispone di una formazione adeguata o viene nominato un addetto alla sicurezza che non possiede un documento comprovante l'istruzione per quel determinato settore (articolo 6 capoverso 1).

La disposizione riporta la pena comminata in caso di violazione degli obblighi di cui all'articolo 7.

Secondo l'articolo 8 capoverso 1 le imprese devono creare le premesse affinché gli addetti alla sicurezza possano adempiere i propri compiti. Tale obbligo è definito più dettagliatamente nei capoversi 2 e 3 e nell'articolo 9. La disposizione penale è applicabile se sussiste una violazione degli articoli 8 o 9.

La disposizione fa riferimento all'articolo 10 capoverso 1.

La disposizione riporta la pena comminata in caso di violazione degli obblighi di cui all'articolo 10 capoverso 2.

Un'impresa non solo può dunque essere punita se induce l'addetto alla sicurezza a commettere un atto punibile, ma anche se non impedisce un simile atto, per quanto possibile. La questione di sapere se un atto punibile avrebbe potuto essere evitato non può essere valutata in modo generico, ma unicamente in base alle circostanze concrete del caso in questione.

La responsabilità dell'impresa è però data in linea di massima soltanto se l'atto punibile commesso dall'addetto alla sicurezza è correlato alla sua funzione, ossia se è stata commessa un'azione o un'omissione punibili ai sensi dell'articolo 24.

Articolo 24 / Addetti alla sicurezza

È punito con la multa chi, in qualità di addetto alla sicurezza, non adempie i compiti di cui agli articoli 11 e 12.

Sezione 6: Disposizioni finali**Articolo 25 / Esecuzione**

Capoverso 1: I Cantoni eseguono la presente ordinanza nel settore delle strade. Adottano le misure necessarie e designano le autorità competenti.

Capoverso 2: L'Ufficio federale dei trasporti esegue la presente ordinanza nel settore del trasporto pubblico.

Capoverso 3: Il Dipartimento federale della difesa, della protezione della popolazione e dello sport esegue la presente ordinanza nel settore dei trasporti militari.

Determinate infrazioni possono essere documentate senza troppa difficoltà, ad esempio quando il rapporto annuale non è allestito. In molti casi, tuttavia, occorrerà appurare in modo approfondito se l'addetto alla sicurezza ha adempiuto i propri compiti in misura sufficiente. La questione può essere analizzata unicamente in base alle circostanze concrete e rientra nell'ambito di competenza del tribunale competente. Se l'addetto alla sicurezza non si è assunto altri obblighi al di fuori dell'OSAS (ad es. sulla base dell'SDR) è solo responsabile dei compiti che figurano agli articoli 11 e 12.

Disposizioni finali

L'articolo disciplina in modo definitivo le competenze d'esecuzione. La disposizione non prevede alcun regime speciale (ad es. per le aziende dell'Amministrazione federale).

Le autorità esecutive competenti sono designate dai Cantoni, che hanno optato per soluzioni diverse. Ad esempio, alcuni Cantoni hanno designato la Divisione dell'ambiente, altri la Divisione dell'economia, altri ancora la Polizia cantonale.

Per le imprese con aziende in diversi Cantoni, sono competenti i Cantoni dei rispettivi siti. In questo caso è auspicabile un coordinamento intercantonale.

L'elenco delle autorità esecutive cantonali figura nel sito web dell'USTRA (<http://www.astra.admin.ch/themen/schwerverkehr/00246/00410/index.html?lang=it>).

Per quanto riguarda l'esecuzione dell'ordinanza, la competenza dell'UFT si focalizza sui trasporti di merci effettuati da imprese del trasporto pubblico. Nel caso di imprese che hanno ricevuto dall'UFT un'autorizzazione ai sensi dell'ordinanza concernente l'accesso alle professioni di trasportatore di viaggiatori e di merci su strada²⁰, non si tratta di trasporto pubblico ai sensi della presente ordinanza. In tal caso, la competenza spetta ai Cantoni.

La competenza del DDPS si riferisce ai casi nei quali per il trasporto di merci pericolose si applicano le disposizioni della legislazione militare. Il termine «trasporti militari» va interpretato ai sensi dell'ordinanza sulla circolazione stradale militare (OCSM). Secondo la nuova versione dell'11 febbraio 2004, si parla di trasporti militari quando il luogo di partenza e d'arrivo è la sede di aziende logistiche dell'esercito o della truppa o se le aziende logistiche dell'esercito o la truppa fungono da committenti o destinatari del trasporto.

²⁰ RS 744.103

Capoverso 4: **Nelle aziende dove l'esecuzione spetta in parte alle autorità federali e in parte ai Cantoni, queste autorità esecutive coordinano le loro attività.**

Capoverso 5: **Le autorità esecutive effettuano i controlli nelle aziende e possono chiedere di consultare la documentazione che riguarda i compiti degli addetti alla sicurezza.**

Capoverso 6: **Esse possono controllare i programmi di formazione e gli esami in ogni momento e senza preavviso.**

Articolo 26 / Disposizioni transitorie

Capoverso 1: **Gli addetti alla sicurezza devono essere designati entro il 31 dicembre 2002.**

La disposizione è destinata in primo luogo alle autorità. Le imprese sottoposte all'OSAS possono invocare questa disposizione soprattutto se autorità diverse (cantionali o federali) effettuano controlli ad intervalli ravvicinati. L'obbligo di coordinamento è diretto tanto alle autorità cantionali quanto a quelle federali.

I controlli a cui si fa riferimento riguardano gli obblighi definiti nell'OSAS: si tratta del controllo dell'osservanza degli obblighi dell'impresa e dell'addetto alla sicurezza. Le autorità esecutive decidono le modalità dei controlli, tenendo conto in particolare dei principi dell'uguaglianza davanti alla legge e della proporzionalità.

All'addetto alla sicurezza spetta in primo luogo controllare il rispetto delle prescrizioni sul trasporto di merci pericolose, mentre il compito dell'autorità esecutiva consiste nel verificare se l'addetto alla sicurezza ha adempiuto i propri compiti di sorveglianza. Per contro, nell'ambito dell'OSAS, l'autorità esecutiva non deve controllare direttamente l'applicazione delle prescrizioni sul trasporto di merci pericolose (ad es. da parte del trasportatore). Tale controllo va infatti effettuato in virtù dei pertinenti atti normativi (ossia SDR/RSD e non OSAS). Ovviamente, è auspicabile che i diversi tipi di controlli vengano coordinati.

In virtù dell'articolo 10 le imprese sono tenute a fornire all'autorità esecutiva tutte le informazioni necessarie all'applicazione dell'OSAS e ai controlli. Per contro, l'addetto alla sicurezza non è tenuto esplicitamente a fornire informazioni.

Le autorità esecutive della Confederazione e dei Cantoni possono controllare gli organizzatori di programmi di formazione e gli organismi d'esame senza preavviso e senza dover documentare l'esistenza di indizi di infrazione.

L'OSAS è stata varata dal Consiglio federale il 15 giugno 2001. Prima di rendere effettivi gli obblighi per le imprese, è stato fissato un termine transitorio fino al 31 dicembre 2002, in modo da permettere agli organizzatori di corsi di formarsi, agli organismi d'esame di essere riconosciuti dal DATEC e agli addetti alla sicurezza di seguire un'istruzione e sostenere i relativi esami.

Capoverso 2: **La prova di un esame, equivalente a quello di cui all'articolo 19, superato nei tre anni precedenti l'entrata in vigore della presente ordinanza, vale quale documento comprovante l'istruzione per cinque anni dopo il superamento dell'esame.**

Articolo 26a / Disposizioni transitorie della modifica del 22 ottobre 2008

Gli attestati di formazione e i documenti comprovanti l'istruzione per la classe 3 numeri ONU 1202, 1203 e 1223 rilasciati prima del 1° gennaio 2009 valgono anche per il numero ONU 3475 e il carburante avio classificato ai numeri ONU 1268 e 1863.

Articolo 27 / Entrata in vigore

La presente ordinanza entra in vigore il 1° luglio 2001.

Il capoverso non disciplina esplicitamente il caso di un esame equivalente sostenuto dopo l'entrata in vigore dell'OSAS ma prima che esistessero organismi d'esame riconosciuti dal DATEC. Già prima del riconoscimento da parte del DATEC, organismi d'esame – ora riconosciuti – hanno infatti condotto diversi esami conformemente ai requisiti dell'OSAS. Anche in questo caso è possibile richiamarsi al capoverso 2 che si applica non solo agli esami sostenuti prima dell'entrata in vigore dell'OSAS, ma anche a quelli sostenuti dopo la sua entrata in vigore, ma prima dell'esistenza di organismi d'esame riconosciuti.

Di conseguenza, vengono integrati anche i tre numeri ONU aggiunti secondo l'articolo 14 capoverso 2 lettera e per gli addetti alla sicurezza che hanno ottenuto un documento comprovante l'istruzione circoscritto ai prodotti derivanti dagli oli minerali.

L'ordinanza è entrata in vigore contemporaneamente agli accordi settoriali tra la Svizzera e l'UE (cfr. osservazioni introduttive).

Allegati:

- I. Allegato all'OSAS
- II. Modello di documento comprovante l'istruzione
- III. Modello di rapporto annuale
- IV. Modello di rapporto di incidente
- V. Indice analitico

Allegato I: Allegato all'OSAS

Deroghe

Sono esenti dall'obbligo di designare addetti alla sicurezza:

- 1. le imprese, le cui attività non superano le quantità limitate per unità di trasporto o vagone, stabilite dai valori limite di cui al numero 1.7.1.4, ai capitoli 3.3-3.5 oppure, per i trasporti in colli, al numero 1.1.3.6 ADR/RID;**

L'esenzione può applicarsi soltanto a condizione che siano soddisfatte le condizioni di cui al numero 1.1.3.6 ADR. In particolare, essa vale soltanto per i trasporti in colli. Per «collo», nell'ADR/RID s'intende il prodotto finale dell'operazione di imballaggio, costituito dall'imballaggio o grande imballaggio o IBC, con il suo contenuto, e pronto per la spedizione. Il termine include i *recipienti per gas* come pure gli oggetti, che per la loro dimensione, massa o configurazione, possono essere trasportati non imballati o trasportati in imbracature, gabbie o dispositivi di movimentazione.

Il termine «colli» non si applica alle merci trasportate alla rinfusa o in cisterne. Per questo tipo di trasporti non vi è pertanto esenzione.

Con la revisione 2005, sono esentate dall'obbligo di designare un addetto alla sicurezza anche le imprese le cui attività interessano quantità limitate per unità di trasporto, inferiori ai valori limite fissati dalle seguenti disposizioni:

- sottosezione 1.7.1.4
- capitolo 3.3
- capitolo 3.4
- capitolo 3.5

Ovviamente devono essere rispettate le condizioni previste dall'ADR/RID per l'applicazione di queste disposizioni.

Riquadro 7: *L'esenzione in virtù dell'allegato, numero 1, può applicarsi soltanto se tutti i trasporti soddisfano i requisiti posti. Se l'esenzione non si applica a tutti i trasporti, deve essere designato un addetto alla sicurezza incaricato di controllare anche i trasporti che, giusta la sottosezione 1.1.3.6. ADR/RID, sono solo parzialmente esonerati.*

Le quantità massime ammesse sono definite per *unità di trasporto, veicolo o battello*. Secondo l'ADR è considerato «unità di trasporto» un veicolo a motore senza rimorchio o un insieme costituito da un veicolo a motore e un rimorchio a esso agganciato. Per l'esenzione è pertanto determinante il volume totale del carico per unità di trasporto.

Riquadro 8 «Trasporti collettivi»: *soltanto un trasportatore che effettua trasporti collettivi è in grado di giudicare se il volume totale dei carichi parziali nell'unità di trasporto superi il valore limite dell'allegato e se pertanto occorra designare un addetto alla sicurezza. Per le altre attività quali l'imballaggio, il riempimento, l'invio, il carico o lo scarico di merci pericolose, l'obbligo di designare un addetto alla sicurezza dipende dal fatto che il volume delle merci trasportate per unità di trasporto supera il valore limite definito nell'allegato.*

2. le imprese, le cui attività si limitano a:

- a) container-cisterna di cantiere di cui all'appendice 1 numero 1.1.3.6 lettera b SDR;**

- b) 2 unità di irradiazione n. ONU 2916 con un'attività al massimo 10 volte superiore al valore A2 (o al valore A1 in caso di particolari fonti radioattive) o 2 sonde isotopiche n. ONU 3332 per unità di trasporto.**

Due sono i motivi di deroga fissati per le imprese che, in relazione alla propria attività principale, effettuano trasporti di merci pericolose con rischio minimo.

Alle condizioni di cui al numero 1.1.3.6 b. SDR, per il trasporto di max. 1150 l di carburante diesel (n. ONU 1202) in contenitori-cisterna di cantiere dal volume massimo di 1210 l non è obbligatorio designare un addetto alla sicurezza. Pertanto, anche per quanto riguarda gli addetti alla sicurezza, a questi contenitori si applicano le stesse regole che si applicano ai trasporti in colli secondo il n. 1.1.3.6 ADR.

Considerati il rischio limitato di simili trasporti e la particolare situazione delle imprese interessate, tenendo conto dell'allegato 2 dell'SDR (1.9.5.4.5) sono state inoltre introdotte condizioni agevolate per il trasporto a titolo professionale di unità di irradiazione n. ONU 2916 o di sonde isotopiche n. ONU 3332.

Allegato II: Modello di un documento comprovante l'istruzioneDocumento comprovante l'istruzione per addetti alla sicurezza

Doc. n.

2003.282 d 111Sigla distintiva della Parte contraente che
rilascia il documento

Cognome

Nome

Data e luogo di nascita

08.11.1961,

Nazionalità

Svizzera

Firma del titolare

valido fino al **31.05.2016** per le imprese di trasporto di merci pericolose e per le imprese che eseguono operazioni di carico o scarico connesse a tale trasporto:



su strada



per ferrovia



per via navigabile

per le classi: 1, 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2, 6.1, 6.2, 8, 9.

Rilasciato da

Data

22.05.2011

Firma e timbro

Rinnovato fino al
da

Data

Firma e timbro

Rinnovato fino al
da

Data

Firma e timbro

Allegato III: Modello di rapporto annuale

Modello secondo l'articolo 11 capoverso 1 lettera c OSAS

Nome (event. sito aziendale o stabilimento) e indirizzo dell'impresa:
Nome e cognome dell'addetto alla sicurezza competente (+ indirizzo, se l'addetto è esterno all'impresa):

Esercizio	Da: A:
Conservazione da parte della direzione dell'impresa	Almeno fino a:
Consegna alla direzione dell'impresa	Luogo, data: Firma dell'addetto alla sicurezza:
Conoscenza da parte della direzione dell'impresa	Luogo, data: Firma:

Indice

1 Quantitativo di merci pericolose trasportate secondo la classe di pericolo (in t/a)	88
2 Quantitativo di merci pericolose trasportate secondo la modalità di trasporto (t/a)	88
3 Personale impiegato (numero di persone)	88
4 Formazione del personale coinvolto (ADR/RID n. 1.3 e 1.4)	89
5 Documentazione dei controlli interni effettuati dall'addetto alla sicurezza	89
6 Eventi particolari	89
7 Gestione delle misure	90
8 Raccomandazione alla direzione dell'impresa	90

1 Quantitativo di merci pericolose trasportate secondo la classe di pericolo (in t/a)

Classe	Quantitativo annuo (t/a*)	Classe	Quantitativo annuo (t/a)
1		5.1	
2		5.2	
3		6.1	
4.1		6.2	
4.2		7	
4.3		8	
		9	

t/a: tonnellate annue

2 Quantitativo di merci pericolose trasportate secondo la modalità di trasporto (t/a)

Modalità di trasporto	Vettori				
	Strada	Ferrovia	Battello	Nave	Aereo
Cisterne					
Cisterne mobili					
Container-cisterna					
IBC					
Imballaggi					
Trasporto alla rinfusa					

3 Personale impiegato (numero di persone)

	Personale istruito o formato*	Personale non formato	Personale di altre ditte
Parco veicoli			
Magazzino			
Disposizione			
Stabilimento			
Acquisto			
Spedizione			
Laboratorio			
Produzione			
Conducente			
Secondo conducente			
Conducente del battello			
Altri			
Totale			

* Istruzione o formazione conforme all'ADR numeri 1.3 o 8.2

4 Formazione del personale coinvolto (ADR/RID n. 1.3 e 1.4)

Cogno- me	Funzione	Formazione di base	Ripasso	Contenuto formativo	Data	Durata [h]

5 Documentazione dei controlli interni effettuati dall'addetto alla sicurezza

Data	Processo controllato	Esito del controllo	Misure proposte

6 Eventi particolari

Tipologia	Data	Luogo	Dinami- ca	Causa	Conseguenze	Rapporto d'incidente
Esplosione						
Incendio						
Perdita / spandi- mento di prodotto						
Rischio imminente di perdita di prodot- to						
Altro						

7 Gestione delle misure

Descrizione delle misure*	Data della proposta	Data dell'attuazione	Data del controllo finale

* Misure per evitare ulteriori incidenti con merci pericolose o misure per eliminare i punti deboli o le lacune riscontrati (ad es. durante i controlli effettuati dall'addetto alla sicurezza)

8 Raccomandazione alla direzione dell'impresa

(ad es. acquisto di nuovi apparecchi, nuovi veicoli ecc.)

Luogo:

Data:

Firma dell'addetto alla sicurezza:

Allegato IV: Modello di rapporto di incidente

Modello secondo l'articolo 12 OSAS

Nome dell'impresa (speditore):
Cognome e nome dell'addetto alla sicurezza / dell'impresa addetta alla sicurezza:
Nome dell'impresa di trasporto:
Cognome e nome del conducente:

Mezzo di trasporto, unità di trasporto e imprese coinvolte

☐ Ferrovia	☐ Strada
Tipo di unità di trasporto coinvolta (ad es. carro-cisterna, veicolo-cisterna):	
Sono coinvolte altre imprese? Quali?	

Data e luogo dell'evento

Data:	Ora:
Luogo (ad es. strada, chilometro):	

Descrizione dell'evento

☐ Fuoriuscita di prodotto	☐ Incendio
☐ Esplosione	☐ Esplosione seguita da incendio
Dinamica dell'evento:	
Descrizione dei danni:	

Merci pericolose coinvolte

N. ONU	Classe	Denominazione tecnica*	Gruppo di imballaggio	Quantità di prodotto perso (in kg o l)	Imballaggio	Tipo di difetto dell'imballaggio

Indicazioni supplementari sul carico: quantità, sostanze infiltrate, sostanze immesse nella falda freatica o nelle acque di superficie, sostanze raccolte, smaltite, terreno rimosso e decontaminato, ecc.

* Per le sostanze radioattive indicare la radioattività in Bq e il simbolo chimico del radionuclide.

Cause dell'evento

☐ Difetto tecnico	Sicurezza del carico
☐ Cause d'esercizio	Errore umano
☐ Condizioni meteorologiche	Altro
Precisazioni sulle cause: 	

Conseguenze dell'evento

☐ Morti (numero:)	Feriti (numero:)
☐ Perdita di prodotto	Rischio imminente di perdita di prodotto
☐ Intervento delle autorità	
Stima dei danni materiali / ambientali: 	

Misure adottate

Descrizione delle misure adottate per impedire il ripetersi di incidenti dello stesso tipo:

Luogo:

Data:

Firma dell'addetto alla sicurezza:

Allegato V: Indice analitico

(I termini in corsivo sono spiegati al capitolo 1.2 ADR Definizioni)

ADDETTO ALLA SICUREZZA	7
ATTESTATO DI FORMAZIONE	57
AUTORITÀ ESECUTIVE	20
CARICATORE	17
CGEM	15
CISTERNA	15
CISTERNA MOBILE	15
CISTERNA SMONTABILE	17
COLLO	83
CONSULENTE PER LA SICUREZZA	6
CONTAINER	13
CONTAINER-CISTERNA	15
CONTENITORI INTERMEDI PER IL TRASPORTO ALLA RINFUSA (IBC)	15
DOCUMENTO COMPROVANTE L'ISTRUZIONE	31
GRANDE IMBALLAGGIO	83
IMBALLAGGIO	15
IMBALLATORE	15
IMPRESA	11
MERCI PERICOLOSE	11
ORGANIZZATORE DELLA FORMAZIONE	58
ORGANO PREPOSTO AGLI ESAMI (ORGANISMO D'ESAME)	64
PICCOLO CONTAINER	15
RAPPORTO DI INCIDENTE	48
RIEMPITORE	15
SCARICATORE	17
SPEDITORE	15
STRADA	11
TRASPORTATORE	13
UNITÀ DI TRASPORTO, VEICOLO, BATTELLO	31
VEICOLO	15
VEICOLO-BATTERIA	15
VEICOLO-CISTERNA	15