

10.022

**Messaggio concernente l'approvazione dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN)**

del 3 febbraio 2010

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale concernente l'approvazione dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN).

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

3 febbraio 2010

In nome del Consiglio federale svizzero:

La presidente della Confederazione, Doris Leuthard  
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

---

## Compendio

***Il trasporto di merci pericolose sulle vie di navigazione interna in Europa deve essere disciplinato da condizioni giuridiche per quanto possibile semplici, chiare e uniformi. A tale scopo, la Svizzera intende aderire all'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN) della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa (CEE/ONU).***

*Il Reno è l'unica via fluviale della Svizzera per trasporti di quantità considerevoli di merci pericolose. Attualmente questo tipo di trasporti è disciplinato dal Regolamento del 29 novembre 2001 per il trasporto di materie pericolose sul Reno (ADNR; non pubblicato; cfr. RS 747.224.141), una serie di disposizioni emanate dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR) aggiornate ad intervalli regolari per garantire un alto livello di sicurezza in questo campo.*

*Nel quadro della crescente globalizzazione tuttavia l'ADNR si applica solo ai trasporti sul Reno ed alle altre vie di navigazione interna in Germania, Francia, Paesi Bassi e Belgio.*

*Già da tempo esistono disposizioni sul trasporto di merci pericolose, elaborate dalla CEE/ONU e conosciute sotto l'abbreviazione di ADN (Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna) che però, essendo mere raccomandazioni non conformi allo stato attuale della tecnica, non si sono imposte. La Svizzera non vi ha mai aderito formalmente. Per far conoscere meglio l'ADN ed estenderne il campo di applicazione, nel quadro della CEE/ONU è stato elaborato un nuovo Accordo che riprende le disposizioni dell'ADNR e le estende alle altre vie fluviali europee. Questo nuovo ADN è stato aperto alla firma il 26 maggio 2000 in occasione di una conferenza diplomatica che ha avuto luogo a Ginevra ed è entrato in vigore il 29 febbraio 2008, un mese dopo l'adesione del 7° Paese (Germania).*

*Nel frattempo 13 Stati hanno ratificato l'ADN, tra cui la Germania, la Francia e i Paesi Bassi, membri della CCNR. Inoltre la Comunità europea ha emanato una direttiva sul trasporto di merci pericolose su strada, ferrovia e vie navigabili interne: la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008 relativa al trasporto interno di merci pericolose che entra in vigore per gli Stati membri, per quel che riguarda le vie navigabili interne, al più tardi il 30 giugno 2011 e rinvia all'ADN per le disposizioni sul trasporto.*

*L'attività legislativa in materia di trasporto di merci pericolose su vie navigabili interne è passata dunque dalla CCNR alla CEE/ONU. Il 3 dicembre 2009 la CCNR ha pertanto deciso di abolire l'ADNR il 1° gennaio 2011 e di mettere in vigore il Regolamento allegato all'Accordo ADN anche per quel che riguarda il Reno tenendo conto delle esigenze specifiche di questo fiume. Quale Paese membro della CCNR, la Svizzera al momento di aderire dichiarerà che l'applicazione dell'ADN al trasporto via Reno è possibile solo se vengono rispettate le procedure prescritte nella Convenzione di Mannheim.*

---

*Solo gli Stati parte all'Accordo possono partecipare all'aggiornamento dell'ADN. Finora, nell'ambito della CCNR, la Svizzera ha svolto un ruolo attivo nell'evoluzione delle disposizioni sul trasporto di merci pericolose. Intende ora aderire all'ADN al fine di continuare questo impegno.*

*In linea di principio l'ADN si applica a tutti i trasporti internazionali di merci pericolose con battelli su vie navigabili interne. Oltre che al Reno si estenderebbe dunque anche alle acque di confine. Poiché però sul lago di Ginevra e sui laghi ticinesi non vengono trasportate merci pericolose e i pochi trasporti di merci pericolose con traghetti sul lago di Costanza sono già sottoposti a disposizioni specifiche, si prevede di escludere questi bacini di confine dal campo di applicazione dell'ADN. La Svizzera dunque formulerà una dichiarazione in questo senso al momento dell'adesione.*

*Aderendo all'ADN, la Svizzera potrà difendere meglio i propri interessi in materia di sicurezza e protezione dell'ambiente nel settore dei trasporti di merci pericolose.*

*I Cantoni in questione ed il settore della navigazione commerciale approvano l'adesione all'ADN.*

*I trattati internazionali sottostanno al referendum facoltativo se contengono importanti norme di diritto (art. 141 cpv. 1 lett. d n. 1-3 Cost.), come in questo caso. Il decreto di approvazione dell'Assemblea federale deve essere dunque sottoposto al referendum facoltativo.*

## Indice delle abbreviazioni

ADN:	Accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna
ADNR:	Regolamento del 29 novembre 2001 per il trasporto di materie pericolose sul Reno ( <b>A</b> ccord européen relatif au transport international des marchandises <b>d</b> angereuses par voies de <b>n</b> avigation intérieure- <b>R</b> hin)
AGN:	Accordo europeo del 19 gennaio 1996 sulle grandi idrovie d'importanza nazionale ( <b>A</b> ccord Européen sur les <b>g</b> randes voies <b>n</b> avigable d'importance internationale)
CCNR:	Commissione centrale per la navigazione sul Reno (Strasburgo)
CEE/ONU:	Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (Ginevra)

# Messaggio

## **1 Puntii essenziali dell'Accordo**

### **1.1 Situazione giuridica odierna**

Il tratto di Reno tra Basilea e Rheinfelden è l'unica via navigabile interna svizzera per trasporti di quantità considerevoli di merci pericolose. Attualmente questi trasporti sono disciplinati dal Regolamento del 29 novembre 2001 per il trasporto di materie pericolose sul Reno (ADNR; non pubblicato; cfr. RS 747.224.141). Si tratta di disposizioni emanate dalla Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCNR).

Già nel 1838 la CCNR ha emanato una prima disposizione sul trasporto di determinate merci pericolose che, continuamente rinnovata, ha fornito la base dell'incontestata competenza della CCNR nel settore del trasporto di merci pericolose sulle vie navigabili interne.

### **1.2 Accordo sul trasporto internazionale di merci pericolose per via navigabile interna (ADN)**

Con il crescente aumento dei trasporti, anche intermodali, di merci pericolose in tutto il mondo è diventato sempre più urgente uniformare questi modi di spedizione. Le Nazioni Unite sono risultate essere l'organo ideale per questo compito: in questo ambito è stata decisa la suddivisione delle merci in classi di pericolosità e sono stati determinati i numeri UN per tutte le merci pericolose. Applicati su scala mondiale, questi numeri sono stati resi ufficiali nella risoluzione n. 206 CEE/ONU del 24 gennaio 1964. Nella risoluzione si raccomanda ai governi e alle commissioni fluviali internazionali di prendere misure per trasportare merci pericolose conformemente alle condizioni dell'Accordo europeo sul trasporto internazionale di merci pericolose su vie navigabili interne (ADN). La Svizzera non vi ha mai aderito formalmente.

Sulla base di questa raccomandazione, la CCNR, autorità competente della navigazione renana tra Basilea e il mare in virtù della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 (la cosiddetta Convenzione di Mannheim), ha promulgato in primavera 1970 un Regolamento per il trasporto di materie pericolose sul Reno, entrato in vigore il 1° aprile 1971. Per analogia all'ADN, il Regolamento è stato chiamato ADNR, volendone indicare con la «R» finale la zona di applicazione (il Reno).

Dal 1° aprile 1971 dunque sia in Svizzera sia negli altri Stati membri della CCNR (Germania, Belgio, Francia e Paesi Bassi) tutti i trasporti di merci pericolose sul Reno sottostanno all'ADNR, ormai unico Regolamento valido per le vie navigabili interne, aggiornato unicamente dalla CCNR.

I cambiamenti politici ed economici sopravvenuti sul nostro continente, come l'apertura del canale Reno-Meno-Danubio, hanno indotto la Germania nel 1993 a stabilire un Regolamento unitario e vincolante per tutta l'Europa nel settore dei trasporti di merci pericolose. A tale scopo è stato scelto l'ADN, la cui applicazione

si estendeva a tutto il territorio europeo, pur mantenendo il livello di sicurezza dell'ADNR.

Nel 1995 la CCNR ha proposto alla CEE/ONU la creazione di un gruppo di lavoro internazionale per l'elaborazione di un accordo europeo unitario sul trasporto di merci pericolose su vie navigabili interne. Il 26 maggio 2000 a Ginevra ha avuto luogo una conferenza diplomatica per la firma dell'Accordo ADN, entrato poi in vigore il 29 febbraio 2008.

Nel frattempo, la CCNR ha permanentemente adeguato le disposizioni allo stato della tecnica. Contemporaneamente ha aggiornato il Regolamento allegato all'Accordo ADN, conformandolo all'ADNR. La versione aggiornata del Regolamento è entrata in vigore il 28 febbraio 2009.

### **1.3 Rapporto con il diritto europeo**

Anche la Commissione europea auspicava disposizioni valide su tutto il territorio. A tale scopo la Comunità europea ha approvato una direttiva che riguarda il trasporto su strada, per ferrovia o per vie navigabili interne: la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 settembre 2008<sup>1</sup> relativa al trasporto interno di merci pericolose, che entra in vigore per i Paesi comunitari entro il 30 giugno 2011 e sottopone il trasporto di merci pericolose sulle idrovie dell'Unione europea alle disposizioni dell'ADN.

### **1.4 Recepimento dell'ADN da parte della CCNR**

In tali circostanze, come contributo all'integrazione e allo sviluppo della navigazione europea interna nel settore del trasporto di merci pericolose e allo scopo di agevolare la navigazione sul Reno grazie a condizioni quadro per quanto possibile unitarie a livello europeo, il 3 dicembre 2009 la CCNR ha deciso di abrogare l'ADNR il 1° gennaio 2011 e di estendere al Reno la validità del Regolamento allegato all'ADN, tenendo conto delle esigenze specifiche della navigazione renana. Con questa decisione la Svizzera si impegna ad applicare l'ADN alla navigazione renana.

Solo gli Stati parte all'ADN possono deciderne l'aggiornamento. Fino ad oggi nel quadro della CCNR la Svizzera ha partecipato attivamente allo sviluppo delle disposizioni sul trasporto di merci pericolose e intende mantenere questo compito. A tale scopo intende aderire all'ADN. Al momento dell'adesione tuttavia formulerà una dichiarazione ai sensi dell'articolo 14 dell'Accordo per cui la sua applicazione alla navigazione renana è possibile solo se vengono rispettate le regole procedurali previste nella Convenzione di Mannheim. Con questa dichiarazione, i Paesi membri della CCNR si riservano la facoltà di abrogare di comune accordo l'ADN e di reintrodurre per il Reno disposizioni specifiche e più rigorose se ritengono insufficiente il livello di sicurezza sul fiume.

Finora, tra gli Stati membri della CCNR, i Paesi Bassi, la Germania e la Francia hanno ratificato l'ADN e formulato la relativa dichiarazione.

<sup>1</sup> GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13, modificata con la decisione 2009/240/CE, GU L 71 del 17.3.2009, pag. 23

## 1.5 Valutazione dell'Accordo

Grazie all'ADN, ratificato anche dalla Federazione Russa, trasposto nel diritto comunitario e recepito dalla CCNR, i trasporti sulle vie navigabili interne più importanti in Europa saranno soggetti alle medesime disposizioni valide per le merci pericolose. Si tratta di un adeguamento al livello delle disposizioni attuali emanate dalla CCNR, cioè al più alto livello di sicurezza attuale.

La navigazione interna viene dunque integrata ancor meglio nella rete di trasporti europea di merci pericolose. Le condizioni quadro legali uniformate andranno a vantaggio della navigazione interna, ritenuta sicura ed ecologica.

## 1.6 Ripercussioni per la Svizzera

La prassi svizzera nei trasporti di merci pericolose sul Reno non cambia con l'adesione all'ADN. Per quel che riguarda la navigazione renana, i Paesi CCNR probabilmente manterranno il ruolo di forza motrice nell'aggiornamento delle disposizioni.

Poiché sul Reno il traffico di merci a scopo commerciale, e dunque il trasporto di merci pericolose, si svolge solo tra Basilea e Rheinfelden, l'ADN si applicherà solo a questo tratto di fiume.

Poiché in linea di massima l'ADN è valido per tutti i trasporti internazionali di merci pericolose, senza una relativa dichiarazione anche quelli sul lago di Costanza e sui laghi di Ginevra, Maggiore e Lugano potrebbero rientrare nel campo di applicazione dell'ADN. Comunque solo il lago di Costanza viene sfruttato per trasporti di merci pericolose. Per questi<sup>2</sup>, che hanno luogo in rare occasioni, continueranno ad essere valide le adeguate disposizioni già esistenti di provata efficacia.

Gli altri bacini idrici di confine non vengono sfruttati per trasporti di merci pericolose. Perciò non c'è ragione di estendere a queste acque le ampie e rigorose disposizioni dell'ADN. Se in un secondo momento si sentisse l'esigenza di trasportare merci pericolose anche su questi bacini, sarebbe necessario adeguare le disposizioni alle necessità regionali, come avviene per il lago di Costanza. Per questa ragione, pur aderendo all'ADN la Svizzera intende escludere dalla sua applicazione anche questi bacini idrici di confine con una dichiarazione ad hoc.

I trasporti nazionali di merci pericolose non rientrano nel campo di applicazione dell'ADN, dunque neanche gli occasionali trasporti con veicoli a motore e rimorchi sui traghetti dei laghi di Zurigo e dei Quattro Cantoni, che rientrano nel campo di applicazione delle disposizioni sul trasporto di merci pericolose su strada.

I Cantoni in questione e il settore della navigazione interna approvano l'adesione della Svizzera all'ADN.

<sup>2</sup> In modo conforme, l'art. 8.01 dell'ordinanza del 13 gennaio 1976 concernente la navigazione sul lago di Costanza (Regolamento della Navigazione sul lago di Costanza, RNC; RS 747.223.1) stabilisce che in linea di massima sul lago di Costanza è vietato il trasporto di sostanze che possono inquinare l'acqua e di merci pericolose.

## 1.7 Consultazione di terzi

Nel caso in esame i Porti Renani Svizzeri (ex «Rheinhäfen beider Basel», i porti delle due parti di Basilea), in qualità di attuale e futura autorità elvetica di esecuzione delle disposizioni sulle merci pericolose nei Cantoni di Argovia, Basilea-Campagna e Basilea-Città, ed il settore svizzero della navigazione sul Reno (Schweizerische Vereinigung für Schifffahrt und Hafenwirtschaft, associazione svizzera di navigazione e di economia portuale) sostengono l'adesione all'Accordo poiché in questo modo il campo di applicazione delle disposizioni riguardanti le merci pericolose si estende, oltre al Reno ed ai suoi affluenti, anche a tutte le vie navigabili interne in Europa. Di conseguenza gli standard di sicurezza di questo tipo di trasporti migliorano e l'uniformità delle disposizioni riduce il lavoro amministrativo. Per questi motivi l'adesione all'Accordo è approvato all'unanimità e senza riserve da tutte le persone interessate.

L'adesione dunque è politicamente indiscussa e non apporta nuovi contenuti, a parte l'estensione del regime renano anche alle altre vie fluviali europee. Tra l'altro l'estensione interessa solo un numero molto limitato di trasportatori svizzeri e permette loro di ampliare la propria sfera di attività senza imporre loro nuove condizioni per il trasporto internazionale di merci pericolose.

In virtù dell'articolo 2 della legge sulla procedura di consultazione (RS 172.061) questa categoria di accordi non è sottoposta a consultazione.

## 2 Commento ai singoli articoli dell'Accordo

Le seguenti spiegazioni si limitano ai punti essenziali, di comprensibilità non immediata, significativi per la Svizzera.

### *Art. 1* Campo di applicazione

L'Accordo si applica in linea di principio solo al trasporto internazionale di merci pericolose su vie navigabili interne (cpv. 1).

Tuttavia la Svizzera continuerà ad applicarlo al trasporto nazionale di merci pericolose sul Reno tra Basilea e Rheinfelden. Gli altri bacini di confine (laghi di Costanza, Lemano, Maggiore e di Lugano) sono esclusi dal campo di applicazione dell'ADN.

### *Art. 2* Regolamento allegato all'Accordo

Le disposizioni sul trasporto sono contenute nell'allegato all'Accordo. Sono ampiamente conformi all'ADNR; sono strutturate come quelle delle altre basi legali sul trasporto (ADR<sup>3</sup>, RID<sup>4</sup>) alle quali sono uniformate.

<sup>3</sup> Accordo europeo del 30 settembre 1957 relativo al trasporto internazionale su strada delle merci pericolose (RS **0.741.621**).

<sup>4</sup> Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (Allegato I dell'Appendice B alla COTIF; RS **0.742.403.1**).

*Art. 4* Interdizioni e condizioni di trasporto, controlli

I primi due capoversi costituiscono le disposizioni principali dell'ADN. Statuiscano che in linea di principio non è ammesso il trasporto di merci pericolose in violazione di un'interdizione o di una condizione relativa al trasporto.

Il capoverso 3 obbliga le Parti contraenti a effettuare controlli.

*Art. 6* Diritti degli Stati

Le Parti contraenti possono in ogni momento vietare l'ingresso di merci pericolose sul proprio territorio per motivi di sicurezza pubblica, anche se l'Accordo ne ammette o non ne vieta il trasporto.

*Art. 7* Regole speciali, deroghe

Le disposizioni internazionali non possono tener conto di tutte le eventualità. Per ovviare a questa situazione e tenere conto anche di altri fattori, quale ad esempio il progresso tecnico, sono ammesse deroghe. La procedura è specificata nell'allegato.

*Art. 8* Disposizioni transitorie

Non è possibile applicare immediatamente l'Accordo a tutte le navi autorizzate a trasportare merci pericolose. I certificati di approvazione esistenti devono dunque restare validi. Per questo motivo, le disposizioni transitorie statuiscano che i certificati di approvazione e gli altri documenti restano validi in maniera inalterata per cinque anni al massimo dall'applicazione dell'allegato all'ADN. Questa decisione è molto importante per la flotta renana poiché i certificati di approvazione della maggior parte delle navi adibite a trasporto di merci pericolose non sono ancora scaduti. Inoltre dall'articolo 8 si evince che la maggior parte delle navi ammesse al trasporto di merci pericolose ai sensi dell'ADNR continueranno ad esserlo anche ai sensi dell'ADN.

*Art. 9* Applicabilità di altri regolamenti

In questo articolo si stabilisce esplicitamente che l'ADN non ha forza derogatoria nei confronti di disposizioni generali per il trasporto di merci.

*Art. 10* Parti contraenti

Possono diventare membri dell'Accordo solo i Paesi sul cui territorio scorrono vie navigabili interne registrate nell'Accordo Europeo del 19 gennaio 1996<sup>5</sup> sulle grandi idrovie di importanza nazionale (AGN). Questa limitazione serve a garantire che possano aderire all'Accordo solo gli Stati veramente coinvolti nel trasporto internazionale di merci pericolose e che si attengono alle disposizioni statuite.

La Svizzera ha ratificato l'AGN il 21 agosto 1997 e soddisfa dunque le condizioni per aderire all'ADN: il Reno da Basilea fino a Rheinfelden (Wasserstrasse E 10-09) e i Porti Renani Svizzeri (P 10-09-02) sono compresi nell'AGN.

*Art. 11* Entrata in vigore

L'ADN è entrato in vigore il 29 febbraio 2008 con l'adesione del 7° Stato. Il Regolamento allegato, l'ADN vero e proprio, è entrato in vigore il 28 febbraio 2009 (cpv. 1).

Per la Svizzera, l'Accordo e il Regolamento allegatovi entrano in vigore un mese dopo l'adesione (cpv. 2).

*Art. 12* Disdetta

L'Accordo può essere disdetto con una comunicazione scritta al Segretario generale delle Nazioni Unite (cpv. 1). La disdetta ha effetto dodici mesi dopo la data di ricevimento della notifica scritta da parte del Segretario generale delle Nazioni Unite (cpv. 2).

*Art. 13* Cessazione

L'Accordo cessa di produrre effetti se il numero delle Parti contraenti scende a meno di cinque per dodici mesi consecutivi (cpv. 1). Inoltre, se viene concluso un accordo mondiale sul trasporto multimodale di merci pericolose, le disposizioni dell'ADN in contraddizione con l'accordo mondiale cessano automaticamente di applicarsi (cpv. 2).

*Art. 14* Dichiarazioni

I capoversi 1 e 2 concernono soprattutto i territori francesi d'oltremare.

A condizione che le vie di navigazione da escludere non siano menzionate nell'AGN, al momento dell'adesione è possibile dichiarare, conformemente al capoverso 3a, che l'Accordo non si applica a tutte le vie di navigazione interne del territorio della Parte contraente. La Svizzera presenterà una dichiarazione in tal senso per quel che riguarda i bacini di confine che non figurano nell'AGN (laghi di Costanza, Lemano, Maggiore e di Lugano).

In quanto Stato membro della CCNR, e dunque sottoposto ad un altro regime vincolante di trasporto di merci pericolose, la Svizzera rilascerà un'ulteriore dichiarazione, conformemente al capoverso 3b, secondo la quale l'applicazione dell'ADN al Reno è possibile solo se vengono rispettate le norme procedurali previste dalla Convenzione di Mannheim. Questa dichiarazione è stata concordata con gli altri Paesi membri della CCNR ed era una condizione importante per approvare la sostituzione dell'ADNR.

*Art. 17* Comitato di amministrazione

Il Comitato di amministrazione è l'organo di sorveglianza dell'attuazione e l'organo decisionale in caso di modifiche all'Accordo. Costituisce il quorum in presenza di almeno la metà delle Parti contraenti. Per tener conto dell'importanza della CCNR nel settore del trasporto di merci pericolose, la segreteria del Comitato di amministrazione è gestita in comune dal Segretario generale dell'ONU e da quello della CCNR (cpv. 3).

*Art. 18* Comitato di sicurezza

Il Comitato di sicurezza prepara le modifiche del Regolamento allegato all'Accordo. Anche in questo caso si tiene conto dell'importanza della CCNR: l'articolo prevede esplicitamente che il Comitato operi nel quadro delle attività della CEE/ONU, della CCNR e della Commissione del Danubio. In tal modo si garantisce che si tenga conto delle competenze tecniche della Commissione fluviale. Il fatto che la lingua dell'Accordo sia il tedesco facilita i compiti specialistici svolti finora soprattutto nell'ambito della CCNR.

*Art. 19* Procedura per la modifica dell'Accordo, con esclusione del Regolamento allegato

L'articolo 19 contiene norme procedurali di modifica dell'Accordo. Ogni Parte contraente può presentare proposte di modifica le quali, per essere adottate, devono essere approvate dai due terzi dei membri del Comitato d'amministrazione. Se entro 24 mesi dalla notifica delle modifiche da parte del depositario non viene deposta nessuna obiezione scritta, le modifiche entrano in vigore sei mesi dopo.

*Art. 20* Procedura per la modifica del Regolamento allegato

Il Regolamento allegato, cioè le norme di trasporto vere e proprie, può essere modificato in modo più semplice dell'Accordo. Questa condizione è necessaria per poter adeguare rapidamente le norme allo sviluppo tecnico. Le modifiche al Regolamento devono solo essere approvate dalla maggioranza dei membri presenti e votanti del Comitato d'amministrazione. Sono tuttavia considerate come non adottate se immediatamente dopo la votazione o per iscritto entro tre mesi cinque Parti contraenti dichiarano la propria opposizione (cpv. 4). Questa possibilità è stata introdotta su richiesta dei cinque Paesi membri della CCNR. Di fatto, accorda alla CCNR un diritto di veto.

È possibile opporsi anche alle modifiche decise nel Comitato di amministrazione: se un terzo almeno delle Parti contraenti, non meno di cinque, notifica il proprio disaccordo al Segretario generale delle Nazioni Unite, le modifiche sono considerate respinte (cpv. 5).

Come successo finora per l'ADNR, neanche il Regolamento ADN è pubblicato nella RS (Raccolta sistematica). Ai sensi dell'articolo 5 della legge federale del 18 giugno 2004<sup>6</sup> sulle raccolte del diritto federale e sul Foglio federale (legge sulle pubblicazioni ufficiali, LPubl), in via eccezionale la pubblicazione può consistere in un semplice rimando cui viene aggiunta l'indicazione dell'ente presso cui i testi possono essere ottenuti. Si deve trattare di testi che non si prestano ad essere pubblicati nella RU (Raccolta ufficiale) a causa del carattere speciale, in particolare quando concernono solo una piccola cerchia di persone, quando sono di natura tecnica e si rivolgono solo a specialisti oppure quando vengono pubblicati in un altro formato. Nel caso presente, le condizioni sono soddisfatte: il trasporto di merci pericolose sul Reno riguarda solo un numero ristretto di persone. Le disposizioni hanno un carattere tecnico, sono molto ampie (ca. 700 pagine) e si rivolgono solo a specialisti. Per questo motivo si prevede di pubblicare il Regolamento allegato all'ADN sul sito

dell'Ufficio federale dei trasporti<sup>7</sup> con l'indicazione che può essere consultato nei locali dell'UFT.

#### *Art. 22 Conferenza di revisione*

Indipendentemente dalle procedure di cui agli articoli 19 e 20, ogni Parte contraente può chiedere, con notifica scritta al Segretario generale delle Nazioni Unite, la convocazione di una conferenza di revisione per modificare l'Accordo. La conferenza di revisione deve essere convocata dal Segretario esecutivo della CEE/ONU a condizione che un quarto delle Parti contraenti approvi la proposta.

### **3 Osservazioni sul Regolamento allegato all'Accordo**

Il Regolamento allegato all'Accordo contiene norme sulle sostanze e sugli oggetti pericolosi, sul loro trasporto nonché sulla costruzione e sull'uso di battelli. Inoltre stabilisce le disposizioni e le procedure per le ispezioni, il rilascio di certificati di approvazione, le deroghe, le autorizzazioni speciali, la sorveglianza, la formazione e gli esami di esperti e di consulenti di sicurezza nonché per il riconoscimento degli organismi di classifica.

Come per l'ADNR, queste disposizioni, molto vaste e tecniche, devono essere riviste ad intervalli regolari, ma almeno ogni due anni. Secondo l'articolo 28 capoverso 1 della legge federale del 3 ottobre 1975<sup>8</sup> sulla navigazione interna (LNI), il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni dispone di una competenza generale che gli permette di emanare le disposizioni necessarie per la sicurezza e l'ordine nella navigazione internazionale renana. La delega di competenze al Dipartimento ha dato buoni risultati: diminuisce i compiti amministrativi e permette un rapido adeguamento delle disposizioni.

### **4 Ripercussioni finanziarie e di personale**

L'adesione della Svizzera all'ADN non comporta ripercussioni finanziarie o di personale né per la Confederazione né per i Cantoni. Le strutture amministrative, la ripartizione dei compiti e delle responsabilità sono già disciplinate nel quadro dell'ADNR e rimangono invariate. Solo l'attività legislativa nel settore delle merci pericolose passa dalla CCNR alla CEE/ONU. La posizione della Svizzera potrebbe uscirne indebolita, ma è probabile che in caso di interessi divergenti all'interno della CEE/ONU, il nostro Paese potrebbe contare ancora sul sostegno dei membri della CCNR.

L'industria dei trasporti non assume costi supplementari, al contrario, trae profitto dall'adesione. Grazie alle disposizioni unitarie in tutta l'Europa, le approvazioni ed i certificati necessari alla navigazione internazionale al di fuori del regime della navigazione del Reno non verranno più richiesti.

<sup>7</sup> [www.bav.admin.ch/ Documentazione/Prescrizioni/Disposizioni d'esecuzione](http://www.bav.admin.ch/Documentazione/Prescrizioni/Disposizioni_d'esecuzione)  
<sup>8</sup> RS 747.201

## 5

### Programma di legislatura

L'adesione all'ADN, entrato in vigore il 29 febbraio 2008, non è annunciata né nel messaggio del 23 gennaio 2008 sul programma di legislatura 2007–2011 (FF 2008 597) né nel decreto federale del 18 settembre 2008 sul programma di legislatura 2007–2011 (FF 2008 7469). Il 24 settembre 2008 l'Unione europea ha adottato la direttiva 2008/68/CE del Parlamento europeo e del Consiglio relativa al trasporto interno di merci pericolose (GU L 260 del 30.9.2008, pag. 13) e in occasione del convegno autunnale del 3 dicembre 2009 la CCNR ha deciso di sostituire l'ADNR con l'ADN dal 1° gennaio 2011. Date le circostanze, la Svizzera dovrebbe aderire rapidamente all'Accordo ADN.

## 6

### Aspetti costituzionali

L'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)<sup>9</sup> stabilisce che la Confederazione è competente in materia di affari esteri. Ai sensi dell'articolo 184 capoverso 1 Cost. il Consiglio federale si occupa degli affari esteri nel rispetto dei diritti di partecipazione dell'Assemblea federale. Firma e ratifica i trattati e li presenta all'Assemblea federale perché li approvi (art. 184 cpv. 2 Cost.). Fanno eccezione gli accordi la cui conclusione è di competenza del Consiglio federale in virtù di una legge o di un trattato internazionale (art. 166 cpv. 2 Cost.). Secondo l'articolo 7a capoverso 2 della legge del 21 marzo 1997<sup>10</sup> sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (LOGA), il Consiglio federale può concludere in modo autonomo trattati internazionali di portata limitata.

Le disposizioni dell'ADN, in particolare dell'allegato, disciplinano il trattamento, il trasporto e l'imballaggio di merci pericolose in modo molto particolareggiato. Queste disposizioni sono vincolanti, in sostanza direttamente applicabili e valide ormai su tutte le idrovie europee. Non essendo dunque di portata limitata ai sensi dell'articolo 7a capoverso 2 LOGA, non possono essere approvate dal Consiglio federale in modo autonomo. Nessun'altra legge prevede una delega: l'Accordo deve dunque essere presentato al Parlamento.

Conformemente all'articolo 141 capoverso 1 lettera d numeri 1–3 Cost., i trattati internazionali sono sottoposti al referendum facoltativo, tra l'altro, se comprendono disposizioni importanti che contengono norme di diritto o per l'attuazione dei quali è necessaria l'emaneazione di leggi federali (n. 3). Ai sensi dell'articolo 22 capoverso 4 della legge federale del 13 dicembre 2002<sup>11</sup> sull'Assemblea federale (legge sul Parlamento) contengono norme di diritto le disposizioni che, in forma direttamente vincolante e in termini generali ed astratti, impongono obblighi, conferiscono diritti o determinano competenze. Una simile norma è importante quando l'oggetto sulla quale verte dovrebbe essere disciplinato a livello formale nel diritto nazionale in analogia all'articolo 164 Cost.

Dato che le disposizioni dell'Accordo soddisfano questi criteri, il decreto di approvazione dell'Assemblea federale deve essere sottoposto al referendum facoltativo.

<sup>9</sup> RS 101

<sup>10</sup> RS 172.010

<sup>11</sup> RS 171.10

La procedura di modifica del presente Accordo è compatibile con la procedura di approvazione interna per trattati internazionali. Tutte le proposte di modifica devono essere presentate alle Parti contraenti per approvazione in modo da svolgere la procedura nazionale di approvazione ordinaria dopo l'analisi della portata materiale delle modifiche proposte e dopo la designazione degli organi competenti. Secondo l'articolo 19, l'Accordo può essere modificato con una procedura di consultazione su base conferenziale da svolgere entro 24 mesi. Se entro questo termine non si giunge ad un'approvazione o se la decisione è negativa, gli interessi della Svizzera possono essere salvaguardati con la notifica dell'obiezione al depositario.

In caso di proposte di modifica che riguardano il Regolamento allegato all'Accordo (art. 20), il rifiuto di un'unica Parte contraente non è sufficiente per impedire l'entrata in vigore della modifica. Se dovesse trovarsi in questa improbabile situazione, la Svizzera potrebbe chiedere il sostegno degli altri Stati membri della CCNR per raggiungere il quorum necessario di cinque Paesi ed impedire l'entrata in vigore della modifica proposta.