

Lettera circolare del Ministero dell'Interno n. 2075/4192 del 6/4/1996

OGGETTO: Depositi di G.P.L. Movimentazione

I recenti incidenti di Paese (TV) del 15/3, di Vicenza del 22/3 e di Capaci (PA) del 31/3 c.a., hanno evidenziato il grave problema della sicurezza che interessa il G.P.L. in tutte le sue articolazioni, trasporto su strada, distribuzione e travaso, stoccaggio ecc.

Nel corso della Conferenza dei servizi tenutasi il 27/3 presso il Ministero dell'Ambiente alla presenza dei sigg. direttori generali del Servizio Siar del Ministero dell'Ambiente, delle Fonti d'Energia del Ministero dell'Industria Commercio e Artigianato, oltreché dello scrivente, sono state evidenziate le necessità di rendere cogenti ed integrare le disposizioni di esercizio previste dal D.M. 13.10.1994 e pertanto sarà incaricato il gruppo di lavoro già costituito per la revisione della norma tecnica, allargato ai rappresentanti delle Categorie presenti alla seconda parte della stessa Conferenza dei Servizi.

Iniziativa saranno assunte con il Ministero dei Trasporti e con l'Ispesl, affinché le autocisterne siano dotate di molto più evidente segnaletica luminosa intermittente sia quando percorrono gallerie stradali e sia in caso di nebbia, eventualmente previa modifica del relativo articolo del codice della strada. Allo stesso modo si proporrà di far acquisire agli operatori un apposito patentino rilasciato dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e dall'Ispesl.

D'altra parte si registra che il notevole aumento di consumo di GPL registrato nell'ultimo decennio non sempre è stato accompagnato da un corrispondente adeguamento della capacità degli stoccaggi e da una radicale ristrutturazione delle reti di distribuzione, se si eccettua il proliferare dei cosiddetti "serbatoietti".

A ciò si aggiunge che quasi tutti gli impianti esistenti non rispondono alla normativa di cui al D.M. 13/10/94 e che sinora non sono stati presentati dagli operatori progetti di adeguamento, né per quanto concerne le disposizioni tecniche (il cui termine è previsto entro un massimo di 7 anni), né per le disposizioni di esercizio che avrebbero dovuto essere da subito rispettate. In sostanza la risposta data alle aumentate richieste di mercato è stata quella di movimentare negli stessi impianti esistenti quantità di prodotto crescenti, il che introduce, come già si ebbe a riferire al Consiglio di Stato, aggravio di rischio sia sotto il profilo probabilistico, sia sotto il profilo di adeguatezza strutturale e di infortunistica. Questo coinvolge la generale competenza dei Comitati Tecnici Regionali e quella particolare dei Sigg. Ispettori Regionali e dei Sigg. Comandanti provinciali. Appare quindi opportuno e necessario che da parte di codesti organi sia espresso caso per caso un parere preventivo che costituisca il nulla osta di fattibilità, valutata la situazione dei luoghi a contorno e dei probabili scenari incidentali legati anche al tipo di vettore (nave, ferrocisterna, autobotte, gasdotto). Quanto sopra premesso, tenuto anche conto del notevole aumento delle movimentazioni consentite dalla Circolare del Ministero dell'Industria, Commercio e Artigianato n. 951178 dell'8/2/96, ai fini della sicurezza, si stabilisce:

1) Le società dovranno trasmettere agli Ispettorati Regionali VV.F. il programma di movimentazione settimanale previsto indicando chiaramente i vettori ed i sistemi di caricamento d'ingresso, nonché i vettori ed i sistemi di pompaggio in uscita.

2) Le società dovranno istituire un registro giornaliero ove, alla fine del turno di lavorazione, deve essere indicata la quantità di prodotto presente e la capacità disponibile in ingresso.

La esatta tenuta del registro fa parte delle condizioni di gestione della sicurezza ed i Comandi provinciali VV.F. interessati provvederanno a disporre per la verifica settimanale ed ogniqualvolta la società comunicherà l'inizio di operazioni di riempimento.

3) Le società che dovranno intraprendere le operazioni di immagazzinamento del prodotto, provvederanno ad inviare al Comando provinciale VV.F. una comunicazione telefax contenente la capacità di caricamento disponibile e la quantità di prodotto in arrivo.

4) La quantità di volta in volta introducibile a mezzo navi e/o ferrocisterne dovrà essere pari al vuoto effettivamente riempibile, quindi nel caso di ferrocisterne, si dovrà considerare il peso complessivo del convoglio e non il numero di ferrocisterne di cui esso sarà composto.

5) Qualora arrivi un convoglio di ferrocisterne nei giorni festivi e/o nelle ore notturne, la Società sarà obbligata ad introdurlo prontamente all'interno del proprio deposito compatibilmente con la capacità disponibile nei serbatoi fissi.

6) Qualora per cause di forza maggiore (scioperi, guasti sulla linea FS, ecc.) dovessero arrivare contemporaneamente più convogli allo scalo FS., la Società segnalerà tempestivamente al Comando VV.F. tale difformità richiedendo l'intervento di una squadra di Vigilanza per tutto il periodo di sosta nell'ambito della Stazione Ferroviaria in attesa di effettuare lo scarico delle suddette ferrocisterne.

7) Si rammenta che nell'ambito delle stazioni passeggeri non possono sostare ferrocisterne cariche di G.P.L. e pertanto, in mancanza di assistenza dei Vigili del Fuoco il convoglio dovrà tornare al mittente e/o sostare in aree opportunamente attrezzate in precedenza individuate.