PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 18 - numero 3775 di venerdì 06 maggio 2016

Porti e ferrovie sono esclusi dalla normativa Seveso

Nonostante i disastri come quelli della Moby Prince e di Viareggio, le infrastrutture portuali e ferroviarie non rientrano ad oggi tra gli stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante.

Il 10 aprile ricorreva il 25° anniversario del disastro del traghetto Moby Prince, avvenuto all'interno del Porto di Livorno e costato la vita a 140 persone, tra passeggeri e membri dell'equipaggio. Tale tragedia, connessa al trasporto ed all'utilizzo di sostanze pericolose, rappresenta sicuramente la più pesante in termini di perdita di vite umane dal dopoguerra ad oggi; l'incidente di Viareggio del 29 giugno 2009 costò la vita a 32 persone.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[AP1002] ?#>

Nonostante questi precedenti, **porti e ferrovie non rientrano ad oggi tra gli stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante**, in quanto soggetti a normative di settore.
Per il trasporto marittimo di sostanze pericolose la Linea Guida internazionale applicabile è la IMDG Code (International Maritime Dangerous Goods Code).
Per il trasporto ferroviario di sostanze pericolose la normativa di sicurezza europea applicabile è la RID (Regulations Concerning the International Transport of Dangerous Goods by Rail).
Nella normativa sugli stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante vigente nel 2009 (DLgs 334/99 Art. 4) era prevista

- l'esclusione del trasporto di sostanze pericolose per ferrovia, nonché delle soste tecniche temporanee intermedie e delle operazioni di composizione e scomposizione dei treni condotte negli scali di smistamento ferroviario
- l'applicazione delle norma ai porti industriali, petroliferi e commerciali in cui sono presenti sostanze pericolose, con gli adattamenti definiti meglio nel successivo DM 293/2001.

In pratica **il trasporto di sostanze per ferrovia è sempre stato escluso dalla normativa Seveso** mentre, per quanto concerne i porti industriali e petroliferi, era previsto che dovesse essere predisposto un Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) che evidenziasse:

1. i pericoli e i rischi di incidenti rilevanti derivanti dalle attività svolte nell'area portuale;
2. gli scenari incidentali per ciascuna sequenza incidentale individuata;
3. le procedure e le condotte operative finalizzate alla riduzione di rischi di incidenti rilevanti;
4. le eventuali misure tecniche atte a garantire la sicurezza dell'area considerata.

L'introduzione della Seveso III (DLgs 105/2015) ha determinato (Art. 33, comma 1, lett. m) l'abrogazione del DM 293, determinando **l'esclusione anche dei porti industriali dall'applicazione della normativa sugli stabilimenti a Rischio di Incidente Rilevante**.
Il disastro del Moby Prince - Nella sera del 10 aprile 1991, il traghetto Moby Prince e la petroliera Agip Abruzzo entrarono in collisione al largo del porto di Livorno. In particolare il traghetto, durante la percorrenza del cono di uscita del porto, colpì con la prua la petroliera, penetrando all'interno della cisterna numero 7, contenente circa 2700 tonnellate di petrolio greggio. Parte del petrolio che fuoriuscì dalla cisterna n. 7 della petroliera Agip Abruzzo si riversò in mare, parte invece investì in pieno la prua del traghetto. A causa degli attriti prodotti dallo sfregamento delle lamiere delle due navi al momento dell'impatto, il petrolio

prese rapidamente fuoco, incendiando il traghetto.
Il danno ambientale fu enorme, con tracce di petrolio rinvenute anche sugli scogli delle isole dell'Arcipelago toscano (Elba, ecc.).

L' **incidente di Viareggio** - La sera del 29 giugno 2009, il treno merci 50325 Trecate-Gricignano, con il suo convoglio di quattordici ferro-cisterne contenenti GPL, deragliò per cause probabilmente legate al cedimento del carrello del primo carro cisterna, che trascinò fuori dai binari altri quattro carri. Dal primo carro, la cui cisterna venne perforata da un elemento dell'infrastruttura, fuoriuscì il GPL che saturò presto l'aria circostante incendiandosi repentinamente alla prima possibilità d'innesco. I danni furono notevoli, a causa delle fiamme e del crollo degli edifici causato dall'esplosione della nube GPL-aria.

Diletta Mogorovich, Andrea Villani e Francesco Marotta

Fonte: ARPAT

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

www.puntosicuro.it