



GIORNATA DI STUDIO

LA SICUREZZA DEL TRASPORTO DI SOSTANZE PERICOLOSE

Viareggio 29 giugno 2013

C/O CENTRO CONGRESSI PRINCIPE di PIEMONTE
Viale Marconi n. 130 - Viareggio



CONSIDERAZIONI SU UN APPROCCIO UNIFORME ALL'ANALISI DEL RISCHIO DEL TRASPORTO DI SOSTANZE PERICOLOSE

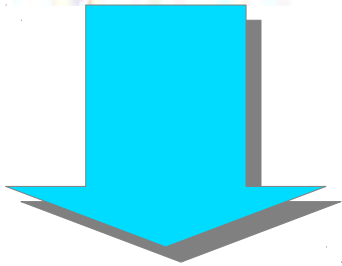
Il gruppo di lavoro:

AGNELLO P. 1, CORRAO S. 2, DE CECCO F. 3, FIDELIBUS A. 4, GALATOLA E. 5, LANDONI A. 6,
MAZZARO M. 7, POGGIALI D. 8, ROMANO G. 9 e ROMANO G. 10

1. INAIL, Roma, patrizia.agnello@inail.it
2. Min. Interno, Dipartimento Vigili del Fuoco, Roma, salvatore.corrao@vigilfuoco.it
3. Federchimica, Roma, f.dececco@federchimica.it
4. Atecos, Torino, info@atecos.it
5. Sindar, Lodi, edoardo.galatola@sindar.it
6. INAIL, Roma, adriano.landoni@inail.it
7. Min. Interno, Comando Provinciale, Vercelli, michele.mazzaro@vigilfuoco.it
8. Min. Interno, Comando Provinciale Vigili del Fuoco, Macerata, dino.poggiali@vigilfuoco.it
9. Trr, OSIO di sotto (BG), giovanni.romano@trr.it
10. Commissario per la ricostruzione, L'aquila, giuseppe.romano@vigilfuoco.it

Perché il g.d.l. ed il documento

VGR 98



- Un effetto “imprevisto” di 14 anni di confronto nei VGR e del 29 giugno 2009
 - Strumenti di analisi dei rischi sono disponibili e ampiamente impiegati in ambito industriale
 - Studi & ricerche commissionati e svolti ma senza divulgazione e impieghi concreti dei risultati
 - Le pianificazione delle emergenze sui territori senza valutazione dei rischi
 - Scarsa o nulla sensibilità in materia ...
 - ...

Il documento per ...

- Sintesi degli strumenti di analisi disponibili
- Stimolare la discussione, formulare proposte, fare emergere le principali necessità/criticità
- Necessità di individuare un soggetto super partes (authority?) che si occupi dell'argomento e che divenga l'interlocutore ideale di chi se ne occupa
- Immediate evidenti necessità: aree di sosta dedicate, divieti di transiti nei principali centri abitati
- Raccolta, analisi e diffusione dei dati statistici e delle informazioni (già) disponibili



Il trasporto delle sostanze pericolose un approccio differente



- Il trasporto delle merci pericolose è essenziale per l'economia e lo sviluppo (combustibili, gas medicali, chimica, agricoltura,)
- Le infrastrutture utilizzate sono a comune con la normale utenza
- Il trasporto delle sostanze pericolose è strettamente legato al rischio industriale
- Le norme per il trasporto (nazionali e comunitarie) individuano standard e buone prassi, non richiedono una **valutazione dei rischi**

La valutazione dei rischi è necessaria perché:

- i **piani di emergenza comunali** devono individuare gli scenari incidentali sul territorio e definire i modelli di intervento
- i **piani di emergenza provinciali** devono pianificare gli stessi eventi su scala più vasta
- i **piani territoriali di coordinamento** provinciali devono tener conto delle realtà industriali, ma anche delle infrastrutture in un'ottica di pianificazione dell'uso del territorio
- gli elaborati tecnici IRIR di cui al DM 9 maggio 2001 (**pianificazione urbanistica**) tengono conto dei rischi derivanti dalle infrastrutture di trasporto
- I **Piani di Emergenza Esterni** secondo il DPCM 25 febbraio 2005 spesso si interfacciano con i rischi nelle infrastrutture di trasporto collegate
- Le **valutazioni di impatto ambientale** chiedono di misurare tutti gli impatti derivanti dalle attività produttive interessate
- Le scelte di programmazione del **Piano nazionale trasporti** dovrebbero tenere conto di fattori legati alla sicurezza derivanti da un'analisi dei rischi su scala nazionale
-



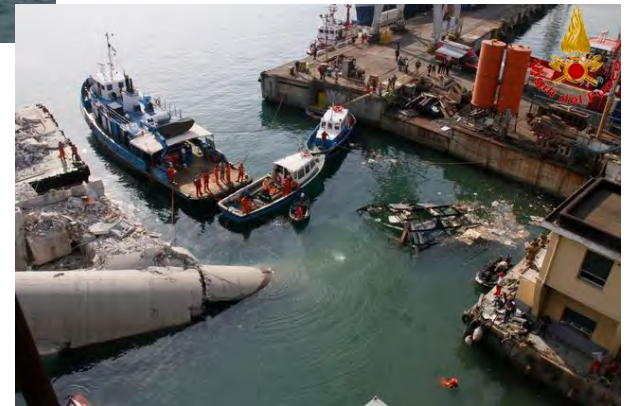
... un brano dalla introduzione ...

.....

Il problema per le analisi di rischio del trasporto è che risulta molto più difficile individuare il soggetto responsabile dell'analisi.

....

Il problema si è riproposto al momento di attuare il regolamento per il rapporto di sicurezza portuale. La normativa è rimasta sul vago permettendo di fatto l'interpretazione che confonde l'Autorità Portuale con il Gestore





Contenuti del documento

- IL QUADRO DI RIFERIMENTO
- L'ANALISI DEL RISCHIO NEL TRASPORTO DELLE SOSTANZE PERICOLOSE
- LE FONTI STATISTICHE ED I DATI DISPONIBILI: CRITICITA' E PROPOSTE
- IL RISCHIO NEL TRASPORTO DELLE SOSTANZE PERICOLOSE: DEFINIZIONI DI BASE E REQUISITI
- MODELLAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INCIDENTI
- SCHEMA DI FORMATO PER LA RACCOLTA DI DATI DA INCIDENTI NEL TRASPORTO DI SOSTANZE PERICOLOSE

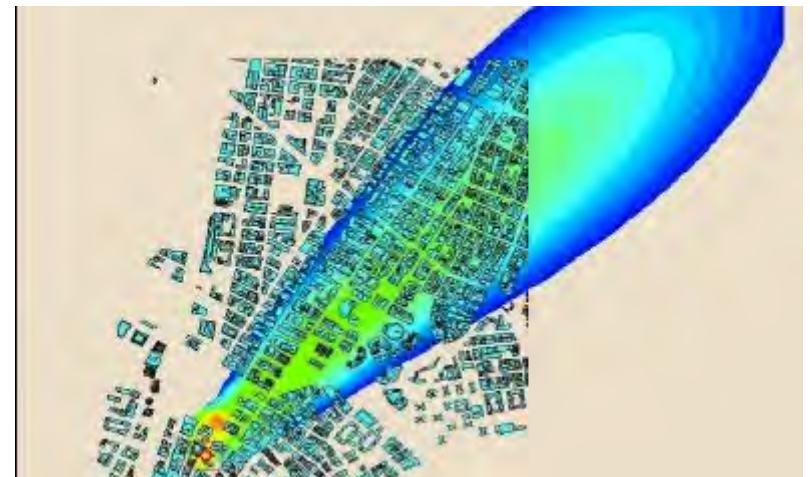
Quadro di riferimento

ADR	PROVVEDIMENTO	IN VIGORE IN ITALIA DAL	PUBBL. IN G.U.
1995	D.M. 4.9.1996	1° gennaio 1997	S.O. 211 alla G.U. 282 del 2.12.1996
1997	D.M. 15.5.1997	1° luglio 1997	S.O. 114 alla G.U. 128 del 4.6.1997
1999	D.M. 28.9.1999	23 ottobre 1999	S.O. 186 alla G.U. 249 del 22.10.1999
2001 (Ristrutturato)	D.M. 21.12.2001 D. 6.6.2002 (traduzione italiana)	1° gennaio 2003	GU N.1 del 2.1.2002 S.O. 169 alla G.U. 187 del 10.8.2002
2003 (Consolidato)	D.M. 20.6.2003 D. 2.9.2003 (traduzione italiana)	1° luglio 2003	GU 156 dell'8.7.2003 S.O. N. 160 alla G.U. N.236 del 10.10.2003
2005	D.M. 2.8.2005 D. 23.9.2005 (traduzione italiana)	1° luglio 2005	GU 219 del 20.9.005 S.S. alla G.U. N. 236 del 10.10.2005
2007	D.M. 3.1.2007 (1)	1° luglio 2007	
2009	D.lgs 27.01.2010 n.35	12 marzo 2010	
2011	D.M. 3.1.2011	1° luglio 2011	GU 39 del 17.2.2011



L'ANALISI DEL RISCHIO

- Definizione del concetto di rischio
- Percezione del rischio
- Il rischio nel trasporto di merci pericolose
- Criteri di tollerabilità del rischio
- Metodo speditivo



LE FONTI STATISTICHE ED I DATI DISPONIBILI: CRITICITA' E PROPOSTE

- 1- presentazione del sistema dei trasporti, con approfondimenti relativi al trasporto stradale (di persone e merci), su ferrovia, aereo e marittimo;
- 2- panoramica relativa alla reperibilità e qualità dei dati statistici sul trasporto (aspetto non poco rilevante in relazione alle criticità emerse nel corso dello studio);
- 3- inquadramento sulla movimentazione di merci pericolose in Italia sulla base dei dati attualmente disponibili per il trasporto stradale e su ferrovia;
- 4- esame critico dei dati attualmente disponibili;
- 5- possibili soluzioni per una migliore stima dei dati;
- 6- ulteriori proposte di sviluppo.



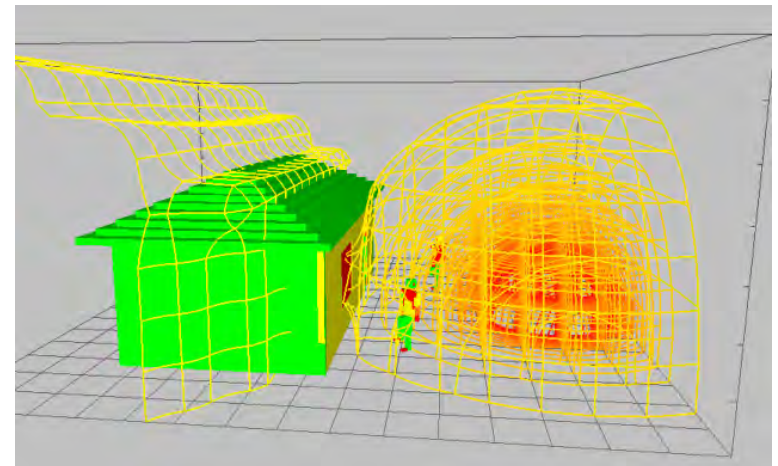
IL RISCHIO NEL TRASPORTO DELLE SOSTANZE PERICOLOSE: DEFINIZIONI DI BASE E REQUISITI

- Una esigenza avvertita: unificare il linguaggio
- Definizione dei termini generali e tecnici per garantire una comprensione comune della linea guida. (direttiva 68/2008/CE e standard ISO/IEC Guide 73:2009 “Risk management – Vocabulary”)



MODELLAZIONE DEGLI EFFETTI DEGLI INCIDENTI

- Metodi per analisi semplificate sugli effetti delle esplosioni, indicazioni preliminari di criticità che richiedano un maggior livello di approfondimento



SCHEMA DI FORMATO PER LA RACCOLTA DI DATI DA INCIDENTI NEL TRASPORTO DI SOSTANZE PERICOLOSE

- Il D.Lgs. 35/2010 - attuazione della direttiva 2008/68/CE, relativa al trasporto interno di merci pericolose - ai fini della raccolta dati da incidenti legati al trasporto di merci o sostanze pericolose, l'art. 11 detta le disposizioni riguardanti la figura del Consulente alla sicurezza per il trasporto di merci. La relazione di incidente riportata rappresenta uno schema di raccolta dati al verificarsi dell'incidente (la scheda deve essere trasmessa entro 45 gg).
- La relazione d'incidente è inviata - tramite degli uffici periferici del Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - al Ministero dell'interno - Dipartimento dei Vigili del fuoco, del soccorso pubblico e della difesa civile.





Conclusioni (5 ottobre 2012)

- A) Dagli studi effettuati sull'argomento nel nostro paese un unico documento, per stimolare la discussione, per fare emergere le principali criticità/necessità, per fare dell'analisi del rischio nel trasporto delle sostanze pericolose uno strumento ordinario e diffuso.
- B) Necessità di individuare un soggetto super partes (Ufficio/Authority) che si occupi dell'argomento e che potrebbe essere l'interlocutore ideale per chi si occupa dell'argomento: Viareggio e la "missing lesson".
- C) La relazione d'incidente (art. 4. c.4 D.Lgs. 40/2000), che oggi è inviata, per il tramite degli uffici periferici del "Dipartimento per il trasporto, la navigazione ed i sistemi informativi e statistici" del "Ministero delle infrastrutture e dei trasporti" al medesimo Dipartimento ed al Dipartimento dei Vigili del Fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile – deve essere raccolta solo via web e deve essere pubblicata.



Proposte (5 ottobre 2012)

A) Tutti possono contribuire alla diffusione del documento, mediante i siti web (VGR, VF, Ambiente, 3ASI, ...) e nell'ambito della propria attività quotidiana.

B) Fare del sito VGR un sito attivo 365 g/anno aperto ai contributi e fonte di dati.

C) Il VGR può essere la struttura di riferimento e proporsi per raccogliere e diffondere dati e studi di settore con strumenti adeguati: partenariato con Viareggio; portale internet; modifica del nome della prossima edizione del convegno “ ... e nei trasporti”. Ma anche i VF e il Ministero dell'Ambiente possono contribuire assumere impegni e svolgere attività “promozionali” alla diffusione della analisi del rischio.

D) Il DVFSPDC può diffondere i dati sugli incidenti (art. 4. c.4 D. Lgs. 40/2000) tramite il sito VF e tramite i canali VGR. Il VGR può chiedere al Ministro delle infrastrutture di raccogliere i dati via web e diffonderli (il principio del “open data”).

E) Individuare nuovi soggetti che possono, almeno in parte, condividere gli obiettivi che ci poniamo.



Una classe di cretini

Il nostro era all'antica. Fra l'altro gli successe che nessuno dei suoi ragazzi riuscì a risolvere il problema. Dei nostri se la cavarono due su quattro. Risultato: ventisei bocciati su ventotto.

Lui raccontava in giro che gli era toccata una classe di cretini!

“Lettera a una Professoressa”

Scuola di Barbiana di Don Lorenzo Milani