VV.F. - Unione Sindacale di Base settore Vigili del Fuoco

BASTA CON I DISASTRI PROVOCATI DAL TRASPORTO DI GPL SU STRADA E FERROVIA

Nazionale, 30/12/2018

Al Ministro dell'Interno
On. Matteo SALVINI

Al Sottosegretario di Stato all'Interno con delega ai Vigili del Fuoco
Sen. Stefano CANDIANI

Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile
Capo Dipartimento
Prefetto Bruno FRATTASI

Tramite:
Ufficio I - Gabinetto del Capo Dipartimento
Capo del Gabinetto del Capo Dipartimento

Viceprefetto Roberta LULLI

Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
Vice Capo Dipartimento Vicario
ing. Fabio DATTILO

Al responsabile dell'ufficio Garanzia dei Diritti Sindacali
dott.ssa Silvana LANZA BUCCERI

Oggetto: basta con i disastri provocati dal trasporto di gpl su strada e ferrovia.

Quanti altri disastri devono accadere per far capire quanto sia sottodimensionata rispetto ai normali standard, la sicurezza nel trasporto del GPL su auto o ferro cisterna?

Finora non sono bastati gli incidenti di maggior rilievo avvenuti a Viareggio, Bologna ed ora Rieti balzati all'onore della cronaca per gli effetti devastanti che hanno prodotto. Non ci vuole molto per capire che i serbatoi di queste auto/ferrocisterne costruite nello stesso modo "leggero" dei serbatoi fissi, vale a dire con una lamiera in ferro sagomata e fondi metallici chiusi con saldature e senza che vengano adottate nessun tipo di protezioni, risultano enormemente vulnerabili ad ogni azione incidentale che dovessero subire sia di tipo meccanico (tamponamenti, ribaltamenti, ecc.) sia da riscaldamento (qualora coinvolte in un incendio).

Si deve rilevare che pur della stessa tipologia costruttiva, il deposito fisso di GPL in serbatoio presenta un livello di sicurezza notevolmente superiore rispetto a quelli su carro in quanto, oltre al dovere avere l'autorizzazione all'istallazione in aree "sicure" quindi a debita distanza da ogni tipologia di rischio esterno che possa subire o indurre, gli stessi sono dotati nella parte alta di valvole di sovrappressione che aprono e sfogano una eventuale pressione interna qualora raggiunga valori critici prossimi a quelli di collasso del recipiente, preservandone l'integrità. **Queste fondamentali misure di sicurezza vengono a mancare per i serbatoi trasportati.**

Per tali motivi si ritiene che sia giunto il momento da parte dell'amministrazione, di proporre ed ottenere aggiornamenti delle norme ADR e nello specifico della norma **UNI EN 12493** che detta i requisiti minimi per i serbatoi di GPL viaggianti su carro stradale o ferroviario.

A titolo di mera proposta da intendere quale spunto di un ragionamento tecnico/professionale che si spera venga approfondito nelle sedi opportune; si ritiene che gli argomenti da trattare potrebbero essere: l'adozione di valide strutture di protezione del recipiente da azioni meccaniche incidentali (quali ad esempio il roll-barr in profilato di acciaio che già protegge

serbatoi simili dedicati ad altre sostanze pericolose trasportate come gas liquefatti), nonché lo studio e la messa in opera di sistemi valvolari di apertura per sovrappressioni interne della stessa tipologia concettuale di quelle adottate nei serbatoi fissi ma che risultino compatibili ed in sicurezza con un mezzo marciante.

In attesa che tutto ciò avvenga e le condizioni di sicurezza di questo tipo di trasporto molto diffuso sul territorio nazionale migliorino in modo sostanziale, si ritiene che l'amministrazione debba dare urgenti ed immediate disposizioni operative a tutto il Corpo Nazionale sulla trattazione di questo argomento che alla scrivente organizzazione sindacale non risulta essere stato opportunamente trattato soprattutto negli aspetti di maggior evoluzione.

I fatti riportati nello specifico dimostrano che ci sono situazioni in cui un incendio, quale quello dello stesso gas GPL trasportato che fuoriesce in fase liquida per un evento incidentale subito e che poi coinvolge la cisterna, è di fatto impossibile da spegnere nell'immediato. Una scenario incidentale come descritto è destinato inevitabilmente a degenerare con il collasso del recipiente con in quanto non c'è nessun accorgimento che possa ridurne in modo controllato la sovrappressione che va montando all'interno.

Il personale operativo tutto deve essere ben edotto su come dover valutare e correttamente affrontare tale tipologia di rischio. Naturalmente visto che tutti devono essere formati è consequenziale che tale formazione o la si fa in servizio o pagando le ore prestate da liberi.

Si conclude con una proposta di riflessione: ***se nell'incidente di Bologna fosse arrivata la squadra VVF prima dell'esplosione, cosa sarebbe successo? Quali procedure operative avrebbero adottato in considerazione del quadro incidentale così compromesso che venivano chiamati ad affrontare?***

Si rimane in attesa di sollecito riscontro.