

DECRETO MINISTERIALE

5 novembre 1997

## Modalità di presentazione e di valutazione dei rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia

(Suppl. alla G.U. n. 18 del 23 gennaio 1998)

IL MINISTRO DELL'AMBIENTE  
DI CONCERTO CON  
IL MINISTRO DELL'INTERNO

E

IL MINISTRO DELL'INDUSTRIA, DEL COMMERCIO E DELL'ARTIGIANATO

Visto l'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, come modificato dall'art. 1, comma 8, della legge 19 maggio 1997, n. 137;

Visti gli articoli 1 e 2 del decreto 20 maggio 1991 del Ministero dell'ambiente che ha modificato il testo dell'allegato II al decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175;

Visto l'art. 1, comma 5, della legge 19 maggio 1997, n. 137, che fa salvi i termini previsti dal comma 1 dell'art. 17 del decreto-legge 6 settembre 1996, n. 461;

Visto il decreto 13 maggio 1996 del Ministro dell'ambiente;

Ritenuta l'esigenza di stabilire modalità per una valutazione omogenea sul territorio nazionale del contenuto dei rapporti di sicurezza, presentati dai responsabili degli scali merci;

DECRETA:

Art.1

### *Campo di applicazione*

Il presente decreto disciplina le modalità di presentazione e valutazione dei rapporti di sicurezza degli scali merci terminali di ferrovia. Gli scali merci terminali di ferrovia, quali depositi ai sensi del decreto ministeriale 20 maggio 1991 sono soggetti agli obblighi di cui agli articoli 4 e 6 del decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, in relazione ai quantitativi di sostanze e preparati

pericolosi superiori alle soglie ivi fissate:

- a) se svolgono attività di carico, scarico e/o travaso di sostanze e preparati pericolosi ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e successive modificazioni nei/dai veicoli ferroviari in colli e/o sfusi; ovvero;
- b) se effettuano, in aree appositamente attrezzate, una specifica attività di deposito diversa da quelle proprie delle fasi di trasporto, dall'accettazione alla riconsegna delle merci.

Art. 2

### *Adempimenti del responsabile dello scalo merci*

1. Gli scali merci terminali di ferrovia individuati all'art. 1 sono soggetti agli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e successive modifiche ed integrazioni e in particolare, alla presentazione di notifica o dichiarazione dei quantitativi di sostanze e preparati pericolosi, qualora detti quantitativi siano superiori alle soglie fissate dall'allegato II del medesimo decreto del Presidente della Repubblica, come modificato dal decreto 20 maggio 1991 del Ministro dell'ambiente, sulla base della tabella di corrispondenza di cui all'allegato al presente decreto.

2. Il responsabile dello scalo merci terminale non è soggetto a modificare la notifica o la dichiarazione nel caso in cui gli aumenti di sostanze rimangono entro i limiti quantitativi stabiliti dal decreto 13 maggio 1996, del

Ministro dell'ambiente, per le singole categorie ricomprese nella seconda parte dell'allegato A del decreto 20 maggio 1991 del Ministro dell'ambiente e successive modificazioni ed integrazioni.

**Art. 3**  
*Adempimenti delle ditte spediatrici e destinatarie*

Le ditte spediatrici e destinatarie hanno l'obbligo di provvedere agli adempimenti di loro competenza indicati nell'allegato A del presente decreto, purché tali misure non siano già ricomprese tra gli adempimenti di cui al decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, e successive modifiche e integrazioni.

**Art. 4**  
*Criteri di valutazione dei rapporti di sicurezza per gli scali merci di ferrovia*

1. L'allegato A al presente decreto definisce i criteri di valutazione dei rapporti di sicurezza relativi agli scali merci terminali di ferrovia e costituisce le linee guida per le attività istruttorie di cui all'art. 18 del decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175.

2. Con successivo decreto saranno fissate le norme di sicurezza che devono essere garantite negli scali merci terminali non ricompresi nel campo di applicazione del presente decreto.

**ALLEGATO A**

CRITERI DI VALUTAZIONE DEI "RAPPORTI DI SICUREZZA" RIGUARDANTI GLI SCALI MERCI TERMINALI DI FERROVIA

**1. Generalità**

**1.1 Scopo**

L'analisi e la valutazione dei "Rapporti di Sicurezza" relativi agli scali merci terminali di ferrovia soggetti a notifica ai sensi dell'art. 4 del D.P.R. n. 175 del 1988 [1], deve essere effettuata secondo i criteri contenuti nelle presenti disposizioni, emanate in applicazione dell'art.12 dello stesso decreto.

Il risultato delle analisi suddette costituisce elemento di riferimento ai fini della valutazione della sicurezza degli scali medesimi e per le successive considerazioni circa la loro compatibilità con il territorio.

Tali criteri di valutazione, ove applicabili, possono essere adottati anche per gli scali merci terminali di ferrovia per i quali si applica l'obbligo di dichiarazione di cui all'art. 6 del D.P.R. n. 175 del 1988.

**1.2 Campo di applicazione**

I criteri di valutazione contenuti nelle presenti disposizioni, si applicano ai rapporti di sicurezza relativi agli scali merci terminali di ferrovia, nuovi o esistenti, di cui all'art. 1 comma 2.a)2 del D.P.R. n. 175 del 1988, come altresì specificato all'articolo 1 del presente decreto.

**2. Normativa di riferimento**

- [1] D.P.R. 17 maggio 1988, n. 175.  
"Attuazione della Direttiva C.E.E. n. 82/501, relativa ai rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali, ai sensi della legge 16 aprile 1987, n. 183".
- [2] Decreto 20 maggio 1991 del Ministero dell'Ambiente.  
"Modificazioni ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, in recepimento della Direttiva C.E.E. n. 88/610 che modifica la Direttiva C.E.E. n. 82/501 sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali".
- [3] Circolare 17 maggio 1994, n. SIAR/038/94, del Ministero dell'Ambiente.  
"Circolare in merito ai depositi assoggettati al Decreto Ministeriale 20 maggio 1991 sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali".
- [4] Circolare 22 dicembre 1995, n. 3748/95, del Ministero dell'Ambiente.  
"Circolare in merito agli adempimenti dei fabbricanti nel caso di modifiche delle tipologie o dei quantitativi delle sostanze e preparati pericolosi negli scali merci terminali di ferrovia assoggettati agli obblighi del Decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175".
- [5] RID, edizione 1° gennaio 1997  
"Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose". Allegato I all'Appendice B alla COTIF "Convenzione relativa ai trasporti internazionali per ferrovie" (legge 18 dicembre 1984, n.976) e Allegato alla Direttiva del Consiglio del 23 luglio 1996, per il riavvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia.
- [6] omissis
- [7] omissis
- [8] IAEA, UNEP, UNIDO, WHO.  
IAEA TECDOC-727, "Manual for the classification and prioritization of risks due to major accidents in process and related industries", December 1993.
- [9] Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile.  
"Pianificazione di emergenza esterna per impianti industriali a rischio di incidente rilevante - Linee guida" - Gennaio 1994.
- [10] United Nations.  
"Recommendations on the Transport of Dangerous Goods" - Ninth revised edition, ST/SG/AC.10/1/Rev.9 - 1995

- [11] Direttiva 30 aprile 1992, 92/32/CEE, del Consiglio delle Comunità europee.  
"Direttiva 92/32/CEE recante settima modifica della direttiva 67/548/CEE concernente il ravvicinamento delle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative relative alla classificazione, all'imballaggio e all'etichettatura delle sostanze pericolose".
- [12] Decreto legislativo 3 febbraio 1997, n. 52.  
"Attuazione della direttiva 92/32/CE concernente classificazione, imballaggio ed etichettatura delle sostanze pericolose".
- [13] D.M. 1° febbraio 1996 del Ministero dell'Ambiente.  
"Modificazioni ed integrazioni al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 31 marzo 1989, recante: Applicazione dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, concernente rischi rilevanti connessi a determinate attività industriali".
- [14] Ministero degli Interni - Direzione Generale della Protezione Civile e dei Servizi Antincendi.  
"Attività a rischio di incidente rilevante. Guida alla lettura, all'analisi e alla valutazione dei rapporti di sicurezza".
- [15] D.M. 15 maggio 1996 del Ministero dell'Ambiente.  
"Criteri di analisi e valutazione dei rapporti di sicurezza relativi ai depositi di gas e petrolio liquefatto (GPL)".

### 3. Definizioni

Per l'applicazione delle presenti disposizioni valgono le definizioni di seguito riportate, nonché, se non altrimenti disposto, quelle contenute in precedenti provvedimenti relativi alla stessa materia e nei vigenti regolamenti riguardanti il trasporto di merci pericolose per ferrovia:

a) Merce pericolosa: Sostanza o preparato assoggettato al D.M. 20 maggio 1991 [2].

b) Sostanza chiave: sostanza da considerare rappresentativa di una categoria di pericolo, in quanto determinante, in caso di incidente, aree di impatto simili e richiedente, in emergenza, tipologie di intervento analoghe a quelle di qualsiasi altra sostanza presente nello scalo merci terminale ed appartenente alla detta categoria di pericolo.

### 4. Tipologia delle sostanze presenti

Ai fini della verifica dell'assoggettamento dello scalo merci terminale agli obblighi di notifica o dichiarazione e dell'individuazione delle sostanze e preparati per i quali devono essere eseguite le analisi di sicurezza di cui alla Circolare SIAR/038/94 [3], è necessario che le sostanze e/o i preparati pericolosi presenti siano suddivise/i secondo la seguente schematizzazione:

- a) 1. Sostanze elencate nell'allegato II, parte prima, come sostituito dall'Allegato A del D.M. 20 maggio 1991 [2].
2. Sostanze e/o preparati classificati ai sensi della vigente normativa sulla classificazione ed etichettatura delle sostanze pericolose, per le quali è disponibile:
- i) numero di identificazione (ONU) [10];
  - ii) codice di pericolo secondo la normativa di trasporto;
  - iii) classifica di trasporto;

iv) numero C.E.E. [11].

A tali sostanze e/o preparati è possibile attribuire, ai sensi del decreto legislativo 3 febbraio 1997, n. 52 [12], una delle categorie di pericolo previste nella parte seconda dell'Allegato II, come sostituito dall'Allegato A del D.M. 20 maggio 1991 [2].

b) Altre sostanze e/o preparati per i quali sono noti nel contempo solo codice di pericolo, numero ONU e classifica di trasporto. In tale caso l'attribuzione ad una categoria di pericolo secondo il D.M. 20 maggio 1991 [2] è effettuata tramite la tabella di corrispondenza riportata in Allegato 3.

### 5. Istruttoria tecnica per la valutazione dei rapporti di sicurezza

Ai fini di una analisi dei rapporti di sicurezza, quanto più possibile coordinata e nel contempo esaustiva, il valutatore dovrà seguire una procedura che comprenda le seguenti fasi:

*A) Analisi di completezza e adeguatezza formale dei requisiti previsti dalla Circolare 17 maggio 1994 del Ministero dell'Ambiente n. SIAR/038/94 [3], e successive modifiche ed integrazioni.*

La metodologia da applicare è quella indicata nell'Allegato 1 alle presenti disposizioni.

In questa fase va posta particolare attenzione alle informazioni riguardanti le misure di sicurezza sia impiantistiche che gestionali esistenti nello scalo e che, nella misura minima, devono corrispondere a quelle riportate nell'Allegato 2.

Il rapporto di sicurezza deve contenere tutte le informazioni relative alla configurazione dell'area in esame e alle procedure operative e gestionali, distinguendo quelle presenti da quelle di futura realizzazione. Tale situazione deve essere descritta dettagliatamente e la configurazione da considerare, ai fini della quantificazione del rischio, può essere quella relativa al futuro assetto dell'area.

#### *B) Valutazione del rapporto di sicurezza.*

1. Ogni istruttoria tecnica deve iniziare con la individuazione della tipologia delle sostanze pericolose presenti, secondo quanto descritto nel precedente punto 4.

In particolare per quanto riguarda le sostanze pericolose si dovrà procedere rispettivamente:

- i) alla verifica dei quantitativi dichiarati (si applica la procedura indicata nel successivo punto 6);
- ii) alla verifica di adeguatezza della scelta delle sostanze pericolose, ai fini delle analisi di sicurezza relative allo scalo ferroviario (si applica la procedura indicata nel successivo punto 7).

2. Verifica dell'estensione delle aree di impatto.

La metodologia riportata in Allegato 4 consente di fissare le distanze di riferimento, legate rispettivamente ad elevata letalità e alla possibilità di effetti comportanti lesioni gravi irreversibili, in condizioni meteorologiche mediamente rappresentative (D.5 ed F.2). Tali distanze corrispondono, in linea di principio, alle distanze di danno che sarebbero da attendersi a seguito di un incidente caratterizzato da condizioni di accadimento e termini di sorgente di media gravità.

Il valutatore dovrà porre a confronto le omologhe massime distanze di danno valutate dall'estensore del rap-

porto di sicurezza con le distanze di riferimento, determinate come sopra. Nel caso in cui le prime risultino inferiori a queste ultime, il valutatore dovrà verificare la sussistenza di eventuali condizioni specifiche che giustificino tale risultato.

È quindi ammissibile che le determinazioni del fabbricante possano portare a risultati diversi, purché ciò avvenga a seguito di precisi e circostanziati motivi, che potrà essere chiesto al fabbricante di giustificare sul piano tecnico-scientifico.

Si ricorda, in questo ambito, che la valutazione delle distanze di danno è comunque a carico del fabbricante, il quale è responsabile della formulazione di ipotesi, della scelta dei termini di sorgente e dell'adozione di particolari modelli di calcolo. In nessun caso la metodologia in Allegato 4 potrà essere utilizzata autonomamente, per sostituire le valutazioni analitiche più specifiche e dettagliate che il fabbricante deve condurre. Gli elementi di riferimento per le valutazioni di cui sopra sono stati in parte adattati dal documento emesso da IAEA/UNEP/UNIDO/WHO [8], già parzialmente recepito, per ciò che concerne la stima delle aree di danno, nel documento del Dipartimento della Protezione Civile "Linee guida per la pianificazione di emergenza esterna per impianti industriali a rischio di incidente rilevante" [9] e nel documento del Ministero degli Interni "Guida alla lettura, all'analisi e alla valutazione dei rapporti di sicurezza" [14].

#### C) Valutazioni sullo stato di sicurezza dello scalo merci.

In questa fase si deve procedere all'evidenziazione delle misure di sicurezza di tipo impiantistico e gestionale presenti nello scalo, in particolare per un confronto con l'insieme minimo riportato nell'Allegato 2.

Occorre inoltre procedere alla verifica della sussistenza di eventuali eccezionali condizioni di aggravio di rischio, connesse alla possibilità di effetti domino e/o alla morfologia delle aree circostanti, quali, ad esempio, la presenza all'interno dell'involuppo delle aree di danno di luoghi di concentrazione di persone con limitata capacità di mobilità ad elevata densità (ospedali, case di cura, ospizi con più di 25 posti letto, asili, scuole elementari e medie inferiori con più di 100 persone presenti) o di un indice reale di edificazione esistente superiore o uguale a 4,5 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>.

#### 6. Stima globale dei quantitativi di sostanze presenti nello scalo

Con riferimento ai quantitativi di ogni singola sostanza dichiarati nel rapporto di sicurezza e costituenti deposito temporaneo presso lo scalo, ai fini della verifica delle soglie di notifica o dichiarazione si deve procedere nel modo seguente:

- per le sostanze di cui al punto a.1 si deve verificare il superamento delle soglie dell'Allegato II parte prima, nei termini precisati nel D.M. 20 maggio 1991 [2], e successive modifiche ed integrazioni, di cui la più recente è il D.M. 1° febbraio 1996 del Ministero dell'Ambiente [13];
- per le sostanze e preparati di cui al punto a.2 si deve verificare il superamento complessivo delle soglie dell'Allegato II parte seconda, nei termini precisati nel D.M. 20 maggio 1991 e successive modifiche ed integrazioni;
- per le altre sostanze e preparati, di cui al punto b, in attesa della prevista armonizzazione dei sistemi di

classificazione adottati nel trasporto e nella etichettatura, si deve verificare il superamento delle soglie di cui all'Allegato II parte seconda facendo riferimento alla tabella di corrispondenza riportata nell'Allegato 3, tra le categorie di cui all'Allegato II, parte seconda, e i codici di pericolo associati alle sostanze presenti.

Ai fini della verifica delle soglie, devono essere cumulati i quantitativi delle sostanze e preparati di cui ai punti a.2 e b, se compresi nelle medesime categorie e voci dell'Allegato II, parte seconda.

#### 7. Sostanze prese in considerazione per le analisi di sicurezza

La verifica delle analisi di sicurezza eseguite deve accertare, con riferimento al precedente paragrafo 4.2, che siano state prese in considerazione:

- le sostanze di cui al punto a.1 presenti in quantità superiori alle soglie dell'Allegato II, parte prima;
- le sostanze e i preparati di cui al punto a.2 per i quali la somma dei relativi quantitativi presenti sia complessivamente superiore alle soglie dell'Allegato II, parte seconda (eventualmente cumulando per ogni categoria anche i quantitativi delle sostanze e preparati di cui al punto b.);
- le sostanze e i preparati di cui al punto b, che, in base alla tabella di corrispondenza di cui all'Allegato 3, è possibile ricondurre all'Allegato II, parte seconda, e per i quali la somma dei quantitativi presenti sia complessivamente superiore alle relative soglie (eventualmente cumulando per ogni categoria anche i quantitativi di sostanze e di preparati di cui al punto a.2).

Nel caso di scali merci terminali in cui siano normalmente presenti una molteplicità di sostanze e preparati ricompresi nelle categorie di pericolo dell'Allegato II, parte seconda, le analisi possono essere verificate con riferimento a delle sostanze chiave, ognuna da considerare rappresentativa di una categoria di pericolo, in quanto determinante, in caso di incidente, aree di impatto simili e richiedente, in emergenza (come da Manuale operativo e da Piano di emergenza interno), tipologie di intervento analoghe a quelle di qualsiasi altra sostanza, presente nello scalo merci terminale ed appartenente alla detta categoria di pericolo.

Nel caso in cui siano presenti nello scalo una o più sostanze e/o preparati inclusi nella parte prima o seconda dell'Allegato II del D.M. 20 maggio 1991 [2], si utilizza, per l'analisi di sicurezza, la sostanza chiave, indipendentemente dalle sostanze e/o preparati realmente presenti.

È in pratica consentito al fabbricante, nell'esercizio dello scalo, di poter scambiare una sostanza con un'altra ricompresa nella stessa categoria di pericolo, purché le valutazioni analitiche riportate nel rapporto di sicurezza e le misure preventive adottate nello scalo (Manuale operativo e Piano di emergenza interno) siano state riferite a delle sostanze chiave rappresentative della categoria di pericolo in questione.

#### 8. Esito dell'istruttoria - Conclusioni

Il valutatore può esprimere un parere conclusivo favorevole nel caso in cui siano verificate le seguenti condizioni:

- nello scalo merci terminale sia presente l'insieme minimo di misure di sicurezza indicate nell'Allegato 2;

- la verifica delle distanze di danno valutate dal fabbricante con le distanze di riferimento abbia dato esito positivo;
- la situazione territoriale non presenti eccezionali condizioni di aggravio di rischio connesse alla corografia delle aree circostanti.

Il mancato soddisfacimento di una o più delle condizioni suddette può portare all'espressione di un parere interlocutorio e alla richiesta di ulteriori approfondimenti analitici da parte del fabbricante e/o all'individuazione di eventuali ulteriori misure di sicurezza, anche a carattere temporaneo. In particolare:

- nel caso in cui venga riscontrata una carenza di misure di sicurezza rispetto all'insieme minimo indicato nell'Allegato 2, dovrà essere richiesta al fabbricante la presentazione di un piano di adeguamento. Nel caso in cui vi siano, oltretutto, elementi di particolare criticità territoriale, l'adeguamento all'insieme minimo dovrà essere realizzato nei tempi tecnici strettamente necessari;
- nel caso in cui le distanze di danno valutate dal fabbricante risultino inferiori a quelle di riferimento, senza la sussistenza di evidenti condizioni specifiche che giustificino tale risultato, dovrà essere richiesta al fabbricante un'integrazione delle proprie analisi;
- nel caso in cui siano state evidenziate eccezionali condizioni di aggravio di rischio, potrà essere richiesta al fabbricante l'individuazione di eventuali ulteriori interventi migliorativi di carattere impiantistico e/o gestionale e relativi tempi di attuazione, finalizzati al miglioramento delle suddette condizioni critiche, ovvero l'adozione di altre misure di carattere temporaneo, quali la riduzione dei quantitativi di sostanze pericolose contemporaneamente presenti nello scalo o la loro presenza scaglionata in maniera opportuna. Le eventuali prescrizioni che dovessero scaturire sulla base di tali elementi dovranno tener conto dei programmi generali, su scala nazionale, di finanziamento e di adeguamento tecnico degli scali merci terminali.

(Si omettono gli ulteriori allegati)