

**COMUNICAZIONE DEL PRESIDENTE**  
**presentata al Comitato Portuale del 29 MAGGIO 2015**

**Protocollo n. / 4 a) / 2015**

**RAPPORTO INTEGRATO DI SICUREZZA PORTUALE (R.I.S.P.).**

In ottemperanza al D.M. 16 maggio 2001, n. 293, Autorità Portuale di Genova ha indetto, fissando la prima seduta nell'ultima decade di giugno, la Conferenza dei Servizi approvativa del *Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (R.I.S.P.)*, con la partecipazione delle Amministrazioni a vario titolo preposte (Prefettura di Genova - Regione Liguria - ARPAL- Comando Provinciale Vigili del Fuoco - A.S.L.- INAIL - Città Metropolitana di Genova (ex Provincia di Genova) - Comune di Genova - Capitaneria di Porto di Genova).

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale del porto di Genova è predisposto ai sensi dell'art. 4, comma 1, del D.M. Ambiente 16 maggio 2001, n. 293, "Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose" emanato in adempimento al disposto dell'art. 4, comma 3, del D.L.vo 17 agosto 1999, n. 334, anche esso costituente generale attuazione della medesima direttiva. Il citato D.M. costituisce in qualche modo congiunzione tra la normativa sul riordino della legislazione in materia portuale di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, e quella sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti.


Nello specifico, il R.I.S.P. contiene le informazioni e gli elementi di cui all'Allegato 1 al Decreto n. 293/2001 che, in sintesi, fanno riferimento a:

- aspetti territoriali, strutture e attività del porto;
- zonizzazione dell'ambito portuale;
- descrizione delle aree industriali, petrolifere e commerciali;
- servizi portuali, regolamentazione delle attività, traffici, sicurezza.

L'analisi delle aree industriali, petrolifere e commerciali deve evidenziare i possibili rischi di incidenti rilevanti connessi alle attività ivi svolte, gli scenari incidentali da essi derivanti, la loro probabilità di accadimento e le loro conseguenze. L'analisi del rischio deve altresì individuare procedure e condotte operative finalizzate alla riduzione dei rischi rilevanti ed eventuali misure tecniche atte a garantire la sicurezza dell'area considerata.

Ai fini della predisposizione del R.I.S.P., l'Autorità Portuale di Genova - come previsto dalla norma - ha richiesto elementi e informazioni ai seguenti soggetti:

---

  
.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente  
presentata al Comitato Portuale del 29 MAGGIO 2015**

**Protocollo n. / 4 a) / 2015**

- a) gestori degli stabilimenti a rischio rilevante ubicati nel porto;
- b) imprese autorizzate ad effettuare operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione di sostanze pericolose;
- c) amministrazioni e gestori di servizi pubblici e privati rilevanti per la sicurezza delle attività portuali.

Successivamente, il R.I.S.P., come previsto dal citato D.M., è stato predisposto da struttura tecnica incaricata dai soggetti di cui alle precedenti lettere a) e b).

Nel porto di Genova, ai soggetti a) e b) se ne sono aggiunti altri che - ipotizzando per ragioni diverse la futura presenza di sostanze pericolose nelle loro aree in concessione (a seguito di nuovi impianti o nuove aree di sosta merci o imbarchi/sbarchi diretti) - hanno ritenuto di partecipare su base volontaria alla predisposizione del R.I.S.P..

Il documento è fondato sull'acquisizione da parte della struttura tecnica, individuata dai soggetti a cui compete l'onere della predisposizione del R.I.S.P., della documentazione necessaria, sulle conseguenti analisi di detta documentazione, sua organizzazione sistemica ed organica e sua codificazione.


Gli stabilimenti e i gestori di sostanze pericolose sono stati studiati seguendo la metodologia di Analisi di Rischio, che consiste nell'individuazione e nella stima delle probabilità di accadimento dei possibili "Top Event", e nella valutazione delle conseguenze dei relativi scenari incidentali, utilizzando modelli di simulazione internazionalmente riconosciuti.

I terminal contenitori e i luoghi atti alla movimentazione di merci pericolose imballate, viste le numerose e varie sostanze imbarcate e sbarcate, sono stati analizzati utilizzando il Metodo Speditivo (D.P.C.M. 25/02/05), ripreso dal programma Hacpack, ed in uso dalla maggioranza dei terminal coinvolti.

Attraverso tale metodologia vengono indagate le aree dedicate alla sosta merci pericolose e le zone interessate alla movimentazione delle medesime da/a imbarchi o varchi (strada e rotaia).

Nell'area di Sampierdarena, che risulta estremamente complessa, sono state valutate anche le eventuali interazioni tra soggetti, nonché eventuali effetti domino.

---

  
.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato Portuale del 29 MAGGIO 2015**

**Protocollo n. / 4 a) / 2015**

Essendo l'Autorità Portuale il soggetto incaricato dalla normativa quale Ente competente all'approvazione del R.I.S.P. ed ai successivi incombeni, si è provveduto a coinvolgere Amministrazioni e gestori dei servizi pubblici e privati rilevanti per la sicurezza portuale, per l'acquisizione dei dati operativi (modalità di espletamento del servizio e sua tipologia- dotazione di mezzi, attrezzature e addetti- dislocazione del personale, dei mezzi e delle attrezzature in ambito portuale).

Nei primi mesi del 2015 l'attività ha condotto alla versione finale dell'ampio documento di analisi, sul quale le strutture dell'Ente avevano indicato alcune integrazioni e aggiornamenti. Si sono altresì effettuati approfondimenti e valutazioni anche atti a valutare e verificare la coerenza della impostazione metodologica e dei criteri di analisi adottati con la complessità e peculiarità del sistema portuale, nei vari aspetti analizzati dal R.I.S.P..


Al fine di agevolare l'approvazione ed evitare consistenti richieste integrative o modificative suscettibili di incidere sull'intero impianto del R.I.S.P., o comunque di determinare sensibili aggravii, alcune Amministrazioni sono state previamente coinvolte, a cura delle strutture dell'Ente, nella fase di elaborazione.

Le norme regolatrici della Conferenza dei Servizi approvativa prevedono il possibile coinvolgimento delle Associazioni Sindacali e Imprenditoriali, rappresentate nell'odierno Comitato Portuale. La documentazione, preceduta da introduzione esplicativa del complesso documento, è reperibile sul sito di Autorità Portuale di Genova e le strutture dell'Ente sono disponibili ad incontro di approfondimento.

In estrema sintesi, quindi, come stabilito dalle norme sopra richiamate, il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale risulta essere uno strumento di indagine indispensabile alla pianificazione del territorio portuale ed alla pianificazione dell'emergenza in materia di rischi di incidenti rilevanti e, per questo motivo, verrà aggiornato almeno ogni 5 anni per tenere conto delle eventuali modifiche strutturali, impiantistiche, gestionali intervenute nel frattempo nel porto di Genova.

Si sottolinea che il R.I.S.P. ha natura di "valutazione pianificatoria", propedeutica a due distinti esiti, ossia la sua integrazione al Piano Regolatore Portuale (in forza dell'art. 5, comma 5, legge 84/94 e dell'art. 5, comma 9, del decreto 293/01), e la elaborazione di

---

.....  
  
.....  
**(Presidente)**

**segue Comunicazione del Presidente**  
**presentata al Comitato Portuale del 29 MAGGIO 2015**

**Protocollo n. / 4 a) / 2015**

successiva pianificazione di emergenza basata sui possibili scenari incidentali individuati nel R.I.S.P..

Il R.I.S.P., oltre che costituire adempimento normativo (particolarmente complesso e consistente per le dimensioni e la sua configurazione non lineare né "compartimentata" del porto genovese), nel fornire una valutazione di scenario in ordine ai possibili rischi di incidente rilevante nel comprensorio portuale e di suoi specifici insediamenti, ha costituito un quadro sistematico auto-censitorio, auto-valutativo, e di interscambio, in materia di sicurezza delle aziende coinvolte; costituirà fondamentale occasione di dialogo ed interazione tra le diverse Amministrazioni competenti in materia di sicurezza, nonché (anche in ordine ai contributi che potranno pervenire in sede di conferenza approvativa) strumento di verifica condivisa tra dette Amministrazioni sul "sistema portuale" ed i suoi elementi. Infine, strumento propedeutico ad eventuali revisioni regolatrici, contemperanti effettive ed aggiornate esigenze di sicurezza con metodologie, sistemi, presidi, eventualmente più snelli ma più efficaci, se constatati aderenti alle effettive attuali realtà aziendali ed ai loro sistemi ed oneri di sicurezza.

---

  
.....  
**(Presidente)**