

2. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

Su scala nazionale il tema del controllo dei pericoli di incidenti rilevanti in ambito portuale è governato dal D.M. Ambiente 16 maggio 2001, n. 293, che detta la normativa applicabile ai porti *“ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e ai fini della limitazione delle loro conseguenze per l'uomo e per l'ambiente”*. A livello locale il porto di Genova è inoltre soggetto alle ordinanze ed ai regolamenti emanati sull'argomento dall'Autorità Portuale e dall'Autorità Marittima (Capitaneria di Porto).

Il decreto 293/01 - di attuazione dell'art. 4, comma 3, del D.L.vo 17 agosto 1999, n. 334 e s.m.i. - si applica ai porti industriali, petroliferi e commerciali, definiti come *“le aree demaniali marittime a terra e le altre infrastrutture portuali individuate nel Piano Regolatore Portuale, o delimitate con provvedimento dell'Autorità competente, nelle quali si effettuano, con la presenza in quantitativi non inferiori a quelli della colonna 2 dell'allegato I al citato decreto legislativo n. 334 del 1999, attività di carico, scarico, trasbordo e deposito di sostanze pericolose, destinate a stabilimenti industriali, impianti produttivi o depositi, ovvero dagli stessi inviate al porto per l'imbarco”*.

Nelle aree come sopra classificate l'autorità competente - ovvero l'Autorità Portuale nei porti ove istituita o l'Autorità Marittima negli altri porti - promuove la predisposizione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (RISP) da allegare al Piano Regolatore Portuale (art. 5, comma 5, legge 84/94 e art. 5, comma 9, del decreto 293/01) e predisporre il Piano di Emergenza Portuale al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti dagli incidenti rilevanti individuati nel RISP (art. 6, comma 1, del decreto 293/01).

Nello specifico, il RISP deve contenere le informazioni e gli elementi di cui all'Allegato 1 al decreto 293/2001; in sintesi tali informazioni 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 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 RISP, l'autorità competente chiede elementi e informazioni a:

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

successivamente, il RISP viene predisposto a cura dei 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 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 RISP.

Per lo svolgimento delle istruttorie e della valutazione del RISP, l'autorità competente convoca una conferenza dei servizi che risulta composta come da art. 5, comma 2, del decreto 293/01.

Il RISP dovrà essere aggiornato almeno ogni 5 anni allo scopo di tenere conto delle eventuali modifiche intervenute nel frattempo.

Utile evidenziare che nelle more dell'adozione del RISP è facoltà dell'autorità competente, nell'esercizio dei poteri di ordinanza e di regolamentazione ad essa conferiti dalla legislazione vigente, adottare i provvedimenti anche interdettivi necessari ad assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza in materia di rischi da incidenti connessi alle attività svolte dai Soggetti a) e b) come sopra individuati.

A conclusione dell'istruttoria, l'autorità competente, sentito il Prefetto, predispose il Piano di Emergenza Portuale - distinto dal Piano di Sicurezza Portuale - di cui coordina l'attuazione. Il Piano di Emergenza Portuale deve indicare le misure per controllare e circoscrivere gli incidenti in modo da minimizzare gli effetti e limitare i danni per l'uomo, per l'ambiente e per le cose, la procedura di attivazione di tutte le misure di protezione dalle conseguenze di incidenti rilevanti e le procedure per il rapido ripristino delle condizioni di sicurezza operative dopo l'incidente.

Una volta predisposto il Piano di Emergenza Portuale, l'autorità competente predispose e trasmette al Prefetto e alla Provincia tutte le informazioni utili per l'elaborazione del Piano di Emergenza Esterno all'area portuale.

Le sostanze pericolose studiate nel presente Rapporto sono quelle definite nella colonna 1 dell'allegato I al D.L.vo 334/99, tenuto altresì conto di quelle definite pericolose dal Codice IMDG (*International Maritime Dangerous Goods Code*) dell'IMO (International Maritime Organization) per il trasporto marittimo, dall'accordo internazionale ADR (*European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road*) per il trasporto su strada e dagli accordi RID (*Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses*) relativi al trasporto su ferrovia.