

WP3.4

Definizione di procedure per la gestione dell'emergenza e per l'evacuazione

Documento preliminare descrittivo delle procedure specifiche per l'area portuale di Venezia, per la gestione dell'emergenza e per l'evacuazione in caso di incidente rilevante

Versione: documento_descrittivo_def_24062013

Data: 24.06.2013

Luogo: Venezia

Autore: ARTES s.r.l.

Progetto finanziato nell'ambito del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, dal Fondo europeo di sviluppo regionale e dai fondi nazionali.



Ministero dell'Economia
e delle Finanze



REPUBLIKA SLOVENIJA
MINISTRSTVO ZA GOSPODARSKI
RAZVOJ IN TEHNOLOGIJO



Partner
responsabile del
deliverable:



Indice

Premessa	3
1. Norme di Sicurezza e Procedure di emergenza per il Porto di Venezia - Allegato all'Ordinanza 225 del 29/12/2005	4
2. Piano operativo antinquinamento locale (decreto 173/06)	7
3. Monografia per il Servizio Antincendio nel Porto di Venezia	10
4. Piano di Emergenza di Sito	12
5. Piano di Emergenza Esterna relativo ai Rischi Industriali di Marghera – PEE	14
6 Piano Provinciale di Emergenza di Protezione Civile – PPE	19
7 Piano Comunale di Emergenza	22
8 Considerazioni generali	24

Premessa

Il presente documento esamina le procedure vigenti per la gestione delle emergenze, specifiche per l'area portuale di Venezia o comunque riferite ad eventi che coinvolgono o interessano tale area, evidenziando eventuali difformità tra i vari documenti redatti da diversi Enti od Organizzazioni.

Più in particolare, sulla base dei ruoli (attivi o di coordinamento) affidati o ricoperti dall'Autorità Portuale di Venezia (di seguito APV), sono evidenziate le difformità nella terminologia e nelle definizioni usate, la cui discordanza può causare difficoltà di comprensione o malintesi nei messaggi tra Autorità competenti.

Ove possibile vengono riportate le indicazioni per la risoluzione dei problemi connessi con le difformità riscontrate.

Al fine di facilitare la lettura, le citazioni ed i riferimenti alle procedure o norme sono riportati a piè di pagina in corsivo, mentre le difformità ed i suggerimenti sono riassunti entro appositi box in calce a ciascun documento esaminato.

È stata prestata particolare attenzione alla "Catena di Comando", cioè ai ruoli e responsabilità attribuite alle Figure coinvolte nella gestione dell'emergenza ed alle eventuali variazioni nei casi in cui vi sia un'evoluzione dell'emergenza, ad esempio da locale a generale.

Al fine di avere una panoramica il più possibile completa dello stato dell'arte in tema di piani e procedure di emergenza, sono stati esaminati i seguenti documenti:

1. "Norme di Sicurezza e Procedure di Emergenza per il Porto di Venezia" redatto dall'Autorità Portuale di Venezia – Area Sicurezza, Vigilanza e Controllo (allegato all'ordinanza 225 del 29/12/2005)
2. "Piano Operativo Antinquinamento Locale Venezia" redatto dalla Capitaneria di Porto di Venezia – Guardia Costiera (edizione 2006, revisione 2009)
3. "Monografia per il Servizio Antincendio nel Porto di Venezia" redatto dalla Capitaneria di Porto – Guardia Costiera Reparto Operativo Venezia (ed. 2009)
4. "Piano di Emergenza di Sito" – Servizi Porto Marghera S.c. a r.l. (revisione 4/2011)
5. "Piano di emergenza esterna relativo ai rischi industriali" (di seguito PEE) - Prefettura di Venezia (ed. 2011)
6. "Piano Provinciale di Emergenza di Protezione Civile" (di seguito PPE) redatto dalla Provincia di Venezia (ed. 2008)
7. "Piano Comunale di Emergenza" redatto dal Comune di Venezia (ed. 2002 agg. 2011).

1 Norme di Sicurezza e Procedure di emergenza per il Porto di Venezia – Allegato all’Ordinanza 225 del 29/12/2005

Il documento risponde al dettato delle norme vigenti all’epoca e, nel preambolo, fa riferimento specifico alla Monografia per il servizio antincendio nel Porto di Venezia, edizione 1994, superata dalla attuale edizione 2009.

Nella premessa dell’allegato all’Ordinanza non si cita il riferimento al PEE e alle relative responsabilità della Prefettura¹, che viene invece citata nel capitolo 3 “Enti competenti in caso di Emergenza”²; nella definizione di “emergenza”³, inoltre, si introduce il termine “terzi” che appare genericamente riferito a Figure non contemplate tra quelle del Capitolo 3.

Il termine “emergenza” risulta comprendere tutte le tipologie di incidente, come appare dall’elenco del capitolo 4 “Tipologie di emergenze”. Sono ricompresi cioè eventi notevolmente diversi tra loro, che richiedono un grado di allertamento ed un tipo di intervento differente. L’intervento in caso di incidente tecnico senza conseguenze a persone e/o ambiente appare infatti ben diverso da quello in caso di persone colte da malore o da quello connesso ad un rilascio di sostanze tossiche dagli stabilimenti adiacenti al Porto Commerciale.

Andrebbe fornita una definizione più precisa di cosa si intende per “particolare gravità” al punto 6.d)⁴ in modo da evitare discrezionalità nella scelta di contattare o meno la Prefettura.

Il criterio adottato nel PEE ed in altre procedure di emergenza segue le indicazioni del DPCM 25/2/2005, prevedendo una graduazione dei livelli di allertamento, che in genere si articola in tre situazioni: attenzione, preallarme, allarme/emergenza esterna allo stabilimento. L’utilizzo dello stesso criterio di graduazione nell’Ordinanza 225/2005 consentirebbe l’uniformità di termini e di criteri di intervento rispetto al PEE, assicurando anche l’ottimizzazione degli interventi, sia sotto il profilo della tempestività, sia per quanto riguarda il coinvolgimento delle Figure e/o Enti effettivamente necessari.

¹ “L’Autorità Portuale collabora con il servizio antincendio e negli eventuali interventi a seguito di emergenze nelle aree del Porto Commerciale secondo le direttive tecniche del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco e con il coordinamento del Comandante del Porto”.

² “Il Prefetto è l’autorità alla quale l’ordinamento ha affidato il compito di adottare i provvedimenti straordinari ed urgenti a tutela dell’ordine e della sicurezza in caso di emergenze gravi [...] che coinvolgono la popolazione, o che si prevede possano coinvolgere la popolazione”.

³ “Emergenza: condizione anomala che può provocare danni alle persone, all’ambiente ed alle cose. Richiede l’intervento di terzi il cui operato è finalizzato ad annullare e/o ridurre la situazione anomala in atto”.

⁴ “Quando l’emergenza è di particolare gravità vanno attuate, d’intesa con la Prefettura e con l’Autorità Marittima, le procedure previste dal Piano Provinciale di Protezione Civile, predisposto dalla Prefettura”.

La procedura di segnalazione prevista al Capitolo 6 prevede che chiunque rilevi l'emergenza segnali l'evento alla Capitaneria di Porto, APV e Comando VVF. APV dopo aver ricevuto il segnale, verifica la segnalazione e dirama immediatamente l'avviso a CPV e Comando VVF. Questa seconda segnalazione appare ridondante e potrebbe generare malintesi se non si usano i medesimi criteri di individuazione della situazione.

Risulta inoltre improbabile che "chiunque" rilevi l'emergenza telefoni a tutti tre gli Enti; chi rileva l'evento potrebbe non avere subito a disposizione tutti i numeri da chiamare, ma conosce probabilmente il 115 (VVF) che è molto diffuso. Si suggerisce che chi riceve la segnalazione avvisi i tre Enti deputati alla gestione dell'emergenza (o si accerti che siano informati).

Appare necessario uniformare la procedura riportata al punto 6.e) ⁵ per l'azionamento della sirena di allarme a Marghera a quella prevista nel PEE, in modo da coincidere con la procedura del SIMAGE che è gestito da ARPAV.

L'indicazione del punto b.2) del capitolo 6 ⁶, che risulta in linea con i Piani di Emergenza Interni dei Terminal container del Porto Commerciale, potrebbe essere modificata prevedendo l'invio, da parte del reperibile di APV, di un fax informativo al varco comune, dato che i VVF possono arrivare prima del reperibile.

Si ritiene possa essere più pratico, ai fini della gestione dell'emergenza, che la diramazione dell'avviso a tutti i destinatari dell'elenco riportato al punto 6.c) sia fatta sulla base di schemi di intervento basati sugli scenari tipici di incidente e sui livelli di allerta, invece che "a seconda dei casi". Ciò può essere fatto con la predisposizione di una serie di schede basate sulle analisi di rischio, in modo da facilitare la decisione sulla necessità o sulla priorità dell'avviso ed ottimizzare le comunicazioni.

In conclusione, appare necessaria una revisione dell'Ordinanza al fine di definire gli aspetti non chiari e di uniformare la procedura riportata in questa Ordinanza con le altre che trattano l'emergenza nelle stesse aree.

⁵ "Al verificarsi di un evento pericoloso, l'allarme verrà dato, a Marghera, dai tecnici dell'Area Sicurezza dell'Autorità Portuale, in coordinamento con la Prefettura e con la Capitaneria di Porto, mediante azionamento della sirena ...".

⁶ "L'Area Sicurezza dell'Autorità Portuale, per quanto riguarda le aree comuni definite dall'ordinanza n.147/2002, e le imprese portuali, per quanto riguarda le aree dei propri Terminals, sono tenute, in orario operativo, ad inviare una persona al varco di accesso alle aree portuali per condurre i VVF sul luogo dell'evento e/o per accogliere i rappresentanti delle Autorità di controllo."



DIFFORMITÀ

- * I ruoli, le responsabilità e la terminologia appaiono non univocamente definiti e non uniformi con gli altri Piani di Emergenza che regolamentano le stesse situazioni, in particolare con il PEE.
- * La procedura di azionamento sirena a Marghera non è coordinata con il PEE e il PPE.

SUGGERIMENTI

- * Uniformare terminologia, Figure, Enti e relative responsabilità con quelle del PEE.
- * Graduare le evenienze che comportano l'attuazione delle procedure di emergenza introducendo le situazioni di "attenzione, preallarme, allarme" come da DPCM 25/2/2005.
- * Prevedere fax informativo al varco comune da parte del reperibile di APV.
- * Ottimizzare le chiamate di allertamento e relative priorità mediante l'introduzione di schemi di intervento basati sul tipo di scenario e sui livelli di allerta.
- * Uniformare la procedura di segnalazione emergenza a Marghera con quella del PEE che prevede l'uso del SIMAGE e con quella del PPE che prevede l'uso del SIGEV.

2 Piano Operativo Antinquinamento Locale (Decreto 173/06)

Redatto dalla Capitaneria di Porto di Venezia (di seguito CPV), è un documento estremamente specifico e tecnico. Si occupa di descrivere, una volta identificati i soggetti che possono causare, o che hanno causato, l'incidente in ambiente marino o costiero:

- ◆ la localizzazione dell'evento,
- ◆ le sostanze potenzialmente coinvolte,
- ◆ le tecniche di intervento per limitare i danni e rientrare dallo stato di allarme/emergenza.

Specificatamente, il documento si occupa di predisporre le misure necessarie per fronteggiare tutti i casi di inquinamento derivante da immissione di sostanze suscettibili di creare danno all'ambiente marino o al litorale.

Al paragrafo 4.1 sono previste tre situazioni operative:

- 1) evento non significativo ⁷ per il quale è previsto che CPV adotti tutte le misure necessarie, comprese quelle di polizia giudiziaria, ricorrendo ai mezzi disponibili a livello locale, messi a disposizione dalla Società Guardie ai Fuochi, per prevenire o eliminare o attenuare gli effetti; il capo del Compartimento si avvale di consulenti locali per la scelta e l'impiego delle tecniche di lotta, tenendo costantemente informati sull'evoluzione della situazione il Ministero dell'Ambiente, il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, il Comando generale delle Capitanerie di Porto, Prefettura, Regione, Provincia e Comuni interessati e la Procura della Repubblica;
- 2) evento significativo ⁸, per il quale si prevede che il Capo del Compartimento dichiari lo stato di emergenza locale, dandone immediata comunicazione al Ministero dell'Ambiente, che provvederà a sua volta ad informare il Servizio Nazionale della Protezione Civile, al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, al Comando generale delle Capitanerie di Porto, alla Prefettura e alla Procura della Repubblica, ed assuma la direzione di tutte le operazioni, ferme restando le attribuzioni di ogni altra Amministrazione nell'esecuzione dei compiti d'istituto; si avvale, se lo ritiene opportuno, del Local Pollution Center e mantiene costantemente informata la Prefettura che, nella persona del Prefetto, attiverà il PEE e sarà il responsabile delle azioni a terra, nel caso in cui l'inquinamento minacci di interessare la costa;

⁷ "Nel caso di inquinamento o imminente pericolo di inquinamento delle acque di mare causato da immissioni, anche accidentali di idrocarburi o altre sostanze nocive, provenienti da qualsiasi fonte o suscettibili di arrecare danni all'ambiente marino, al litorale e agli interessi connessi..".

⁸ "Qualora il pericolo di inquinamento o l'inquinamento in atto sia tale da determinare una situazione di emergenza .."

- 3) qualora l'emergenza non sia fronteggiabile con i mezzi messi a disposizione dalla Società Guardie ai Fuochi, il Ministero dell'Ambiente richiede alla Protezione Civile che venga dichiarato lo stato di emergenza nazionale; in tal caso il Responsabile dell'Agenzia Nazionale della Protezione Civile assume la direzione di tutte le operazioni sulla base del Piano di Pronto Intervento Nazionale, mentre il Capo del Compartimento Marittimo mantiene il controllo operativo e la responsabilità nell'esecuzione delle attività in mare o comunque condotte dal mare.

Il documento, al capitolo 2.2⁹ prevede il ricevimento della segnalazione di inquinamento da parte della Capitaneria di Porto, la quale attua di conseguenza una serie di azioni tra cui l'informazione di APV via FAX limitatamente al caso di inquinamento portuale (vedere allegato 17).

Questa procedura supporta l'esigenza di revisione del documento precedentemente esaminato per quanto concerne le modalità di comunicazione, dato che nei casi di inquinamento è la Capitaneria di Porto ad informare l'Autorità Portuale e non viceversa. In ogni caso sarebbe opportuna una revisione anche di questo documento, specie nello schema delle comunicazioni, prevedendo che l'Autorità Portuale venga informata prioritariamente, anche via telefonica, così da permettere l'invio tempestivo di personale qualificato, se non altro come osservatore, così da ottimizzare anche l'eventuale coinvolgimento di APV previsto nella fase di richiesta di ulteriori mezzi.

Per organizzare la tecnica di intervento è necessario acquisire, nel più breve tempo possibile, una serie di informazioni basilari, come quantità e tipologia di inquinanti, luogo, struttura della macchia, sulla base delle quali si possono definire le prime azioni da attuare. Nella descrizione delle procedure di intervento all'emergenza, sono indicate diverse situazioni, a seconda che la tipologia di inquinamento sia nota o non nota ed a seconda della localizzazione, ma è ben specificato che si tratta di una "guida delle iniziative da mettere in essere" e non vi è la pretesa di esaurire le azioni da intraprendere, escludendo altre che possono essere quindi decise da chi compie l'intervento.

Il primo principio enunciato è che "Chi inquina deve immediatamente avvisare ed intervenire", perché è ben specificato che "chi inquina paga". Se questo intervento diretto non è possibile, o non viene effettuato, interviene la stessa Capitaneria di Porto dandone conoscenza all'Autorità Portuale; nel caso non siano sufficienti i mezzi antinquinamento messi a disposizione da Guardie ai Fuochi, CPV deve, di concerto con APV, richiedere l'intervento di mezzi dal porto più vicino o di mezzi convenzionati, informando la Centrale Operativa del Comando Generale.

Se l'inquinamento ha invece origini non note, la Capitaneria di Porto provvederà d'ufficio per ciò che attiene le misure operative, dandone conoscenza ad APV; nelle modalità di intervento si annoverano l'intervento operativo da parte di Guardie ai Fuochi, l'intervento in fase di indagine da parte della Capitaneria per riconoscere il

⁹ "Chiunque venga a conoscenza di un inquinamento e/o della minaccia di inquinamento dovrà darne immediata notizia alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Venezia".

colpevole dell'inquinamento e l'intervento finanziario da parte di APV per coprire le spese sostenute.

APV risulta inoltre uno dei componenti del Centro Comando e Controllo Locale Antinquinamento, che viene istituito dal Capo del Compartimento Marittimo, se ritenuto necessario, con lo scopo di migliorare il coordinamento degli interventi antinquinamento e la gestione delle operazioni, e uno dei componenti dell'Unità di crisi che viene istituita nel caso di navi in difficoltà che richiedano l'accesso ad un Luogo Rifugio. L'Autorità Portuale viene sempre informata; appare avere sostanzialmente un ruolo di cooperazione nella richiesta e reperimento di mezzi di intervento qualora l'evento abbia origini note, mentre è solo coinvolta nel sostenere le spese se l'evento ha origine non nota.

Nel Piano sono inseriti alcuni punti sulle sostanze e la loro classificazione¹⁰, che possono creare potenziali confusioni nell'interfaccia con gli altri piani, segnatamente il Piano di Emergenza Esterno della Prefettura, il Piano di Emergenza di Sito o eventuali Piani di Emergenza di altre attività RIR. Il problema può derivare dall'utilizzo di codifiche diverse, in quanto quelle contenute in questo piano sono specifiche per il trasporto navale (IMDG Code), oppure definiscono in maniera puntuale le caratteristiche di tossicità o di comportamento in acqua.

Appare utile prevedere uno strumento di collegamento tra la codifica IMDG, o le caratteristiche di pericolosità in acqua, e la classificazione di pericolosità delle sostanze e preparati secondo la normativa CLP, allo scopo di assicurare una migliore uniformità con il PEE e con il Piano di Emergenza di Sito.

DIFFORMITÀ

- * Non è previsto l'allertamento tempestivo anche di APV.
- * Si rileva l'uso di codifiche per le sostanze pericolose non uniformi con quelle di altri Piani, in particolare PEE e Piano di emergenza di Sito, con possibilità di confusione nelle comunicazioni.

SUGGERIMENTI

- * Prevedere allertamento tempestivo anche di APV.
- * Coinvolgere APV nelle varie fasi evolutive dell'emergenza.
- * Inserire criterio di conversione classificazione sostanze (da IMDG a CLP).

¹⁰ "Inquinamento da idrocarburi .. elencati dall'Appendice I all'Allegato I della Convenzione Internazionale MARPOL 73/78 .. , nonché dall'Allegato A della Legge 979/82 (allegato 6); Inquinamento da altre sostanze nocive o di inquinanti diversi da idrocarburi .. elencate nell'Appendice II all'Allegato II della Convenzione Internazionale MARPOL 73/78 .. , nonché nell'Allegato A della Legge 979/82 (allegato 6); allegato 14 "Tabella sinottica della tipologia di comportamenti dei prodotti chimici e delle misure che possono essere intraprese".

3 Monografia per il Servizio Antincendio nel Porto di Venezia

Redatto dal Reparto Operativo della Capitaneria di Porto di Venezia nel 2009, il documento è strutturato in modo da rispondere alla pronuncia del Consiglio di Stato del luglio del 1994, nella quale si definiscono le competenze tra Capitaneria di Porto e Comando dei Vigili del Fuoco, attribuendo alla Capitaneria la responsabilità di pianificare e disporre gli apprestamenti sul luogo dell'incidente, mentre la direzione tecnica dell'intervento viene attribuita al Comando dei VVF il quale utilizza tutte le risorse tecniche disponibili, per intervenire sull'evento.

Le responsabilità, precisate nell'introduzione ¹¹, individuano nella Figura del Comandante del porto il ruolo direttivo nella gestione dell'emergenza e in quella del Comandante dei VVF il ruolo di direzione tecnica degli interventi.

Lo scopo essenziale del documento è fornire indicazioni e schemi per l'intervento nei casi di incendio, sia a bordo, sia a terra, al personale della Capitaneria di Porto. Vi sono inoltre indicazioni generali sul ruolo e sui principali compiti del personale addetto della prevenzione e lotta antincendio e dei servizi portuali ma non di APV.

Riguardo alle segnalazioni, per la Società Guardie ai Fuochi è specificato l'obbligo di allertare immediatamente Capitaneria di Porto, Vigili del Fuoco ed Autorità Portuale in caso di incendio a bordo o in banchina e nelle vicinanze.

L'Autorità Portuale viene coinvolta nella richiesta di intervento per incendi a bordo (Capitoli 2.3 e successivi, Allegato 2) e per incendi in porto ¹² (Capitolo 2.2 ed Allegato 3).

In questa seconda ipotesi, se l'incendio riguarda magazzini, banchine, piazzali, deposito e sosta in concessione a privato da parte di APV, è richiesta a quest'ultima l'attivazione delle procedure di emergenza di cui all'ordinanza 225/2005, mentre se l'incendio riguarda l'interno degli stabilimenti e dei depositi costieri, il primo intervento dovrà essere a cura della squadra antincendio dello stabilimento/deposito mediante l'attivazione dei propri Piani di Emergenza Interni.

Non sono tuttavia contemplati gli aspetti più generali concernenti il coordinamento con altri Enti e Istituzioni, salvo nel caso di incendio grave o gravissimo, per il quale può essere convocato lo "Staff di crisi" di cui fa parte APV, o di rischio di danni alla popolazione per incendio in porto, per il quale è previsto il coordinamento da parte della Prefettura.

¹¹ "Il servizio antincendio nei porti dipende dal Comandante del porto che predispose le pianificazioni e gli apprestamenti sul luogo, nonché l'adozione di misure contingenti riguardanti le manovre delle navi in porto e l'impiego dei servizi tecnico-nautici; detto servizio viene esplicato dal Corpo nazionale dei Vigili del Fuoco cui spetta la direzione tecnica dell'impiego delle risorse disponibili durante le operazioni antincendio".

¹² "Deve essere considerato caso d'incendio in porto, qualunque manifestazione di fuoco che si verifichi nell'interno dei magazzini portuali o degli stabilimenti o depositi costieri (soggetti alla giurisdizione marittima) e nei punti vulnerabili del porto, particolarmente lungo le banchine".

Anche se si tratta di una monografia specifica, che non ha il fine di regolamentare le emergenze, si rileva l'opportunità di prevedere collegamenti con altri documenti, quali le procedure dell'Ordinanza 225/2005 o il PEE o PPE. Pur essendo citato il Piano di Emergenza di Sito ed anche il PEE, non sono precisate le linee di collegamento con tali Piani. Per casi particolari e tuttavia non rari di situazioni critiche, quali lo sviluppo di fumi tossici o il pericolo di effetti domino, appare opportuno prevedere le modalità di comunicazione e coinvolgimento di APV ed anche degli Enti preposti a gestire il PEE od a intervenire a supporto.

DIFORMITÀ

- * Si richiede genericamente l'intervento di APV, tuttavia non sono specificati i compiti e le responsabilità attribuite ad APV.
- * Non sono chiaramente indicate le modalità per il passaggio del coordinamento dell'emergenza alla Prefettura; in particolare non sono definiti i casi o gli scenari che possono richiedere l'applicazione di altri Piani di Emergenza (come il Piano di Emergenza di Sito, il PEE ed il PPE).

SUGGERIMENTI

- * Chiarire ruolo/compiti assegnati ad APV.
- * Prevedere collegamenti con altri Piani di Emergenza per situazioni critiche particolari, quali sviluppo di fumi tossici (nube tossica) o pericolo di effetti domino.

4 Piano di Emergenza di Sito

Lo scopo del Piano di Emergenza di Sito, redatto da Servizi Porto Marghera S.c. a r.l., giunto alla sua quarta revisione nel 2011, è quello di riunire in un unico documento i Piani di Emergenza redatti da 11 aziende che sorgono sul sito industriale e che possono, in caso di incidente, coinvolgere o interessare le aree di pertinenza di APV. Come espressamente dichiarato nel capitolo dove sono riportati i riferimenti normativi (Capitolo 3) il Piano di sito, pur integrandosi con i piani in vigore nelle aziende del sito, ammette che possano esserci delle difformità, contenute nel capitolo "Deroghe, eccezioni e limitazioni".

Il piano prevede un Presidio SPM/PIE costituito dai locali dove staziona personale specializzato (Squadra VVF di sito), dove sono di stanza anche i mezzi antincendio e dov'è ubicato il Centro Operativo (C.O.) di Pronto Intervento Emergenza. Quest'ultimo è costituito da una sala operativa presidiata 24 ore su 24 dotata di sistemi che devono garantire la gestione e la diffusione delle comunicazioni durante le situazioni di emergenza. Il Piano è basato su un sistema computerizzato di diffusione dei segnali di emergenza (SIGES) gestito dal C.O. il cui funzionamento ed articolazione sono illustrati nel capitolo 8.5. È dedicato principalmente alla diffusione dei messaggi di preallarme, allarme ed emergenza mediante 160 Unità Remote, costituite sostanzialmente da uno schermo, tastiera, mouse ed altoparlante, distribuite all'interno del sito presso le aziende coinsediate. Al Capitolo 5.1.12.1.f) ¹³ è presente un collegamento con il "Piano di Emergenza a Mare" emesso dalla Capitaneria, (che altro non è che il "Piano Operativo Antinquinamento Locale") nel caso vi sia un evento che interessa le banchine con coinvolgimento di prodotti solidi o liquidi. Inoltre, anche nei riferimenti normativi, al capitolo 3 del Piano e della procedura SICUREZZA 02 ¹⁴ e della procedura SICUREZZA 03 ¹⁵, è necessario riportare anche altri documenti come il Piano Provinciale di Emergenza e l'Ordinanza 225/2005.

Nella procedura SICUREZZA 02 e SICUREZZA 03 sono precisate le interazioni e le modalità di comunicazione con le Figure del PEE, consistenti sia nell'allertamento che nell'informativa degli Organi competenti.

APV risulta citata in questo Piano come destinatario in copia del documento stesso e nell'elenco riportante i numeri telefonici delle Autorità/Enti esterni Competenti al capitolo 8.4.3; in alcun punto del Piano e nelle procedure SICUREZZA 02 e SICUREZZA 03 risulta previsto l'allertamento o la segnalazione dell'evento ad APV.

¹³ "Nel caso specifico dei Reparti/Funzioni che comprendono le banchine Liquidi/Solidi oltre a quanto previsto ai punti a-e, il Responsabile di Unità deve:

- allertare i Comandanti delle eventuali navi ormeggiate ai propri pontili/banchine;
- sospendere le operazioni di carico/scarico;
- attivare quanto previsto dalle Norme di Emergenza di Reparto/Funzione e dal Piano di Emergenza a Mare emesso dalla Capitaneria di Porto di Venezia."

¹⁴ "Gestione del flusso delle comunicazioni relativo alle richieste di informazioni pervenute dalla Sala Operativa SIMAGE".

¹⁵ "Informativa alle Autorità in caso di incidenti o di eventi anomali".

Nel capitolo 8.3 e nei seguenti sono inserite sotto forma di schede importanti informazioni relative agli eventi incidentali ipotizzati dalle varie Aziende, supportati da cartografie esplicative, le utenze telefoniche chiave delle varie aziende all'interno del petrolchimico e delle aziende limitrofe.

DIFFORMITÀ

- * Si rilevano alcune difformità formali tra le sequenze di azioni descritte nell'ambito dei compiti assegnati ad alcune figure, in particolare il tecnico di turno, e gli schemi del capitolo 6.0.1. Si rileva una certa disomogeneità tra la terminologia di classificazione dei vari livelli di emergenza utilizzata nel presente Piano e quanto disposto dal DPCM 25 febbraio 2005, alla base del PEE.
- * Mancano i riferimenti a Piani e Procedure connessi alla gestione di incidenti nell'area portuale.
- * Non è previsto allertamento o coinvolgimento di APV, anche se risulta destinataria di una copia del Piano stesso e viene riportata nell'elenco telefonico delle Autorità di possibile interesse.

SUGGERIMENTI

- * È opportuno riportare i riferimenti legislativi a Piani e Procedure ad esso collegate.
- * Va previsto l'allertamento anche dell'Autorità Portuale, dato che il sito rientra nell'ambito di competenza.

5 Piano di Emergenza Esterna relativo ai Rischi Industriali di Marghera – PEE

Redatto dalla Prefettura di Venezia, in collaborazione con numerosi Enti e organizzazioni, tra cui VVF, ARPAV, Comune, Provincia, viene trasmesso in copia anche ad APV; considera solo le attività a rischio di incidente rilevante dell'area industriale di Porto Marghera e le relative possibili interazioni tra esse, rinviando al Piano Provinciale di emergenza di Protezione Civile per altre attività e per maggiori dettagli e definizioni.

Le aziende a Rischio di Incidente Rilevante (RIR) sono tutte censite nel documento, che si riferisce alla situazione riportata nelle schede di informazione predisposte dalle aziende ai sensi dell'allegato V del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii. inoltrate in date che vanno dal 2006 (Alcoa s.r.l., Bunge Italia S.p.A., ENI S.p.A., IES S.p.A., S. Marco Petroli S.p.A.) al 2009.

Con riguardo specifico alle emergenze in ambito portuale, tra i "Riferimenti legislativi, normativi e di pianificazione" riportati al paragrafo 3 della Premessa sono citati il "Piano di emergenza del Sito Petrolchimico" (ediz. 2003), lo "Studio integrato d'area di Porto Marghera" prodotto da ARPAV (ed. 2005) ed il "Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale" prodotto da APV (ediz. 2008). In questo capitolo andrebbero inserite anche le Procedure di emergenza emanate con Ordinanza 225/05 di APV in modo da assicurare il coordinamento in caso di aggiornamento dei documenti.

Nel capitolo "Modello organizzativo di intervento", paragrafo 2, è previsto il coinvolgimento di APV solo in occasione della costituzione dell'Unità di crisi interistituzionale ¹⁶, senza tuttavia indicare le responsabilità o compiti eventualmente richiesti.

Il coinvolgimento dell'Autorità Portuale appare necessario già nella fase iniziale di segnalazione di un'emergenza in area portuale, al fine di ottimizzare il coinvolgimento delle risorse secondo le specifiche specializzazioni e capacità, di ottenere informazioni su merci e/o mezzi in caso l'evento interessi banchine o navi, di evitare sovrapposizioni di competenze ed incongruenze nelle modalità di intervento e nella catena di comando.

Si rileva, tra l'altro, che tra i piani di emergenza interni analizzati, relativi alle aziende che non risultano coinsediate nel sito petrolchimico di Porto Marghera, solo quelli di DECAL S.p.A., ENI S.p.A., TIV S.p.A. e VECON S.p.A. prevedono che APV sia informata.

La gestione dell'emergenza è sostanzialmente basata sul sistema SIMAGE, che viene descritto nel capitolo "Situazione", paragrafi 3.b) e 4 e che consiste, sinteticamente, in un insieme di rilevatori o sensori i cui segnali sono trasmessi ad un computer nel quale sono installati appositi software concepiti per il controllo e l'elaborazione dei dati, che permettono anche la simulazione di scenari incidentali basata sulle

¹⁶ "A seconda della natura e delle dimensioni dell'emergenza, possono essere chiamati ad intervenire i rappresentanti di Autorità Portuale, ...".

condizioni meteo rilevate in tempo reale in una delle stazioni meteo della zona industriale che risulta più vicina all'origine dell'evento.

Il sistema assicura il monitoraggio dell'area industriale mediante acquisizione in continuo di una serie di dati, provenienti da analizzatori e sensori che rilevano la presenza e concentrazione di particolari inquinanti. Per qualsiasi deviazione dalla norma di questi segnali (guasto, segnale spurio, concentrazione di inquinante superiore ai valori di soglia concordati con i gestori degli impianti), il personale di guardia nella sala operativa del SIMAGE (dislocata presso il Dipartimento ARPAV di Venezia e presidiata H24) attua la procedura di "acquisizione evento" riportata nell'Allegato "H" al PEE. Se si tratta di concentrazione superiore alle soglie o di segnalazione di incidente (sia telefonica che proveniente dal sistema SIGES interno al sito petrolchimico), viene attivato l'allertamento.

I tre livelli di allerta, codificati secondo quanto previsto dal DPCM 25/02/2005, sono stabiliti in:

- Attenzione
- Preallarme
- Allarme/Emergenza esterna allo stabilimento.

A questi si aggiunge la segnalazione di Cessato allarme che può essere diramata solo dalla Prefettura.

Il livello di attenzione prevede una verifica telefonica della segnalazione con il tecnico di turno, da parte dell'operatore SIMAGE, entro un tempo prefissato di 10 minuti. Se l'operatore non riesce ad ottenere conferma in questo tempo, il sistema passa automaticamente al livello successivo.

Nell'Allegato G "SIMAGE – Definizione degli stati" viene descritta la procedura di attivazione del sistema SIMAGE. Il livello di Preallarme comporta l'informazione, da parte dell'operatore SIMAGE, alla sala operativa dei VVF. Gli operatori di sala con il supporto del proprio responsabile, possono attivare autonomamente i primi due livelli, mentre solo la Prefettura può decidere il passaggio allo stato di Allarme a al successivo Cessato allarme. In funzione del livello di allerta è quindi prevista l'eventuale costituzione, da parte del Prefetto, della Sala Operativa Unica e dell'Unità di crisi.

Il PEE definisce il Modello Organizzativo di Intervento, che tra gli elementi essenziali prevede:

- l'organizzazione di un comando che fa capo ai Sindaci ed alla Prefettura di Venezia in stretta integrazione operativa con i Vigili del Fuoco, e con la centrale operativa del 118, le USSL competenti, l'ARPAV, la Provincia di Venezia, le Forze dell'Ordine ed il concorso delle Organizzazioni di Volontariato;
- la rete di rilevamento e controllo ambientale;
- la struttura operativa tecnico-sanitaria per gli interventi di soccorso e trattamento degli eventuali infortunati;

- il sistema per la segnalazione dell'emergenza alla popolazione, denominato "Rialto" e descritto nell'allegato "L", costituito da pannelli stradali luminosi a messaggio variabile, da sirene di emergenza a diffusione cittadina negli abitati di Mestre, Marghera e Mira, da reti locali radio e TV.

Per l'Organizzazione di Comando e Controllo, descritta al paragrafo 2 del capitolo "Modello organizzativo di intervento", sono previste la collocazione della Sala Operativa Unica (SOU) e l'individuazione del Centro Operativo Avanzato (COA). La direzione e il coordinamento delle operazioni viene esercitata dalla Sala Operativa Unica, nella quale si insedia l'Unità di crisi interistituzionale costituita di norma da rappresentanti di Prefettura, Regione, Provincia, Comune, Sindaci dei comuni coinvolti nell'emergenza, Questura di Venezia, Comandi Esercito Italiano, Carabinieri, Marina Militare, Capitaneria di Porto di Venezia, Guardia di Finanza, Corpo Forestale dello Stato competenti per territorio, Comando Provinciale Vigili del Fuoco, Centrale Operativa 118. Per consentire lo svolgersi con successo dei soccorsi è fondamentale individuare sul luogo dell'emergenza un Centro Operativo Avanzato per tutti gli Enti presenti e raccordato con i servizi sanitari di emergenza, coordinati dal Direttore Tecnico dei Soccorsi, nella persona del Comandante Provinciale dei VV.F.

L'assenza di collegamenti o riferimenti diretti con altre procedure di emergenza riguardanti le stesse aree e con gli Enti preposti alla gestione dell'area portuale, anche considerando gli scopi espressamente delineati al paragrafo 2 della Premessa ¹⁷, comporta alcune discontinuità e problematiche che sono di seguito esposte.

Tra le modalità di segnalazione dell'emergenza, basate prevalentemente sul collegamento essenzialmente automatico con il sistema SIGES e con la strumentazione del sistema SIMAGE, oppure sulle comunicazioni telefoniche dal 115, dal 118 o dalla segnalazione via fax, appare opportuno regolamentare meglio le segnalazioni telefoniche da parte di terzi, ai quali probabilmente non sono noti i numeri per emergenze 041-5445999 o 041-5445911 riportati Allegato H.

Dall'analisi delle schede delle aziende su cui si basa il PEE, solo in qualche caso risulta ipotizzabile una localizzazione degli eventi presso o nell'area delle banchine, per cui appaiono non contemplati incidenti con origine in queste aree e tantomeno con origine a bordo di navi ormeggiate, anche se i rischi diretti ed indiretti (per esempio effetti domino) possono comportare emergenze significative.

Appare opportuno valutare l'inserimento di eventi con origine sugli impianti o sistemi di travaso da navi ormeggiate o anche sul naviglio stesso, considerando sia i

¹⁷ "Per quanto esposto il presente Piano intende::

- ◆ ...
- ◆ armonizzare le misure e le procedure operative degli Enti responsabili dei soccorsi nell'immediatezza dell'evento calamitoso allo scopo di contenere i danni a persone e cose;
- ◆ costituire fonte di informazione per le Autorità locali ai fini della pianificazione degli interventi e della regolamentazione del territorio di propria competenza;
- ◆ conferire carattere di automaticità e tempestività alle segnalazioni di allarme ed agli interventi di Enti ed Organi competenti in caso di incidente."



rischi di incendio (contemplati nella Monografia Antincendio precedentemente commentata), sia quelli di spandimento in acqua.

Con riguardo ai compiti ed azioni prescritte nel capitolo “Competenze e Responsabilità” al livello di allarme, si rileva la difformità al punto (15) nel ruolo di CPV ¹⁸ rispetto a quanto previsto nella Monografia Antincendio, dove la Capitaneria concorda l'intervento solo con il Comandante Provinciale dei VVF, al quale demanda la direzione tecnica, e rispetto a quanto previsto nel Piano Operativo Antinquinamento Locale, dove l'emergenza a mare è dichiarata dal Comandante della CPV che assume la direzione di tutte le operazioni. Appare pertanto opportuna una revisione finalizzata all'uniformità di indicazioni su responsabilità e competenze.

Negli allegati sono inserite le cartografie, con la dislocazione dei punti critici e gli involuppi degli eventi incidentali previsti nei Rapporti di Sicurezza delle Aziende RIR, che interessano tutta l'area di Porto Marghera e le procedure di evacuazione della popolazione coinvolta, sia essa relativa al personale delle aziende coinsediate nell'area portuale che la popolazione civile residente nelle aree limitrofe.

Tali procedure, come pure eventuali modalità di soccorso, è opportuno siano estese anche al personale a bordo delle navi ormeggiate alle banchine, se localizzate entro le aree di danno o comunque interessate dall'evento: in questo caso le comunicazioni con tali unità dovranno essere regolamentate in base alle competenze normative e tenendo conto che il personale di bordo o gli eventuali passeggeri non sono stati informati come i visitatori delle aziende RIR, quindi può essere necessaria assistenza particolare (accompagnamento, presenza di interprete, ecc.).

In Annesso 1 al PEE sono contenute tutte le schede di cui all'Allegato V del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii. redatte dalle aziende, con le informazioni su eventi e sostanze pericolose. Le sostanze sono classificate in funzione della normativa cogente per questa tipologia di documenti (quindi non tengono conto della classificazione IMDG richiamata dal “Piano Operativo Antinquinamento Locale”).

In Annesso 2 al Piano di Emergenza Esterna della Prefettura sono inserite le planimetrie relative alle vie di fuga da percorrere per evacuare velocemente il sito.

In conclusione, si auspica una revisione finalizzata ad assicurare maggiore, se non completa, uniformità con le procedure e piani vigenti che riguardano l'ambito portuale, considerando anche le evenienze incidentali coinvolgenti le aree di

¹⁸ “Nel contesto dell'emergenza esterna per rischi industriali, la Capitaneria di Porto di Venezia è interessata, per la zona di propria competenza, ai seguenti possibili incidenti:

- rilascio in mare di sostanze tossiche e/o inquinanti da parte degli stabilimenti;
- incidenti interni agli stabilimenti le cui conseguenze si estendono fino al mare.

L'allarme per i tipi di incidenti di cui sopra sarà diramato alla Capitaneria interessata secondo le procedure e agli Enti interessati. Appena ricevuto l'allarme la Capitaneria di Porto, inoltre, dovrà:

- assicurarsi che le altre componenti della Protezione Civile siano allertate e, in caso contrario, provvedervi direttamente;
- concordare con le sopracitate componenti della Protezione Civile le azioni da intraprendere.”

banchina e quelle limitrofe ai canali allo scopo di completare gli scenari e le relative procedure di intervento.

DIFORMITÀ

- * Assenza di collegamenti o riferimenti diretti ad altre procedure o piani riguardanti le stesse aree o ad APV può comportare problemi nelle fasi di segnalazione dell'evento, in particolare per:
 - ◆ modalità di allertamento e comunicazione basate essenzialmente su segnali di rilevatori o analizzatori o di sistemi automatizzati presenti solo o quasi nell'ambito del sito petrolchimico,
 - ◆ l'indicazione di numeri telefonici riferiti alla sala SIMAGE,
 - ◆ l'assenza di allertamento tempestivo di APV.
- * Non sono contemplati scenari con origine su navi ormeggiate o sulle banchine o riferiti a spandimenti in acqua.
- * Alla Capitaneria di Porto sono affidate competenze diverse rispetto alla Monografia Antincendio e al Piano Operativo Antinquinamento Locale.

SUGGERIMENTI

- * È opportuno prevedere il coinvolgimento nella fase iniziale dell'emergenza, da parte dello stesso gestore, anche di APV.
- * Appare utile inserire anche scenari localizzati in banchina o riguardanti sversamenti in acqua.
- * Si suggerisce di precisare più in dettaglio le responsabilità e modalità di comunicazione per l'evacuazione o l'intervento per eventi localizzati in banchina o su navi ormeggiate, comprendendo anche l'informazione e/o l'evacuazione di eventuali passeggeri.
- * È da prevedere la verifica di uniformità di termini, sigle e competenze previste nelle procedure di emergenza portuale (Monografia Antincendio e Piano Operativo Antinquinamento Locale).

6 Piano Provinciale di Emergenza di Protezione Civile – PPE

Redatto nel 2008 a cura della Provincia di Venezia – Settore Protezione Civile e Difesa del suolo – con il contributo di altre Amministrazioni ed Enti esterni, oltre a fornire un quadro degli aspetti socioeconomici e dei relativi rischi presenti sul territorio della provincia, delinea la catena di comando e le competenze generali degli organi che devono intervenire in caso di emergenza.

Il Piano considera vari rischi (industriale comprendente anche il trasporto di sostanze pericolose, idraulico, sismico, idropotabile, meteorologico, di incendio boschivo, di mareggiate) e segue le linee guida regionali, per cui l'organizzazione e la catena di comando sono pensate allo scopo di far fronte ad emergenze anche molto estese e con caratteristiche ed entità molto differenti.

Relativamente al rischio industriale, il Piano considera solo le aziende rientranti nell'ambito di applicazione degli articoli 6, 7 ed 8 del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii., con una integrazione relativa al trasporto su strada e ferrovia svolta dai redattori mediante un'analisi di massima dei rischi connessi ad alcuni scenari tipici. Tralasciando le attività localizzate fuori dell'area di Porto Marghera, le aziende considerate sono le stesse del PEE.

Per completezza sarebbero da considerare anche i rischi derivanti da aziende non soggette alla normativa Seveso, le quali, pur con quantità di sostanze inferiori alle soglie della normativa Seveso possono comportare pericolo per la popolazione in virtù della loro localizzazione, ma soprattutto i rischi connessi con l'ambito portuale, sia provenienti da attività a terra, sia da incidenti nei canali e darsena del porto.

Riguardo alla catena di comando, il Piano segue il dettato dell'art. 24¹⁹ del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii., prevedendo, in sequenza, che il Comando dei VVF avverta il Prefetto, il Sindaco, il Presidente della Provincia, l'ARPAV e il SUEM.

L'attivazione del sistema di allertamento della popolazione per le aree di Marghera, Catene e Malcontenta è decisa dal Comando VVF, mentre il Prefetto provvede all'allertamento delle strutture sanitarie, di eventuali altre Amministrazioni e, qualora necessario, di una serie di Enti ed Organizzazioni tra cui sono citate APV, CPV, Guardie ai Fuochi.

Diversamente da quanto previsto nel PEE, nel Piano Provinciale di Emergenza non è prevista la presenza della Regione nell'Unità di crisi interistituzionale e la nomina del Direttore Tecnico dei Soccorsi nei pressi del luogo di accadimento dell'evento.

Per la gestione delle emergenze è previsto l'uso di un sistema computerizzato denominato SIGEV (Sistema Informativo Gestione Emergenze provincia di Venezia)

¹⁹ "Al verificarsi di un incidente rilevante il Gestore è tenuto a:

.. b) informare il Prefetto, il Sindaco, il Comando provinciale dei Vigili del fuoco, il Presidente della Giunta regionale ed il Presidente dell'Amministrazione provinciale comunicando .."

costituito da un archivio informatizzato e da un software che consentono, in particolare:

- * di acquisire segnalazioni di eventi calamitosi attraverso telefono, fax, e-mail, archiviando i dati dopo una verifica richiesta dal sistema (con verifica delle autorizzazioni di inserimento);
- * di trasmettere fax precompilati alle Autorità competenti;
- * di tenere un “giornale delle operazioni” dove sono registrate tutte attività svolte e gli autori delle operazioni;
- * di reperire dagli archivi cartografici ed anagrafici i dati e le informazioni necessarie alla gestione dell’evento, consultando anche scenari di rischio precedentemente registrati;
- * di “utilizzare modelli di calcolo per la perimetrazione delle aree soggette a rischio e la visualizzazione dell’evoluzione nel tempo del fenomeno”;
- * di attivare i mezzi previsti per l’allertamento della popolazione (segnalazioni acustiche, messaggi telefonici, ecc.);
- * di mantenere il collegamento con sedi periferiche provinciali.

Il SIGEV è integrato da un analogo sistema a livello comunale (SIGEV-COM), che opera limitatamente al territorio comunale di Venezia, e può connettersi con altri sistemi tramite il SIGEV-WEB in modo da raccogliere ulteriori dati dai comuni della provincia.

Non sono precisate le responsabilità e modalità di attivazione del SIGEV, tuttavia, con riguardo al rischio industriale al capitolo 8.2.8 ²⁰ si accenna ad un sistema la cui sala di comando è posta presso la sede del Comando Provinciale dei VVF a Mestre, dove è istituita anche la Sala Operativa Unica che è in stretto collegamento con il SIMAGE descritto nel PEE.

Le modalità di allertamento e di informazione alla popolazione per il rischio industriale appaiono non uniformi con quanto previsto nei Piani e Procedure riguardanti l’area portuale (che coincide per buona parte con quella dell’area industriale di Porto Marghera), per cui appare auspicabile una verifica che porti a uniformare sigle, definizioni, catena di comando e procedure.

Si rilevano anche alcune ridondanze per aspetti gestiti dai sistemi SIGEV, SIMAGE e SIGES, in particolare riguardo alla “perimetrazione delle aree soggette a rischio..” cioè alla previsione dell’evoluzione di scenari incidentali. Considerato che le informazioni tratte da tali previsioni possono essere determinanti per la gestione dell’emergenza, fornendo anche indicazioni per l’eventuale evacuazione o per altre misure di protezione, potrebbe essere utile una verifica dei risultati forniti dai tre sistemi in funzione anche della flessibilità nell’analisi degli scenari e della possibilità di utilizzare dati affidabili sulle condizioni meteorologiche, cioè dati in tempo reale e riferiti a luoghi vicini all’origine o situati nell’area di maggior impatto.

²⁰ “Per quanto riguarda la zona industriale di Marghera è attivo un sistema di allertamento della popolazione tramite emissione di segnali acustici con l’utilizzo di sirene.”

DIFORMITA'

- * Sono considerati solo scenari di rischio provenienti dalle attività/aziende in regime Seveso, non localizzati su navi all'ormeggio o in transito nei canali o nell'area portuale.
- * Non è prevista la convocazione della Regione nell'Unità di crisi interistituzionale e la nomina del Direttore Tecnico dei Soccorsi previsti dal PEE.
- * Le modalità di allertamento e di informazione alla popolazione per il rischio industriale appaiono non uniformi con quanto previsto nei Piani e Procedure riguardanti l'area portuale.
- * La perimetrazione delle aree soggette a rischio è prevista mediante uso del sistema computerizzato SIGEV, che appare però ridondante con i sistemi SIMAGE e SIGES previsti anche per le medesime valutazioni previsionali.

SUGGERIMENTI

- * Inserire anche rischi derivanti da attività non soggette a D.Lgs.334/99.
- * Nominare il Direttore Tecnico dei Soccorsi o figura equivalente sul posto.
- * Appare opportuno un miglior coordinamento con Piani riguardanti le stesse aree di interesse per quanto riguarda modalità e procedure di allertamento ed informazione.

7 Piano Comunale di Emergenza

Redatto nel 2002 dal Comune di Venezia (Servizio Protezione Civile e Direzione Centrale Ambiente e Sicurezza del Territorio), con il contributo di vari Gruppi di Lavoro comprendenti esperti dell'ARPAV e della Provincia e volontari dei gruppi comunali di protezione civile, è articolato in una prima parte generale, datata 2002 e in una seconda parte contenente indicazioni sulla catena di comando, l'organizzazione, le strutture comunali di protezione civile e gli scenari di rischio, datata 2008. La cartografia allegata è aggiornata al 2011.

In questa seconda parte, per quanto riguarda i rischi industriali, che coincidono sostanzialmente con i rischi localizzati nell'area portuale, sono trattati, nell'ordine:

- * la comunicazione ed informazione alla popolazione, che pur citando l'esistenza di "sirene" al paragrafo 4.2.1.7 ²¹ e riferendosi al progetto "Rialto" al paragrafo 1.3.5.1, non fornisce indicazioni sulle modalità di coordinamento con i sistemi computerizzati di ausilio alla gestione di emergenze (SIMAGE, SIGEV e SIGEV-COM);
- * la costituzione dell'organo di indirizzo e regia, che appare essere il C.O.C. (Centro Operativo Comunale previsto anche dal Piano Provinciale di Emergenza) di cui si indica la composizione comprese anche le Funzioni di Supporto, tra le quali risulta esserci l'ARPAV;
- * la descrizione dei ruoli e compiti delle varie Figure e Funzioni di supporto;
- * gli scenari di rischio, riferiti alle aziende soggette al D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii. ed al trasporto su gomma di sostanze pericolose.

Analogamente al Piano Provinciale si ritiene siano auspicabili anche previsioni di incidente in attività che pur non risultando soggette agli artt. 6, 7 ed 8 del D.Lgs. 334/99 e ss.mm.ii., possono comportare rischi significativi di incidente con coinvolgimento di altre attività esterne (per esempio per incendi che comportano lo sviluppo di fumi tossici).

Nelle varie fasi in cui sono suddivise le azioni ed operazioni da attuare in caso di emergenza per incidente nell'area portuale, ma anche per grande incendio nel centro storico, non è istituzionalmente previsto l'allertamento o il coinvolgimento di APV, né di CPV. Non sono inoltre trattati incidenti localizzabili su navi ormeggiate ai moli del porto commerciale, oltre che del porto industriale.

²¹ "Per diramare l'allarme alla popolazione potenzialmente coinvolta da un incidente è stato realizzato un sistema sonoro composto da un modulo di comando, da cui è possibile attivare via ponte radio tutti o parte di undici gruppi di altoparlanti "sirene" dislocati ..".

DIFFORMITA'

- * Sono considerati solo i rischi derivanti da attività soggette alla normativa Seveso, non scenari da navi all'ormeggio o nei canali.
- * Vi sono alcune discordanze rispetto ad altri Piani (PEE, PPE) riguardo a:
 - ◆ sistemi di allertamento e segnalazione, in quanto non sono fornite modalità di coordinamento con i sistemi SIGEV, SIMAGE, SIGES,
 - ◆ informazione e coinvolgimento APV nelle fasi iniziali.

SUGGERIMENTI

- * Appare necessario un coordinamento con il PEE ed il PPE per quanto riguarda i sistemi di comunicazione ed allertamento della popolazione, prevedendo anche il caso di incidenti in attività non RIR, ma che possono comunque interessare l'esterno delle attività stesse o l'area portuale.
- * Va prevista la segnalazione di evento incidentale anche ad APV, oltre che a CPV, sia per scenari in ambito portuale, sia nel caso di grande incendio in zone del centro storico che possano richiedere l'allontanamento di navi ormeggiate.
- * Potrebbe essere utile inserire scenari di incidente a bordo di navi ormeggiate, prevedendo il coordinamento con APV, oltre che con CPV.

8 Considerazioni generali

Il fatto che la maggior parte dell'area portuale, o almeno quella in cui sono maggiormente ipotizzabili scenari di rischio, coincida con l'area industriale di Porto Marghera e sia adiacente ad importanti centri abitati comporta anche una molteplicità di riferimenti normativi sui Piani di Emergenza. Gli obblighi conseguenti all'applicazione di tali norme pongono responsabilità in capo a molteplici soggetti, qualche volta con competenze che possono, anche parzialmente, sormontarsi.

Appare pertanto necessaria particolare attenzione nel coordinamento delle diverse fasi in cui si esplicano le responsabilità, fin dalla predisposizione di procedure e Piani, prevedendo l'informazione o il coinvolgimento delle varie Figure responsabili in modo da assicurare l'ottimizzazione delle risorse.

Considerati anche gli obblighi legali previsti per APV dall'art. 6 del D.M.A. 293/2001 e ss.mm.ii., tra i quali c'è quello di predisporre il Piano di Emergenza Portuale, appare opportuno un coordinamento delle procedure di informazione ed allertamento dei Piani di Emergenza per i casi di incidente che coinvolgono aree portuali, in modo da uniformare le segnalazioni e le comunicazioni assicurando la necessaria tempestività per la corretta gestione delle situazioni.

Nella tabella di sintesi in Allegato 1 sono riportate le informazioni chiave per ciascuna procedura precedentemente analizzata ed è evidenziato il collegamento tra i ruoli che la stessa Figura ha nelle diverse procedure.