

WP7.2

Verifica dello stato di attuazione e armonizzazione dei piani di safety per le modalità di trasporto di sostanze pericolose

Documento di sintesi

Versione: documento_sintesi_wp7.2_14112013

Data: 14.11.2013

Luogo: Venezia

Autore: Autorità Portuale di Venezia

Approvato dal partenariato: Sì

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:



Versione	Data	Descrizione modifiche
bozza_documento_sintesi_wp7.2	09.04.2013	Prima emissione in bozza
documento_sintesi_wp7.2_14112013	14.11.2013	Allegate check list di Monfalcone e di Chioggia e relativo aggiornamento del documento

Indice

Normativa	4
<i>Norme tecniche</i>	5
Premessa	6
Documento di sintesi	7
Sinergie	10
Bibliografia	12

Normativa

Regolamento 725/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 31 marzo 2004 relativo al miglioramento della sicurezza delle navi e degli impianti portuali

Direttiva 2012/18/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 4 luglio 2012 sul controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, recante modifica e successiva abrogazione della direttiva 96/82/CE del Consiglio (a partire dal 01.06.2015)

Direttiva 2005/65/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 26 ottobre 2005 relativa al miglioramento della sicurezza dei porti

Direttiva 2003/105/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 16 dicembre 2003 che modifica la direttiva 96/82/CE del Consiglio sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose

Direttiva **96/82/CE** del Consiglio del 9 dicembre 1996 sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose

D.Lgs. 09.04.2008, n. 81 Testo unico sulla salute e sicurezza del lavoro “Attuazione dell’art. 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”

D.Lgs. 06.11.2007, n. 203 “Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti”

D.Lgs. 21.09.2005, n. 238 “Attuazione della direttiva 2003/105/CE, che modifica la direttiva 96/82/CE, sul controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose”

D.Lgs. 17.08.1999, n. 334 “Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose (Grandi Rischi)”

D.Lgs 27.07.1999, n. 272 “Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485”

D.M.A. del 16.05.2001, n. 293 “Regolamento di attuazione della direttiva 96/82/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose”

D.M. 09.08.2000 “Linee guida per l’attuazione del sistema di gestione della sicurezza”

D.M. 10.03.1998 “Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell’emergenza nei luoghi di lavoro”

Legge 28.01.1994, n. 84 “Riordino della legislazione in materia portuale”

Codice IMDG – International Maritime Dangerous Goods Code – Emedamento 35 – 2010

ADR – Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route – Edizione 2011

RID – Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses – Edizione 2011

Norme tecniche

Norma BS OHSAS 18001:2007 “Occupational health and safety management system – Requirements”, BSI 2007

Norma UNI-INAIL “Linee Guida per un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSL)”, 2001

“Linee Guida per un Sistema di Gestione della Salute e Sicurezza sul Lavoro (SGSL)”, Manuale del sistema e Guida operativa, 2003

Premessa

Durante il meeting di progetto dello scorso 17.01.2012 APV, coordinatore di questa work package, ha presentato ai vari partner le finalità e la modalità con cui si sarebbe svolta l'attività (Allegato 1).

L'obiettivo dell'attività WP7.2 è la creazione di una "best practice" sui sistemi integrati di gestione della safety per le aziende presenti nell'ambito portuale, al fine di predisporre i contenuti per la redazione di un piano di safety, come espressione di Linee Guida finalizzate alla progressiva armonizzazione tra i Porti.

Dato che, ai sensi del D.M. 09.08.2000, le aziende soggette a rischio di incidente rilevante (RIR) devono adottare un sistema di gestione della sicurezza (SGS), si è scelto di porre l'attenzione sulle aziende non soggette a rischio di incidente rilevante (NON RIR).

Quest'ultime, infatti, che movimentano merci pericolose in quantitativi tali da non rientrare in Seveso, possono, volontariamente, implementare un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro (SGSL) in linea, ad es., con la norma tecnica internazionale BS OHSAS 18001:2007 o con le Linee Guida nazionali UNI-INAIL.

Per quanto detto, APV ha proposto a ciascun partner di rispondere a una serie di domande, relativamente alla movimentazione di merci pericolose, sulla base dell'analisi del sistema adottato da ogni azienda del proprio Porto che ha attuato un SGSL, predisponendo la check list WP7.2 (Allegato 2).

Documento di sintesi

Dalle risposte pervenute dai Porti di Ravenna, Capodistria, Nogaro, Trieste, Venezia, Monfalcone e Chioggia (Allegato 3) si evince come tutti i partner abbiano risposto positivamente o abbiano dato una risposta alle domande poste, al fine di delineare la “best practice”.

Interessanti elementi di spunto risultano il Porto di Nogaro e il Porto di Monfalcone, che hanno fornito parte delle risposte sulla base della attuale operatività, che non prevede la movimentazione di merci pericolose, e parte delle risposte sulla base dell'ipotesi futura di possibili sviluppi nella movimentazione di merci pericolose.

I riscontri ottenuti mediante la compilazione, da parte dei suddetti Porti, della check list WP7.2, sono stati elaborati e dal meglio delle informazioni è emerso quanto segue.

- ✓ Tutto il personale, proprio o di terzi, coinvolto nella movimentazione di merci pericolose deve essere informato sulla valutazione dei rischi legati all'attività generale e connessi alla mansione svolta e sul piano di emergenza. L'informazione viene fornita al dipendente all'atto dell'assunzione ed aggiornata a seguito di mutamenti significativi che comportino una variazione della valutazione dei rischi.

Tutto il personale, proprio o di terzi, coinvolto nella movimentazione di merci pericolose deve essere formato in relazione alle responsabilità e alle funzioni svolte, secondo quanto previsto dall'Accordo ADR e dal Codice IMDG. Secondo l'Accordo Stato-Regioni è inoltre prevista la formazione specifica obbligatoria per i lavoratori addetti alla conduzione di attrezzature di interesse portuale. L'Autorità Portuale di Venezia ha, inoltre, definito con un'Ordinanza le necessità formative degli addetti alle attività portuali. Ogni lavoratore è altresì formato sulle norme di sicurezza cui attenersi mediante appositi incontri formativi e con la distribuzione delle disposizioni e procedure concernenti le specifiche funzioni ed attività svolte. Si prevede che tali incontri vengano ripetuti indicativamente ogni 3 anni ed ogni qualvolta, come nel caso di infortuni o danni rilevanti, si ritenga che qualche dipendente abbia ommesso, per dimenticanza od altro motivo, di attuare le necessarie norme precauzionali in materia di sicurezza.

Tutto il personale, proprio o di terzi, coinvolto nella movimentazione di merci pericolose deve essere addestrato; nelle due prove del piano di emergenza effettuate all'anno vengono eseguite esercitazioni ed addestramenti finalizzati all'applicazione delle procedure indicate nel piano.

- ✓ L'indicazione dell'idoneo equipaggiamento di protezione e delle misure di prevenzione può essere correlata, a titolo esemplificativo, all'individuazione del pericolo e all'indice di rischio massimo connesso. Al coordinatore delle emergenze spetta il compito di valutare ulteriori misure al fine di assicurare un adeguato livello di sicurezza.
- ✓ L'identificazione dei pericoli, la valutazione dei rischi, l'adozione delle misure per prevenirli e per ridurli e la definizione delle misure di controllo necessarie alla gestione dei rischi sono definite ai sensi del D.Lgs. 81/08, dal D.Lgs. 272/99,



dal D.M 10.03.1998.

- ✓ I lavoratori partecipano a riunioni periodiche convocate almeno una volta all'anno, in cui sono analizzati i piani di sicurezza adottati, l'andamento degli infortuni e gli incidenti verificatisi con le loro cause e le azioni correttive da attuare.
- ✓ Le attività di identificazione dei pericoli e di valutazione dei rischi vengono aggiornate ogni qualvolta ci sia l'inserimento di nuove sostanze pericolose da movimentare, in relazione all'eventuale introduzione di innovazioni nel ciclo produttivo, a modifiche organizzative, all'acquisizione di nuove attrezzature e nuove aree operative, a seguito di modifiche normative e di infortuni e incidenti significativamente importanti. Tali problematiche vengono affrontate nel corso delle riunioni periodiche della sicurezza.
- ✓ Specifiche procedure e istruzioni per la gestione delle operazioni di carico e scarico e trasporto delle merci pericolose sono previste ai sensi dei Regolamenti sul trasporto di merci pericolose.
- ✓ Sono previste procedure di manutenzione, ispezione e verifica delle apparecchiature necessarie all'operatività aziendale. Le verifiche periodiche e la manutenzione ordinaria e straordinaria delle attrezzature (carrelli elevatori) sono effettuate seguendo le indicazioni riportate sui libretti/manuali e in quest'ultimi sono riportati gli esiti. Le verifiche annuali delle attrezzature sono eseguite dalla ditta costruttrice o da un verificatore autorizzato dalla stessa. Per la verifica di funi e catene di sollevamento installate sulle macchine ed imbracature sottogancio è prevista la registrazione trimestrale. Sono previste procedure di manutenzione, ispezione e verifica e delle attrezzature per contrastare l'evento (ad es. per la lotta antincendio). Ai sensi del D.Lgs. 81/08 e del D.M. 10.03.1998 è previsto un programma di sorveglianza, controllo periodico, manutenzione ordinaria e straordinaria dei presidi antincendio e di sicurezza. Viene redatto un registro dove sono segnate tutte le operazioni di sorveglianza e di controllo effettuate, nonché tutte le manutenzioni, ordinarie e straordinarie, effettuate da personale qualificato.
- ✓ Le misure e i dispositivi per la limitazione delle conseguenze di uno scenario incidentale, nonché delle apparecchiature di sicurezza, delle risorse disponibili e dei sistemi di allarme sono descritte nel piano di emergenza e nella procedura di gestione delle merci pericolose.
- ✓ Il personale preposto all'attuazione delle misure suddette, con evidenza dei diversi ruoli e responsabilità in merito alla gestione dell'emergenza nelle sue varie fasi è individuato nel piano di emergenza.
- ✓ L'emergenza viene gestita nei seguenti step:
 - rilevazione evento ed allarme;



Safeport

Verifica dello stato di attuazione e armonizzazione dei piani di safety per le modalità di trasporto di sostanze pericolose

8



- valutazione scenario incidentale ed individuazione modalità di primo intervento;
 - segnalazioni ed eventuali richieste di soccorso esterno;
 - approntamento presidi e primo intervento;
 - messa in sicurezza dell'area e fine emergenza.
- ✓ Oltre alle attività di formazione, informazione e addestramento di tutto il personale, sono previsti riesami ed esercitazioni. Ogni qualvolta si verifichi una situazione di emergenza, il piano di emergenza deve essere sottoposto a riesame ed eventualmente a revisione. In ogni caso, il piano deve essere riesaminato, e se occorre revisionato, dopo le periodiche esercitazioni. Il riesame con gli addetti in merito ai singoli eventi che hanno comportato situazioni di emergenza, costituisce attività esercitativa sostitutiva delle simulazioni, normalmente organizzate due volte l'anno, per testare la risposta alle situazioni di emergenza. Le risultanze delle esercitazioni effettuate sono registrate nell'apposita modulistica. Ulteriori esercitazioni sono messe in atto, ad es., nel caso in cui:
- siano stati presi i necessari provvedimenti a seguito di una esercitazione che abbia rivelato serie carenze;
 - si sia verificato un incremento del numero dei lavoratori;
 - siano stati effettuati lavori che abbiano comportato modifiche alle vie di esodo.
- ✓ Il conseguimento degli obiettivi indicati a base delle valutazioni della sicurezza e la politica di prevenzione degli incidenti e dell'efficacia e adeguatezza del sistema di gestione della sicurezza sono verificati nelle riunioni periodiche di sicurezza.
- ✓ Le procedure devono essere sottoposte a riesame ed eventualmente a revisione, ogni qualvolta si verifichi un incidente o una situazione di emergenza.
- ✓ Nelle simulazioni di emergenza per sottoporre a prova le procedure viene scelto lo scenario sulla base delle sostanze presenti nel terminal al momento della prova, in modo tale da affrontare tutti gli scenari ipotizzati.
- ✓ Le simulazioni del piano di emergenza devono riguardare tutti gli operatori e almeno una volta deve essere effettuata in modo congiunto con i VV.FF. e Croce Verde.

Sinergie

Il piano di safety si integra in sinergia con altri piani, come i piani di security derivanti sia dalla normativa sul trasporto di merci pericolose che da quella di security marittima e portuale. Vediamo nel dettaglio.

Secondo il Regolamento sul trasporto di merci pericolose, sia l'azienda NON RIR che l'azienda RIR sono, inoltre, tenute a controllare che gli speditori, i trasportatori, i destinatari – definiti “principali operatori” nel Regolamento suddetto – e i caricatori, gli imballatori, i riempitori, i gestori di contenitori-cisterne o di cisterne mobili – definiti “altri operatori” nel Regolamento sopra citato – coinvolti nel trasporto di merci pericolose ad alto rischio, abbiano adottato piani di sicurezza che contengano almeno i seguenti elementi:

- attribuzione specifica di responsabilità in materia di sicurezza a persone competenti e qualificate, dotate della necessaria autorità per attuare le loro responsabilità;
- registrazione delle merci pericolose in questione o delle loro tipologie;
- valutazione delle attuali modalità operative e dei rischi per la sicurezza connessi, includendo le soste necessarie richieste dalle condizioni di trasporto, la conservazione delle merci pericolose nei veicoli, cisterne o contenitori prima, durante e dopo il viaggio, il deposito temporaneo di merci pericolose durante il trasferimento intermodale o il trasbordo tra unità di trasporto;
- chiara definizione delle misure da adottare per ridurre i rischi relativi alla sicurezza, tenuto conto delle responsabilità e funzioni del personale addetto, che comprendono:
 - formazione;
 - misure di sicurezza (ad es. come reagire in caso di minaccia più elevata, controlli da attuare in caso di nuove assunzioni o di assegnazione del personale a determinate posizioni, ..);
 - misure operative (ad es. scelta e utilizzo degli itinerari quando già conosciuti, accessibilità alle merci pericolose in sosta temporanea intermedia, vicinanza ad infrastrutture vulnerabili, ..);
 - equipaggiamenti e risorse da utilizzare per ridurre i rischi relativi alla sicurezza;
- procedure efficaci ed aggiornate per segnalare e fronteggiare minacce, violazioni della sicurezza o incidenti connessi alla sicurezza;
- procedure di valutazione e di verifica dei piani di sicurezza e procedure per la loro revisione periodica ed aggiornamento;
- misure per assicurare la protezione fisica delle informazioni relative al trasporto contenute nel piano di sicurezza;
- misure per assicurare che la distribuzione delle informazioni relative alle operazioni di trasporto contenute nel piano di sicurezza sia limitata a quanti ne abbiano necessità; tali misure non devono essere comunque di ostacolo alla disponibilità delle informazioni prescritte altrove nel Regolamento.

Il nuovo ordinamento dei trasporti navali rende obbligatoria l'individuazione di soggetti responsabili per la giusta applicazione delle misure di sicurezza sia per le navi che per gli impianti portuali. Ai fini della security le figure di riferimento sono il Port Facility Security Officer (PFSO) e l'Agente di Security del Porto (PSO) nominato dall'Autorità Marittima, su segnalazione dell'Autorità Portuale. Il PFSO ha la responsabilità di redigere, sulla base delle indicazioni contenute nel Port Facility Security Assessment (PFSA) e secondo le indicazioni della normativa di riferimento, il Piano di Security dell'Impianto Portuale (PFSP – Port Facility Security Plan), dove sono contenute tutte le indicazioni relative alle misure organizzative, tecniche ed infrastrutturali che la società terminalista deve porre in essere a difesa della propria azienda e dell'interfaccia nave/porto, con riguardo a ciascuno dei tre livelli di security previsti. I piani di security mirano sempre a proteggere le seguenti entità:

- ❖ le Port Facility, ossia le infrastrutture sensibili e nevralgiche (banchine, società, aree adibite al trasporto o stoccaggio di materiali pericolosi, cabine energetiche o strutture idriche...);
- ❖ le navi (sia passeggeri che commerciali);
- ❖ i passeggeri, i semplici visitatori e le maestranze (lavoratori marittimi e lavoratori portuali).

Bibliografia

“Manuale di Sicurezza di TIV spa” Ver. 1.6 del 11.06.2012

“Documento sulla Valutazione del Rischio di TIV spa” Rev. 12 del 27.12.2011

“Piano di Emergenza Interno di TIV spa” Rev. 6.0 del 01.03.2011

“Documentazione di Valutazione del Rischio Incendio di VECON spa” Rev. 02 del novembre 2012

“Piano generale di gestione delle emergenze di VECON spa” Rev. 01 del 24.10.2008

“Piano di Emergenza per incidente merci pericolose e incendi di VECON spa” del 30.10.2006

“Piano di Emergenza Interno di ENEL spa – Centrale di Fusina” Rev. 7 del 18.09.2012

“Piano di Emergenza Interno di CEREAL DOCKS Marghera spa” Ed. 04 del 20.06.2011