

PIANO DI EMERGENZA DEL PORTO DI SAVONA

Silvio Saffioti, Maurizio Caccialino, Attilio Pastorino, Fulvio Borsano
Capitaneria di Porto Savona, Lungomare Matteotti 4, Savona, 17100, Italia
Comando Provinciale Vigili del Fuoco Savona, Via Nizza 35, Savona, 17100, Italia

SINTESI DEL PIANO

La necessità di stendere un Piano di Emergenza di Area Portuale nel quale vengano studiati e sviluppati tutti i possibili scenari incidentali con le rispettive competenze, è una necessità assoluta per una realtà complessa, articolata e particolarmente varia come può essere quella portuale.

Inoltre tale pianificazione ha la finalità di dare attuazione alle “Linee di Piano di Emergenza di Area Portuale” predisposto dalla Capitaneria di Porto di Genova e dal Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Savona a completamento di un percorso di studi volto a elaborare, in collaborazione con le Autorità Portuali della Liguria e con tutti i soggetti competenti, il quadro generale di riferimento per la corretta, tempestiva ed efficace gestione di ogni situazione di emergenza che possa verosimilmente verificarsi in ambito portuale. Il contenuto delle “linee guida” citate deve ritenersi interamente richiamato nelle premesse di natura giuridica, tecnica e metodologica del presente lavoro ed, in parte, confluisce nella pianificazione elaborata con lo scopo di attuare una contestualizzazione nella specifica area portuale di Savona, delle singole fattispecie di emergenza astrattamente ipotizzabili.

Tale pianificazione deve essere pertanto realizzata tenendo conto della realtà specifica e delle diverse attività produttive presenti. Tuttavia, in considerazione della dinamica particolarmente incalzante e della metamorfosi spesso consistente che può subire l’area d’interesse, il piano deve essere in grado di mantenere la propria efficacia, sicuramente nella parte strettamente strategica, ed essere facilmente aggiornabile “in tempo reale” per quanto attiene le “pianificazioni operative d’intervento” che evidentemente, data la loro specificità, hanno l’obbligo di essere oggetto di costante revisione a seconda dei cambiamenti in atto.

La revisione della parte tattica del piano dovrà avvenire non solo nel caso di variazioni di tipo sostanziale o che comportino un aggravio di rischio dell’area operativa portuale, bensì anche nel momento in cui vengano a mutare le risorse impiegabili per fronteggiare i pianificati eventi incidentali.

E’ evidente che l’impegno che deriva da un tale approccio può rivelarsi eccessivamente oneroso, a meno che non si scindano in modo netto i vari capitoli che deve affrontare un “Piano d’Emergenza”. Con tale metodologia si può riservare ai singoli soggetti interessati l’aggiornamento delle specifiche competenze. Per consentire quanto sopra, è necessario provvedere comunque ad una “standardizzazione” delle procedure in modo tale, che tutte le successive modifiche siano realizzate senza stravolgere l’assetto complessivo.

La struttura pertanto deve articolarsi con le seguenti modalità.

Una prima parte che affronti le “linee di piano d’emergenza di area portuale” nella quale viene data risposta ai seguenti quesiti: che cosa è un’emergenza, come si affronta, quali sono gli enti primari che compongono la catena del soccorso e quali gli enti correlati, quale è il loro mandato legislativo, come agiscono, come è coinvolto il datore di lavoro.

Una seconda parte indicante “tabelle speditive della pianificazione delle emergenze”, nella quale vengano individuati tutti i possibili eventi incidentali ed emergenze che possono coinvolgere l’area portuale, sviluppando per ognuna di queste una tabella indicante chi deve intervenire per primo con obbligo di informativa nei confronti degli Enti Primari, a chi compete la direzione operativa, quali sono gli enti da attivare per legge (primari e correlati), a chi compete coordinare le azioni dell’emergenza o del soccorso. e quindi sviluppate le Procedure Operative Standard (POS) in schede singole per ogni evento.

Per quanto attiene queste prime due parti si richiama integralmente il documento sopra citato “Linee di Piano di Emergenza di Area Portuale”.

Una terza parte che affronti la Pianificazione Operativa d’Intervento per la specifica area portuale che si deve trattare.

E’ evidente che l’intero piano d’emergenza deve evidenziare anche le specificità dell’area portuale interessata, facendo risaltare le criticità che sono proprie del sito. Quanto sopra può concretizzarsi, oltre che con le procedure operative d’intervento, anche con uno specifico studio indicante le realtà industriali e commerciali più rilevanti nell’ambito portuale e tutti i sistemi di monitoraggio, gestione della sicurezza, piani d’emergenza interni e sistemi di protezione attiva presenti, tenendo conto, quali elementi essenziali, le vigenti ordinanze della Capitaneria di Porto e dell’Autorità Portuale che sono lo statuto vigente.

A tal fine i due bacini portuali di Savona e di Vado Ligure, costituenti “sistema portuale”, sono stati suddivisi in Macrozone omogenee che, a loro volta, presentano un’ulteriore suddivisione in zone singole. Per ogni singola zona è stata predisposta una SCHEDA DI ZONA contenente tutte le informazioni di rilievo relative a: installazione presenti, tipologia di unità che scalano le banchine, natura delle merci infiammabili depositate, aree e depositi sensibili, nonché le persone ed enti chiave che possono fornire informazioni utili in merito a ciascuno degli aspetti evidenziati.

Tali schede forniscono una prima, dettagliata visione d’insieme dell’area portuale interessata dall’emergenza, di modo che sia l’operatore impegnato sulla scena operativa (livello tattico), sia quello impegnato in fase di coordinamento (livello strategico), siano in grado di conoscere – in anticipo e con uniformità di parametri – le caratteristiche e le peculiarità d’area in grado di influire, a seconda delle singole fattispecie, sull’evolversi dell’emergenza.

Alla luce delle prerogative proprie di ogni zona portuale sono state redatte le “TABELLE SPEDITIVE DELLE SITUAZIONI DISOCCORSO” astrattamente verificabili nell’area.

1° PARTE: LINEE DI PIANO D’EMERGENZA DI AREA PORTUALE

1. Riferimenti normativi;
2. Approccio alla consultazione della Normativa di Sicurezza e Igiene in ambito portuale;
3. Diversità metodologiche della Sicurezza prima e dopo la svolta europea;
4. Valutazione sull’assistenza tecnico giuridica ai responsabili;
5. Organizzazione della Gestione delle Emergenze:
 - Enti Primari:
 - o Capitaneria di Porto / Guardia Costiera;
 - o Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco;
 - o Aziende Sanitarie Locali (ASL) – Servizio Emergenza Sanitaria Territoriale;
 - o Prefetture / Uffici Territoriali del Governo;
 - o R.C.C. Poggio Renatico (Rescue Coordinator Center) – aeronautica Militare.
 - Enti Correlati:
 - o Autorità Portuale (AP);
 - o Carabinieri;
 - o Guardia di Finanza;
 - o Polizia di Stato e Commissariati Marittimi;
 - o A.R.P.A.L. (Agenzia Regionale Protezione Ambiente – Liguria);
 - o Piloti, Rimorchiatori, Ormeggiatori, Servizi Ecologici, Provincia, Comune, Consulenti Chimici del Porto, Guardie Fuochi, Sanità Marittima, Registro Italiano Navale

2° PARTE: TABELLA SPEDITIVA DELLA PIANIFICAZIONE DELLE EMERGENZE E PROCEDURE OPERATIVE STANDARD (POS)

La tabella seguente ha la funzione di sintetizzare le varie situazioni operative consuenti da emergenze che si possono verificare nell'ambito portuale.

Sono state individuate 27 tipologie di emergenze emerse dalla condivisione di esperienze di esperti del settore facenti parte degli enti primari del soccorso e degli enti correlati e dall'analisi di statistiche di richieste di soccorso effettivamente avvenute a livello internazionale.

Per ogni emergenza individuata nella tabella è stata sviluppata una "PROCEDURA OPERATIVA STANDARD di sicurezza (P.O.S.)" nella quale sono affrontati i seguenti punti:

1. Ambito di applicazione;
2. Responsabilità;
3. Valutazione del paziente / ambiente;
4. Chiamata;
5. Raccomandazioni;
6. Pianificazione;

3° PARTE: SVILUPPO DELLE PIANIFICAZIONI OPERATIVE D'INTERVENTO

Come anticipato nella premessa al presente lavoro, la finalità precipua del Piano deve leggersi nella sua natura di Piano discendente dalla pianificazione di carattere generale redatta nelle "Linee di Piano di emergenza di area portuale" che rappresenta la cornice giuridica/tecnica/metodologica di riferimento per l'elaborazione di specifiche procedure di gestione delle situazioni d'emergenza nei grandi porti della Liguria. Il cuore delle "linee guida" si colloca nell'individuazione di tutte le tipologie di incidenti astrattamente verificabili in area portuale e nella conseguente elaborazione di specifiche Procedure Operative Standard di Sicurezza (POS) che evidenziano i passaggi fondamentali da seguirsi per il corretto approccio ad ogni singola tipologia di evento, con particolare riferimento alle valutazioni propedeutiche alla corretta attivazione del dispositivo pubblico d'intervento.

La necessità di calare le procedure di carattere teorico contenute nelle citate linee guida nel tessuto reale delle aree portuali di riferimento ha presupposto una dettagliata disamina delle caratteristiche proprie di ciascuna area portuale al fine di poterne evidenziare le peculiari situazioni di rischio nonché fornire una fotografia in tempo reale della zona stessa capace di far risaltare, con immediatezza, ogni elemento in grado di assumere rilievo nell'origine, nell'evoluzione e nella ottimale gestione di ogni situazione critica.

In considerazione della impercettibile mutevolezza che caratterizza ogni realtà portuale - che fa sì che ogni giorno il porto sia in realtà diverso dal giorno precedente - risulta necessario, prima di elaborare qualsiasi pianificazione di soccorso, prendere coscienza dell'esatta collocazione dell'evento, allo scopo di poterlo collocare al centro della scena operativa e poter avere chiara raffigurazione, a 360 gradi, di tutti gli elementi presenti che possono influire, negativamente o favorevolmente, sull'esito della vicenda.

Al fine quindi di poter circoscrivere con prontezza la scena operativa, i bacini portuali di Savona e Vado Ligure sono stati suddivisi in Macrozone (n. 4 per Savona, n. 4 per pontili e accosti petroliferi e n. 2 per Vado Ligure), a loro volta suddivise in zone, contraddistinte con differenti colori nelle planimetrie di riferimento.

Secondo il metodo utilizzato, l'approccio ad ogni situazione di emergenza deve fare perno sulla zona in cui tale evento si è verificato - elemento sul quale deve concentrarsi particolarmente l'attività d'indagine nella ricezione delle prime notizie - che deve essere quanto prima individuata nel contesto della relativa planimetria. Una volta determinata la zona portuale può risalirsi con immediatezza alla relativa Pianificazione Operativa di Intervento (POI) che contiene:

- La descrizione della zona portuale.

Tale sezione è dedicata alla rappresentazione dell'area con particolare riferimento alle banchine operative, ai piazzali ed ai fabbricati retrostanti, agli impianti tecnologici presenti in zona, alla natura prevalente dei traffici marittimi, alla merce stoccata, alla presenza di qualsivoglia singolarità degna di nota.

- La rete antincendio presente in zona.

Indica la presenza o meno di rete fissa pubblica, l'ubicazione delle prese, la presenza e collocazione di dotazioni antincendio private, con rimando alle pagine contenenti informazioni di dettaglio o planimetrie specifiche degli edifici o degli impianti presenti.

- Numeri utili.

Questa sezione contiene tutti i riferimenti potenzialmente utili al fine di reperire immediate notizie su tutte le installazioni presenti nell'area (navi ormeggiate in banchina, convogli ferroviari che attraversano il porto, gru semoventi, capannoni di stoccaggio merce....) evidenziate nel corso della descrizione della zona portuale.

- L'elenco delle Procedure Operative Standard relative alle tipologie di eventi che, per le caratteristiche proprie della zona, possono verosimilmente verificarsi.

La parte Terza del Piano comprende anche "Monografia delle dotazioni e delle procedure d'emergenza". In questa Sezione sono evidenziate tutte le risorse, in termini di uomini e mezzi, presenti nelle aree portuali interessate, sia riconducibili ad Autorità ed enti di rilevanza pubblica, sia a soggetti privati che, seppur con diverso grado di specializzazione, possono fornire un utile e qualificato contributo nella gestione delle diverse situazioni di emergenza.

A tal fine tali dispositivi sono stati suddivisi tra "Risorse Primarie" e "Risorse Concorrenti".

La categoria delle "Risorse Primarie" comprende singole schede dedicate alla Autorità pubbliche, forze di polizia ed enti cui sono riconosciuti finalità pubbliche di rilievo all'interno dell'ambito portuale, nelle quali trova schematica esemplificazione la struttura organizzativa dell'ente stesso, il sistema di comunicazioni, le proprie competenze specifiche, i mezzi operativi e di supporto, nonché ogni caratteristica legata a prerogative tecniche o dotazioni specializzate che possono assumere particolare rilevanza nella gestione degli eventi operativi di soccorso.

In questa sezione trovano collocazione: l'Autorità Marittima, l'Autorità Portuale, il Distaccamento Portuale ed il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza – Distaccamento Portuale e Squadriglia Navale-, l'Ufficio di Frontiera Marittima della Polizia di Stato, Il Comando Provinciale dei Carabinieri - Squadra Nautica, i servizi portuali primari e secondari (Piloti, Rimorchiatori, Ormeggiatori, Guardie ai Fuochi, società concessionarie o convenzionate per il servizio antinquinamento), l'Azienda Sanitaria Locale, l'organizzazione dell'emergenza sanitaria 118, l'ARPAL, i Chimici di porto.

La categoria delle "Risorse Concorrenti" comprende invece specifiche schede dedicate alle procedure d'emergenza adottate, ai sensi della vigente disciplina in materia, dai soggetti privati operanti nelle aree portuali (terminalisti, compagnia dei lavoratori portuali, società di servizi, imprese specializzate...).

La fondamentale importanza di conoscere le procedure in atto, in caso di emergenza, nella specifica area portuale di intervento si manifesta nella necessità di ottimizzare la portata delle primissime azioni poste per fronteggiare l'evento, che, se compatibili con quelle già adottate in loco, consentono di massimizzare l'efficacia delle prime fasi di gestione che, come noto, sono in grado di influire sull'esito complessivo di ogni azione di soccorso.

A tal fine può divenire risolutivo, una volta giunti nel teatro operativo, conoscere con esattezza la/e persona/e in grado di fornire ogni dettagliata informazioni in merito alle peculiarità dell'area ed alle misure già adottate, di modo da poter calibrare l'azione alle caratteristiche in atto o di potenziale evoluzione dell'emergenza.

Allo scopo di rendere possibile la più rapida e mirata connessione tra la parte squisitamente operativa del piano e la sezione monografica, i dati più salienti relativi alle persone "chiave" di ogni zona portuale trovano specifica collocazione nella sezione "numeri utili" contenuta nelle Pianificazioni Operative d'Intervento delle singole zone, nelle quali, inoltre, vengono indicati il numero della scheda e della pagina della Monografia che contengono le procedure d'emergenza complete.

TABELLA SPEDITIVA SITUAZIONI DI SOCCORSO

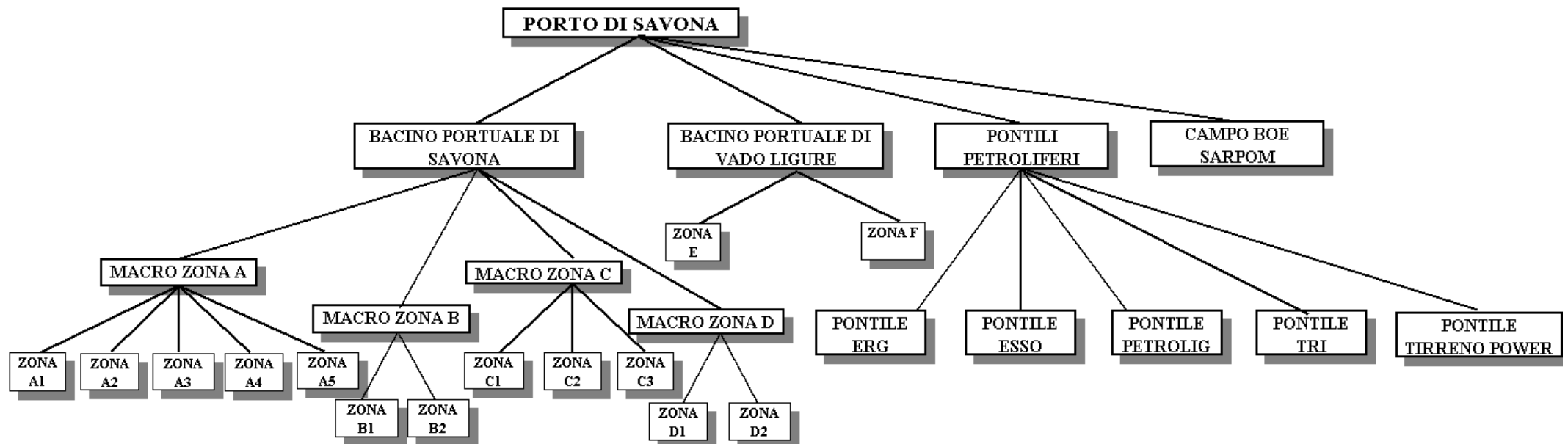
	TIPOLOGIA DELL'INCIDENTE	PRIMO INTERVENTO (chi deve intervenire per primo con obbligo di informativa agli Enti Primari)	DIREZIONE OPERATIVA (a chi cimpete)	ATTIVAZIONE DEGLI ENTI PER LEGGE DEPUTATI AL SOCCORSO		COORDINAMENTO (a chi compete coordinare le azioni d'emergenza o del soccorso)
				ENTI PRIMARI	ENTI CORRELATI	
1 	Incidente tecnico senza conseguenze a persone o ad ambiente (solo danno a caos)	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	AP (se l'incidente avviene in porto) Capitaneria di Porto/Guardia Costiera 1530 (se l'incidente avviene su una nave)	Eventualmente 115 ASL se si ritiene che il luogo di lavoro abbia subito dei danni che non consentano la ripresa dello stesso senza rischi	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)
2 	Malore a persona/e	Soccorritore E' anche necessario chiamare immediatamente l' emergenza sanitaria 118	118	118 Il personale medico e la Direzione del cantiere devono valutare se l'evento è correlato al luogo di lavoro. In questo caso informano (vedi a lato dx)		Soccorritore
3 	Caduta uomo a mare e recupero dello stesso	Soccorritore e/o Soccorritori Chi rimane in banchina chiama subito il Datore di Lavoro o Terminalista e, se può, il 1530	Immediatamente dopo l'evento il Datore di Lavoro o Terminalista, che a sua volta attiva: 150 - 115 - 118	1530 115 (Mezzi nautici e sommozzatori VF)	118 Autorità Portuale Altri secondo esigenza	1530 che potrà dirigere l'operazione anche dal mare, con propri mezzi navali e le proprie comunicazioni radiofoniche
4 	Trauma e/o infortunio senza problemi tecnici di recupero infortunato	Soccorritore E' anche necessario chiamare immediatamente l' emergenza sanitaria 118	118 115	118 115	1530 Autorità Portuale 113 (se si tratta d'incidente stradale) ASL se si ritiene che il luogo di lavoro abbia subito dei danni che non consentano la ripresa dello stesso senza rischi	118 115
5 	Trauma con problemi tecnici e/o sanitari (difficoltà di recupero degli infortunati)	Soccorritore, Datore di Lavoro, 115 e 118	115 118	1530 115 (Mezzi nautici e sommozzatori VF)	ASL se si ritiene che il luogo di lavoro abbia subito dei danni che non consentano la ripresa dello stesso senza rischi Autorità Portuale 1530	1530 (eventuale)
6 	Malore o incidente a subacqueo	Datore di Lavoro se si tratta di subacqueo professionista	1530	115 118	Altre forze di polizia, se dotate di subacquei. Ospedali dotati di camere iperbariche, in caso di embolia	1530 che potrà dirigere l'operazione anche dal mare, con propri mezzi navali e le proprie comunicazioni radiofoniche
7 	Incidenti con lievi conseguenze per l'ambiente	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	1530 115	Autorità Portuale 118 ARPAL	ASL se si ritiene che il luogo di lavoro abbia subito dei danni che non consentano la ripresa dello stesso senza rischi Chimico del Porto Società con compiti di disinquinamento Sindaco (in relazione al caso)	1530 Eventualmente Prefettura a giudizio del coordinatore
8  	Inquinamento marino da nave NB: esistono i piani antinquinamento locali e nazionali	Comandante Nave	1530	115 Autorità Portuale Società specializzate conven. con Autorità Portuale o Ministero Ambiente	ARPAL Sindaci (in relazione al Caso) Regione	1530
9  	Inquinamento marino proveniente da ambito terrestre	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	1530	115 Autorità Portuale Società specializzate conven. con Autorità Portuale o Ministero Ambiente	ARPAL Sindaci (in relazione al Caso) Regione	1530 se l'inquinamento raggiunge il mare
10 	Principio d'incendio a bordo della nave	Comandante Nave	115	1530 118	Tutti eventuali secondo gravità del caso	1530
11 	Principio d'incendio a terra	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115	1530 118	Tutti eventuali secondo gravità del caso	1530
12 	Presenza indebita di materiale radiattivo per contaminazione o irradiazione (in contravvenzione alle disposizioni vigenti)	115 ARPAL	115 ARPAL 1530	Autorità Portuale 115 1530 ARPAL	Sindaco (in relazione al Caso) ASL Sanità marittima, se sono coinvolti marittimi	115 1530 ARPAL Prefettura
13 	Eventi meteo-marini previsti (mareggiate, vento forte, nubifragi etc.)	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	1530	Prefettura (per allerta p. c.) 115	Tutti eventuali secondo gravità del caso	1530 Prefettura (sulla base delle Pianificazioni Provinciali di Protezione Civile)

TABELLA SPEDITIVA SITUAZIONI DI SOCCORSO						
	TIPOLOGIA DELL'INCIDENTE	PRIMO INTERVENTO (chi deve intervenire per primo con obbligo di informativa agli Enti Primari)	DIREZIONE OPERATIVA (a chi cimpete)	ATTIVAZIONE DEGLI ENTI PER LEGGE DEPUTATI AL SOCCORSO		COORDINAMENTO (a chi compete coordinare le azioni d'emergenza o del soccorso)
				ENTII PRIMARI	ENTII CORRELATI	
14 ■	Eventi meteo-marini estremi repentini non previsti	Secondo conseguenze: è molto difficile determinare un primo intervento, perché l'evento può essere fortemente distruttivo anche se di breve durata	1530 Datore di Lavoro o Terminalista + altri eventuali	Tutti per quanto di competenza	In questo caso no esistono enti correlati Sono da considerarsi tutti primari	Prefettura/1530/115/118 (Tutti per quanto di competenza) E' necessario prevedere un punto di coordinamento avanzato
15 ■ ■	Emergenza aerea a mare e a terra Esistono piani già consolidati e testati	Comandante Aereomobile	Entro 5 miglia dalla TWR il Direttore dell'Aeroporto Oltre le 5 miglia dalla TWR il 1530	118 1530 115 Direzione Aeroportuale	Come da pianificazione SAR aerea	Prefettura Direzione Aeroporto 1530
16 ■ ■	Incendio grave/esplosione a bordo di nave (esclusa nave cisterna)	Comandante Nave	115 1530	1530 118 115	Autorità Portuale ARPAL + altri secondo esigenza	1530 Informativa a Prefettura
17 ■ ■	Incendio grave/esplosione a terra (escluso prodotti petroliferi)	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115	1530 118	Autorità Portuale ARPAL + altri secondo esigenza	1530 Informativa a Prefettura
18 ■ ■	Incendio grave/esplosione a bordo di nave cisterna	Comandante Nave	115 1530	1530 (vedi anche Ordinanze e Piani d'Emergenza) 115	118 Autorità Portuale Altri secondo piani emergenza	1530 Informativa a Prefettura
19 ■	Residui bellici a terra	1530	1530 Prefettura	113 Esercito Italiano	115	Esercito Italiano
20 ■	Residui bellici a mare	1530	1530 Prefettura	Nucleo SDAI Marina Militare 1530	115	Nucleo SDAI Marina Militare
21 ■	Collisione/incaglio/falla	Comandante Nave	1530	Come da pianificazione SAR esistente	Come da pianificazione SAR esistente	1530
22 ■ ■	Naufragio in acque portuali	Comandante Nave	1530	Come da pianificazione SAR esistente	Come da pianificazione SAR esistente	1530
23 ■	Incidente con ricaduta sull'ambiente che implica pericolo per la collettività	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115	1530 AP 118 115 113 ARPAL	ASL Chimico del Porto Società con compiti di disinquinamento Sindaco (in relazione al caso)	Prefettura 1530
24 ■	Black-out elettrico	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	Autorità Portuale ASL	115 ENEL 1530	Da attivare in relazione al caso
25 ■	Fughe di gas	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115 1530 118	Autorità Portuale Società distributrice del gas ARPAL	Enel, per eventuale interruzione circuiti alta tensione o che possono produrre inneschi	1530 Prefettura
26 ■	Evento sismico	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115 1530 118 Autorità Portuale	115 1530 118 Autorità Portuale Sindaco (in rel. al caso)	Prefettura Altre Forze di Polizia	Da attivare in relazione al caso sulla base delle Pianificazioni Provinciali di Protezione Civile
27 ■	Tsunami - onda anomala	Datore di Lavoro o Terminalista (indicare esattamente i numeri telefonici delle persone incaricate)	115 1530	115 118 PS 113 ASL Autorità Portuale	Enel Società distributrice gas	1530 Prefettura

LEGGENDA:

-  VERDE: emergenza non grave
  GIALLO: emergenza complessa
  DOPPIO GIALLO: emergenza molto complessa
-  ROSSO: emergenza grave
  DOPPIO ROSSO: emergenza molto grave

STRUTTURA DEL PIANO D'EMERGENZA DELL'AREA PORTUALE DI



Il Piano per la gestione delle emergenze è disponibile sia in versione cartacea sia in versione digitale. Copia dello stesso sarà distribuita a tutte le Autorità e forze di polizia con compiti istituzionali all'interno dell'ambito portuale. E' fondamentale infatti, al fine di prevenire inutili ridondanze nonché creare le premesse per l'ottimale sinergia tra le risorse disponibili, che, almeno nelle sue procedure essenziali, tutti i soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza condividano un'uniforme progetto d'azione sul quale innestare le concrete azioni di contrasto alla fattispecie reale.

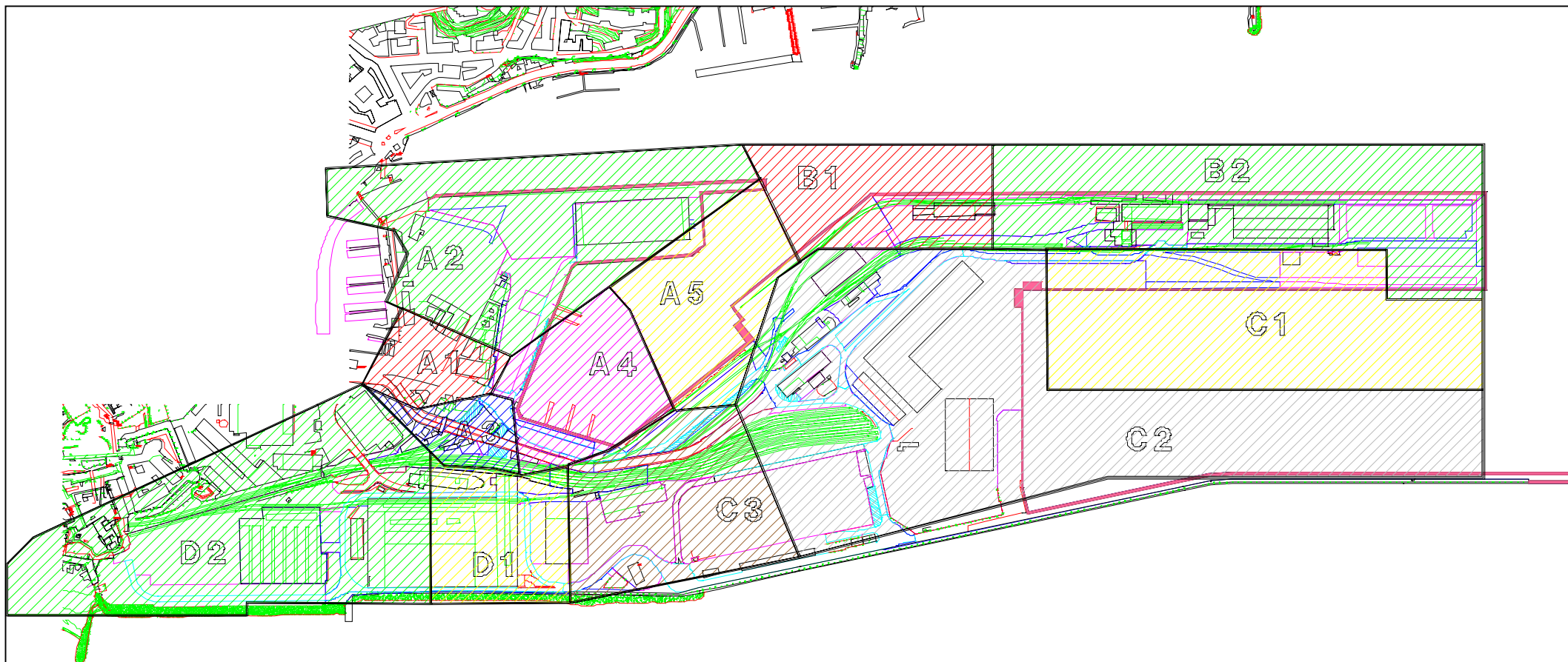
A tal fine è allo stesso modo importante che le procedure di massima siano condivise, all'interno dello stesso Organo, sia dal soggetto coordinatore (es. sala operativa) sia dai soggetti presenti nella scena dell'emergenza che in tal modo, una volta giunti in loco, saranno in grado di fornire, rapidamente, ogni informazione aggiuntiva necessaria a fotografare l'evento.

In particolare la copia digitale consente, con semplici collegamenti ipertestuali, di pervenire con semplicità e rapidità alla POI e alla POS di riferimento.

Una volta installato, infatti, il Piano consente di visualizzare le piantine del comprensorio portuale. Cliccando sulla zona interessata si raggiunge immediatamente la relativa Pianificazione Operativa di Intervento e, cliccando ancora sulla POS necessaria, si potrà accedere alla Procedura Operativa Standard relativa all'evento in corso.

Con lo stesso meccanismo è possibile raggiungere le schede monografiche, cliccando cioè sul testo ogni qual volta esse siano citate o siano citati i relativi enti, accedendo in tal modo molto rapidamente a tutte le informazioni necessarie, compresi i recapiti telefonici.

BACINO PORTUALE DI SAVONA



Fornite tali informazioni di massima sull'impianto generale della parte operativa del piano è possibile ora ipotizzare un simulato utilizzo della pianificazione nel caso giunga la notizia, per esempio, di un'avvenuta esplosione a bordo di una nave ormeggiata alla banchina 26 del porto.

In tal caso l'operatore, essendo in possesso dell'informazione relativa alla zona portuale di riferimento, può rapidamente accedere alla POI dedicata alla zona B2 del porto.

ZONA B2 – TERMINALI CEREALICOLI

Banchine nn.26, 27 e 28

La banchina n. 26, in concessione alla società "Colacem S.p.A.", è destinata all'accosto di navi che trasportano CEREALI O CEMENTO.

Sul ciglio banchina operano n. 2 torri pneumatiche mobili dotate di n. 2 tubi telescopici di aspirazione per carico dei cereali dalla nave al silo.

Le operazioni di sbarco cemento sono invece svolte con uno scaricatore meccanico mobile, ad aspirazione, alimentato da motore diesel da 232 Kw con stazione di pompaggio mobile dallo stesso al silo.

Sul piazzale è presente il terminale Colacem – contraddistinto dal numero VI in planimetria – costituito da un silo di capacità pari a 61 m³

Il terminal è dotato di n. 5 impianti automatici di carico su camion o vagoni ferroviari utilizzati per il successivo trasporto della merce ed è servito da n. 5 linee di binari ferroviari che corrono alle spalle del silo.

Nell'impianto è presente n. 1 serbatoio di gasolio interrato all'aperto con capacità pari a 7 mc, e fusti da 200 litri di olio lubrificante per riduttori.

Per le procedure di emergenza, le dotazioni e l'impianto antincendio relative al fabbricato n. V: vedasi scheda n.18 nell'allegata Monografia, pag.57.

Le banchine nn. 26 e 27, in concessione alla Monfer S.P.A., sono utilizzate per l'accosto di navi mercantili.

Sui piazzali retrostanti le banchine sono presenti n. 3 fabbricati – contraddistinti dai nn. VII, VIII e IX in planimetria – destinati, rispettivamente, ad uffici, il primo e magazzini i secondi.

Nei magazzini viene stoccata merce della seguente tipologia: FARINE, RISO PRODOTTI CEREALICOLI E MERCE VARIA.

Per le procedure di emergenza, le dotazioni e l'impianto antincendio relative al fabbricato n.V: vedasi scheda n. 19 nell'allegata Monografia, pag. 60.

La banchina n. 28 è una banchina pubblica, attualmente non ancora pienamente operativa.

Tutte le navi che trasportano GRANAGLIE sono soggette, prima dell'inizio delle operazioni di scaricazione, ad un visita da parte di un consulente chimico di porto volta a verificare l'eventuale presenza di alte concentrazioni di gas tossici nei casi in cui la merce sia stata sottoposta a processi di fumigazione per l'eliminazione dei parassiti (es. mediante fosfina).

Rete antincendio fissa in banchina: presente, con collettore come da planimetria.

Numeri utili: Per ogni informazione in merito:

alle unità ormeggiate in banchina (nome, agenzia raccomandataria, merce trasportata...) contattare l'Ufficio Accosti della Capitaneria di Porto di Savona (019/856666 – 246), se in orario d'ufficio, ovvero il Nostromo del porto (348/2117161) fuori dai predetti orari.

ai binari ferroviari ed ai convogli ferroviari contattare la Serfer, al n. 019/8554225, in orario d'ufficio, ovvero il Sig. Costabile al n.333/610388.

a notizie di natura tecnico/nautica relative alla nave, contattare i Piloti del porto, via radio canale VHF 13, via filo al n. 019/821025 o al n. 338/9374517 (C.te Carlini, Capo Pilota) (per ulteriori informazioni vedi scheda n. 3 a pag. 9 dell'allegata Monografia).

a notizie di natura tecnica sulla nave, composizione, distribuzione e stato del carico, contattare i Consulenti Chimici del porto di Savona (Capt. Pietro FERRIGNO, tel. 019/827552 – 347/453677, Ing. Simone GIORDANELLO, tel. 019/827552 – 339/8191650, Dott. Roberto SABATINI, tel. 010/709512 – 338/1545693.

all'impianto n. VI, contattare la COLACEM S.p.A. al n. 019/821319, in orario d'ufficio, ovvero il Sig. Massimo MARSIO, R.S.S.P. del terminal per conto della società, al n. 335/7154797.

ai fabbricati VII, VIII e IX, contattare la MONFER S.P.A., AL N. 019/8554283 in orario d'ufficio, ovvero il Sig. Attilio Alessandro, R.S.S.P. dell'impianto al n. 329/2151133.

Procedura Operativa per la gestione del soccorso ordinario in ambito portuale relativa all'incendio grave/esplosione a bordo (escluso navi cisterna) (POS 16).

Ambito di applicazione: tutte le navi ormeggiate alle banchine portuali o in rada, i loro equipaggi, le maestranze portuali addette. E' determinante conoscere subito il punto esatto ove è avvenuta l'esplosione, a seconda dell'ubicazione può produrre maggiori o minori danni e maggiori o minori difficoltà di recupero ustionati e infortunati.

Responsabilità: il primo intervento e l'informativa fanno capo al Comandante della nave.

Valutazione dell'ambiente: Controllare l'ormeggio della nave in quanto si prevedono emissioni di fumi intensi. Valutare attentamente le condizioni meteorologiche per quanto attiene, in particolare, all'intensità e direzione del vento. Acquisire piena cognizione sulla tipologia della nave in questione (la nave stessa è fornita di difese passive ed attive con equipaggio addestrato). Valutare se la posizione dell'incendio può innescare ulteriori esplosioni (es. sala macchine).

Chiamata: 1. al 115 (il Comandante ha facoltà di lanciare il May Day che viene ascoltato in tempo reale sicuramente da Genova Radio, Capitaneria di Porto e Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco) Con la chiamata fornire - o dalla chiamata accertare: nave interessata, banchina d'ormeggio, quando e perché è avvenuto il sinistro, valutazione delle immediate conseguenze future, ubicazione dell'incendio. 2. al 1530. Le stesse notizie.

La Capitaneria di Porto provvede, se del caso e se sono coinvolti grandi numeri, ad informare la Prefettura competente ed il Magistrato di turno, nonché, a seguire, l'Autorità Portuale e gli altri enti interessati.

Raccomandazioni: è opportuno mantenere contatto telefonico con la centrale operativa dei Vigili del Fuoco che assumerà la direzione delle operazioni tecniche, comunicando loro eventuali sviluppi della situazione. La Capitaneria di Porto assume la direzione delle operazioni ed il controllo delle comunicazioni per coordinare i mezzi. E' opportuno che l'equipaggio nave sia pronto a ricevere il personale dei Vigili del Fuoco e si metta a disposizione per guidarlo all'interno della nave e fornire ogni informazione utile.

Ogni qual volta un evento grave coinvolge una nave, in rada o in banchina, può risultare necessario valutare l'opportunità di un suo spostamento, in considerazione, per esempio, del suo carico e della vicinanza ad insediamenti cittadini o industriali.

In tal caso la decisione sarà assunta dall'autorità coordinatrice (CP), previo parere tecnico di:

- Piloti, rimorchiatori e ormeggiatori: in merito alla scelta della collocazione finale dell'unità, alla fattibilità tecnico/nautica ed ai livelli di rischio complessivi della manovra;
- Vigili del Fuoco: in merito all'utilità o meno dello spostamento in vista della riuscita delle operazioni di spegnimento incendio;
- Prefettura: in ogni caso in cui nella decisione sia implicata la necessità di prevenire il coinvolgimento nell'evento della popolazione civile.

In ogni caso, nell'assumere la decisione, l'Autorità coordinatrice dovrà tenere conto dei seguenti parametri:

- Nel caso l'evento coinvolga navi con carico pericoloso/inquinante: potrebbe essere opportuno lasciare libero sfogo all'incendio, quindi collocare la nave lontano dai centri abitati. Nello stesso tempo, se l'incendio coinvolge una parte sola delle stive del carico, potrebbe risultare necessario – in un secondo momento – procedere al recupero del prodotto. Fondamentale quindi scegliere una zona di mare con fondale e pescaggio adeguato agli scopi prefissati.
- In considerazione del possibile affondamento dell'unità, è necessario inoltre collocare la nave in posizione tale da non costituire un possibile impedimento o pericolo per la sicurezza della navigazione;
- Essendo sempre prevedibile lo sversamento di idrocarburi in mare (sia dal carico sia dai serbatoi del carburante), vanno attentamente valutate le condizioni meteomarine in atto, al fine di predisporre le eventuali barriere antinquinamento per circoscrivere e recuperare il prodotto.

Pianificazione: Come da piani antincendio nave e da disposizioni di intervento dei Vigili del Fuoco. Planimetria: la nave è dotata di piani e disegni che sono esposti (plastificati) nei punti strategici dei corridoi, facilmente consultabili. Inoltre, come da disposizioni SOLAS (regola 15), il Comandante di nave traghetto o da crociera è in possesso del Piano di Cooperazione S.A.R. approvato dalla Guardia Costiera ove sono

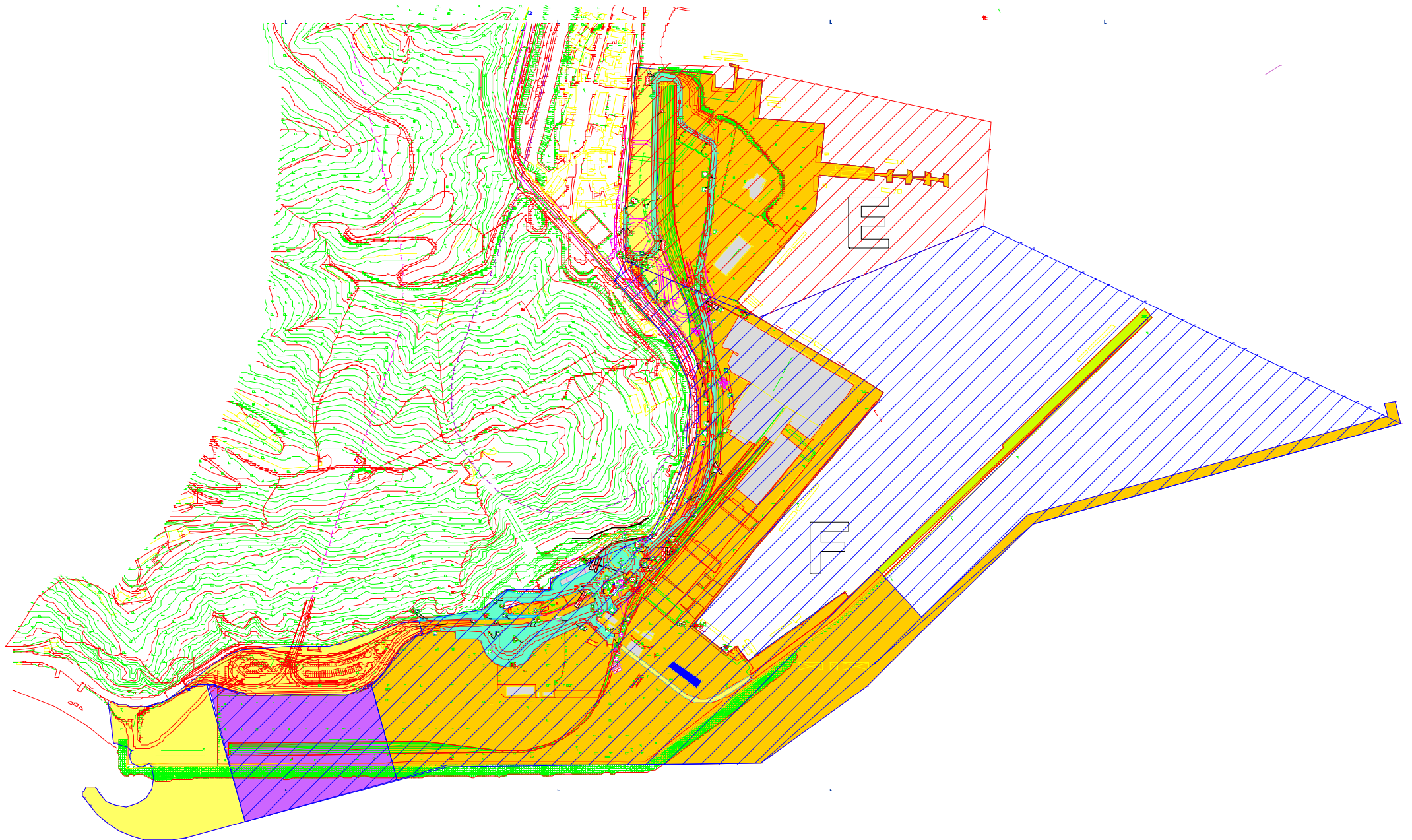
evidenziati i punti e le dotazioni antincendio comprese le maschere “fumi pesanti”. Formazione: gli equipaggi delle navi hanno una certificazione IMO/STCW ottenuta a seguito di corso antincendio. Si presume quindi che gli stessi abbiano un addestramento specifico. Inoltre il Comandante è obbligato ad esercitazioni costanti per addestrare il proprio equipaggio a fronteggiare gli interventi antincendio compresa la vestizione anticalore. E’ ritenuto necessario che anche i terminalisti provvedano ad addestrare il personale addetto alla squadra antincendio costantemente.

In ogni caso, ogni utilizzo del piano deve essere preceduto dalla rapida consultazione della citata “Tabella speditiva delle situazioni di soccorso” mediante la quale può essere sciolto con immediatezza qualsiasi dubbio in merito alla corretta individuazione delle specifiche competenze e prerogative delle diverse Autorità nelle singole situazioni di emergenza.

Come visto, la finalità della pianificazione consiste nel fornire a tutti i suoi potenziali utilizzatori una serie di informazioni, sia in termini di dati reali, sia in termini di fonti cui attingere per approfondire taluni aspetti dell’emergenza in considerazione dei suoi profili di evoluzione di modo da accelerare, per quanto possibile, quel procedimento di acquisizione di cognizioni che si pone come fondamentale presupposto per assumere ogni valida decisione operativa.

Tutto ciò nella consapevolezza che nessuna pianificazione potrà raggiungere quel grado di dettaglio proprio di ogni situazione reale bensì soltanto fornire un quadro quanto più attuale ed uniforme a favore di tutti gli attori coinvolti nella gestione dell’emergenza al fine di mettere in condizione quest’ultimi di incanalare in procedure ragionate il valore aggiunto ed insostituibile dalla propria esperienza, professionalità e passione che sole possono consentire di far scaturire da un insieme di nozioni l’intuizione vincente che salva una vita o risolve una situazione di emergenza.

BACINO PORTUALE DI VADO LIGURE



PORTO DI SAVONA – VADO LIGURE

