



CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

SEZIONE III

Adunanza del

104

19 GIU. 2013

Consorzio per l'Area di Sviluppo
Industriale del Vastese

Via Ciccarone n.98/E
66054 VASTO (CH)
tel. 0873.367519 / 0873.364049

PORTO DI VASTO - PUNTA PENNA

LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE E POTENZIAMENTO
DELLE INFRASTRUTTURE PORTUALI

CIPE - 138/2000

PIANO REGOLATORE PORTUALE

2007

ALLEGATO 6

SICUREZZA DELL'AMBITO PORTUALE. RAPPORTO PRELIMINARE

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

MODIMAR s.r.l.	capogruppo mandataria
Med.I.F. s.r.l.	componente mandante
Tecnoconsud s.r.l.	componente mandante

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO:

ING. NICOLA BERNABEO

CAPO PROGETTO:

PROF. ING. ALBERTO NOLI

LUGLIO 2007

INDICE

1	INTRODUZIONE	2
2	INQUADRAMENTO NORMATIVO.....	4
3	ANALISI PRELIMINARE DEI POSSIBILI TRAFFICI DI SOSTANZE PERICOLOSE NELL'AMBITO DEL PORTO DI VASTO	9
4	BOZZA DI REGOLAMENTO PER LA SOSTA E MOVIMENTAZIONE DI MERCI PERICOLOSE	11
4.1	DEFINIZIONI	11
4.2	ENTRATA, USCITA, E CIRCOLAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE NEGLI AMBITI PORTUALI.....	14
4.3	LIMITAZIONI DEL TRAFFICO DI MERCI PERICOLOSE	16
4.4	AUTORIZZAZIONI AL DEPOSITO E TRANSITO DI MERCI PERICOLOSE.....	16
4.5	DISPOSIZIONI IN MERITO AL DEPOSITO AUTORIZZATO DI SOSTANZE PERICOLOSE.....	17
5	CONTENUTI MINIMI E CRITERIO METODOLOGICO PER LA REDAZIONE DEL RISP	18
5.1	COMPITI ISTITUZIONALI DELL'UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI VASTO	18
5.2	AMBITI PORTUALI DI RIFERIMENTO DEL RISP DEL PORTO DI VASTO.....	18
5.3	OBIETTIVI MINIMI DEL RISP	19
5.4	CONTENUTI E MODALITÀ DI REDAZIONE DEL RISP.....	19

1 INTRODUZIONE

Nella redazione del Piano Regolatore Portuale del 2007, per rendere esaustivo il quadro di riferimento sulle problematiche di sicurezza dell'ambito portuale oltre ad affrontare le tematiche di messa in sicurezza rispetto ai "fenomeni idrodinamici" che possono interessare il porto ⁽¹⁾ si sono volute esaminare anche le problematiche di regolamentazione delle attività portuali nell'ipotesi di scenari di movimentazione e sosta di merci pericolose.

Si ricorda che ***il Porto di Punta Penna di Vasto è classificato come porto di II categoria, classe III ed ai sensi dell'art 1 della Legge Regionale 31 luglio 1996 n. 62 ha la funzione di Porto Regionale per i traffici commerciali e le attività della pesca.***

Come documentato dai dati storici dei volumi del traffico commerciale acquisiti dalla competente Autorità Marittima ⁽²⁾ in generale i quantitativi delle merci sbarcate/imbarcate per singola nave attualmente sono alquanto modesti con valori massimi mediamente pari a 3.000 t/nave e comunque con punte massime di 5.500 t/nave. Limitando le analisi alle cosiddette "merci pericolose" attualmente il Porto di Vasto costituisce lo scalo marittimo di riferimento dei seguenti impianti industriali che comunque ricadono all'esterno dell'ambito portuale: Stabilimento della Fox-Petroli spa specializzato nella produzione di biocarburanti; Impianto Chimico della Puccioni spa specializzata nella produzione di fertilizzanti.

Pertanto ***allo stato attuale il Porto di Vasto, non è sede di stoccaggio e/o lavorazione di merci classificabili come "pericolose" e comunque anche in termini di tipologia e quantità delle merci movimentate nelle fasi di carico e scarico delle navi mercantili, non supera i parametri di riferimento di cui alla normativa vigente*** che altrimenti imporrebbero la redazione di uno specifico Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale. Inoltre, sulla base delle nuove informazioni acquisite ufficialmente ed allegate alla presente relazione anche per il futuro non è previsto un sostanziale incremento di traffico delle quantità di merci pericolose che attualmente vengono imbarcate/sbarcate dal Porto di Vasto.

In qualsiasi caso, nell'ipotesi che a seguito dei "potenziamenti infrastrutturali" contemplati dal presente PRP (2007) si dovessero registrare per l'ambito portuale del Porto di Vasto, sensibili incrementi dei traffici marittimi attuali oppure una variazione in termini di tipologie

¹ A tal scopo sono stati condotti specifici studi, cui si rimanda per i dettagli, finalizzati ad esaminare in modo oggettivo le seguenti tematiche: i fenomeni di esposizione al moto ondoso dell'imboccatura e delle darsene interne; il possibile coinvolgimento di aree portuali nei confronti di fenomeni di tracimazione delle opere foranee ad opera delle mareggiate più intense; le possibili interferenze nelle manovre di ingresso e di evoluzione interna delle navi mercantili con i pescherecci e le imbarcazioni da diporto; le condizioni di agitazione ondosa residua e le ripercussioni in termini di inoperatività delle banchine.

² Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto

merceologiche pericolose, l'Autorità Marittima dovrà pianificare per tempo le azioni da intraprendere per la gestione in sicurezza di tutte le attività portuali.

A tal riguardo, nell'ambito delle fasi di redazione ed adozione del PRP-2007, si è concordato con l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto ⁽³⁾ di condurre, sulla base della normativa vigente in materia, una serie di attività finalizzate ad individuare i possibili scenari di rischio connessi ai traffici portuali (attuali e futuri).

A tal scopo si è preliminarmente provveduto a:

- 1) condurre una preliminare ricerca ed analisi del quadro normativo di riferimento per contestualizzarlo al caso specifico del Porto di Vasto;
- 2) acquisire ed analizzare i dati relativi ai traffici delle merci pericolose, contraddistinte per tipologia e quantità, che riguardano il Porto di Vasto sia allo stato attuale che secondo le previsioni degli sviluppi futuri contemplati dal PRP-2007;
- 3) coniugare tra loro il Piano Regolatore Portuale, redatto nel 2007, con la documentazione tecnica fornita dalle aziende cosiddette "a rischio" che seppure non presenti all'interno dell'ambito portuale afferiscono al Porto di Vasto per le operazioni di imbarco/sbarco delle merci pericolose.

Questa relazione allegata al PRP 2007 del Porto di Vasto, costituisce l'anello di congiunzione tra quanto previsto dalla normativa in tema di riordino della legislazione portuale (Legge 18 gennaio 1994 n. 84, art.5 comma 5) e quella più propriamente rivolta al *controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose* (Decreto Legislativo 17 agosto 1999 n. 334 in attuazione della direttiva 96/82/CE, aggiornato dal D. Lgs. 238/2005 in attuazione della direttiva 2003/105/CE ⁴).

³ In qualità di Autorità Marittima "competente", ai sensi della Legge 84/1994 e del D.Lgs. 238/2005, per il Porto di Vasto.

⁴ Note anche come "Direttive Seveso" perché il tragico e delittuoso incidente che il 10/07/1976 colpì i cittadini di Seveso (a causa della fuga incontrollata di una nube tossica di diossina dagli impianti chimici ICMESSA di Meda (gruppo elvetico Givoudan-La Roche) ha spinto dal 1982 gli stati dell'Unione Europea ad emanare specifiche direttive per dotarsi di una politica comune in materia di prevenzione dai grandi rischi industriali.

2 INQUADRAMENTO NORMATIVO

La necessità della *valutazione della sicurezza in un sistema portuale* è stata introdotta dalla Legge 18 gennaio 1994 n. 84 “*Riordino della legislazione in materia portuale*”. Infatti il comma 5 dell’articolo 5 “Programmazione e realizzazione delle opere portuali. Piano regolatore portuale” dispone “*Al piano regolatore portuale dei porti aventi le funzioni di cui all’articolo 4⁵, comma 3⁶, lettera b)⁷, e alle relative varianti, è allegato un **rapporto sulla sicurezza dell’ambito portuale** ai fini degli adempimenti previsti dal decreto del Presidente della Repubblica 17 maggio 1988, n. 175, sui rischi di incidenti rilevanti connessi con determinate attività industriali e dal decreto del Ministro dell’ambiente 20 maggio 1991, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 126 de 31 maggio 1991.*”

Successivamente il D.Lgs. 17 agosto 1999 n. 334 “*Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose*”, all’art. 4 comma 3⁸, ha introdotto la specificità della individuazione dei rischi e la valutazione della sicurezza nei porti industriali e petroliferi demandando ad un regolamento interministeriale (che doveva coinvolgere ambiente, trasporti-navigazione, sanità e interno) la definizione dei necessari adattamenti da definire entro 90 giorni dall’entrata in vigore del Decreto legislativo.

Con il D.Lgs. 238/05, “*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*”, il campo di applicazione oltre che ai porti industriali e petroliferi, è stato esteso anche ai porti commerciali in cui sono “presenti sostanze pericolose” di cui all’Allegato I del suddetto D.Lgs. 334/99⁹.

In definitiva:

- 4) il **RAPPORTO DI SICUREZZA** previsto dalla legge 84/1994 ha come obiettivo l'individuazione delle modalità di gestione e regolamentazione dei rischi per il

⁵ Classificazione dei porti

⁶ Definizione delle funzioni dei porti e/o delle specifiche aree portuali di cui alla categoria II, classi I, II e III.

⁷ Industriale e petrolifera.

⁸ Nei porti industriali e petroliferi si applica la normativa del presente decreto con gli adattamenti richiesti dalla peculiarità delle attività portuali, definiti in un regolamento interministeriale da adottarsi di concerto tra il Ministro dell’ambiente, quello dei trasporti e della navigazione e quello della sanità, entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto. Il regolamento dovrà garantire livelli di sicurezza equivalenti a quelli stabiliti, in particolare specificando le modalità del rapporto di sicurezza, del piano di emergenza e dei sistemi di controllo. Fino alla data di entrata in vigore del regolamento continuano ad applicarsi, per i porti industriali e petroliferi, le normative vigenti in materia di rischi industriali e di sicurezza.

⁹ Sostituito dall’allegato A del D. lgs. 238/2005.

territorio adibito ad attività industriali e petrolifere e ricadente nell'ambito portuale e nelle zone di danno derivanti da incidenti rilevanti;

- 5) il **RAPPORTO DI SICUREZZA** previsto dal D.Lgs. 334/99 ha introdotto come ulteriore sviluppo l'elaborazione del Piano di emergenza e dei sistemi di controllo e pertanto della sicurezza delle persone presenti nelle aree di danno determinate da incidenti rilevanti.

in adempimento a quanto disposto dall'articolo 4 del D.Lgs. 334/99 nasce il DM 293/2001, (art.1 - Finalità) che *detta la normativa applicabile ai porti industriali e petroliferi ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e ai fini della limitazione delle loro conseguenze per l'uomo e per l'ambiente*. In particolare (art. 3 - Oggetto e ambito d'applicazione) *disciplina le modalità di redazione del **Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, del Piano di Emergenza Portuale e dei Sistemi di Controllo** relativi ai **porti industriali e petroliferi***.

Il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale (di seguito brevemente indicato come RISP) previsto dal D.M. 293/01 (art. 4), è ben caratterizzato e distinto dai rapporti e studi di sicurezza redatti dalle singole aziende presenti in area portuale soggette agli adempimenti di cui agli artt. 5, 6 ed 8 del D.Lgs. 334/99 (dall'estensione dei quali le aziende stesse non sono esonerate) e le sue risultanze (art. 5 comma 9), al termine della specifica conferenza dei servizi di valutazione, devono essere inserite dall'Autorità Marittima competente nel rapporto nel piano regolatore di cui all'articolo 5, comma 5, della legge 28 gennaio 1994, n. 84.

Il suddetto RISP, per quanto concerne gli elementi conoscitivi e l'analisi dei rischi dell'insediamento portuale, è da intendersi come “complementare” ai singoli rapporti di sicurezza che competono alla singole aziende, estendendo l'indagine a tutti i settori operativi dell' “azienda porto”.

Quanto sopra riportato evidenzia che le finalità del D.M. 293/2001 discendono per qualsiasi sistema portuale, non solo quelli propriamente industriali e petroliferi ma anche quelli commerciali, dalla verifica di compatibilità di un'area interessata da attività che, secondo i dettami del D.Lgs. 334/99 (aggiornato ed integrato dal D.Lgs. 238/2005), in presenza di sostanze pericolose potrebbero comportare scenari di rischio tipici degli ambiti industriali in senso stretto.

Pertanto, coniugando le ultime disposizioni di legge in materia di rischi di incidenti rilevanti con quanto inizialmente previsto dalla legge 84/94, nella fase di stesura di un Piano Regolatore Portuale in materia di problematiche di sicurezza dell'ambito portuale emerge da parte dell'Autorità Marittima competente ⁽¹⁰⁾ sul sistema portuale in esame la necessità di espletare una serie di attività articolate nelle seguenti FASI.

- 1) **ANALISI PRELIMINARE SUI "TRAFFICI PORTUALI"**. Nel caso di Porti classificati come Industriali o Petroliferi si attiva necessariamente la FASE 2). Relativamente ai Porti Commerciali si deve condurre un'analisi su tutte le possibili operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazioni di merci. Questa analisi deve considerare anche gli eventuali sviluppi dei traffici, per tipologia e quantità, previsti dal PRP; ovviamente, nel caso di strutture portuali preesistenti, in questa FASE 1 devono essere acquisite tutte le necessarie informazioni dalle imprese già autorizzate ad effettuare i suddetti traffici in ambito portuale. Obiettivo di questa analisi è quello di verificare se il sistema portuale in esame, anche se classificato di tipo "commerciale", possa contemplare la movimentazione, stoccaggio e/o lavorazione di merci classificabili per quantità e tipologia come "sostanze pericolose" sulla base di quanto indicato nell'Allegato A del D.Lgs. 238/2005, per cui è necessario procedere all'espletamento delle attività di cui alla FASE 2.
- 2) **ADEMPIMENTI NORMATIVI PRELIMINARI**. Nei casi in cui, anche a seguito dei riscontri della FASE 1), le aree demaniali marittime a terra e le altre infrastrutture portuali sono interessate da traffici di "sostanze pericolose" oltre i limiti di cui al suddetto Allegato A, ai sensi dell'art. 2 del D.M. 293/2001, queste si identificano come "porto industriale e petrolifero" e pertanto si rende necessario redigere il RISP le cui finalità possono essere così sintetizzate:
 - a. verificare la sostenibilità delle previsioni di sviluppo del sistema portuale in termini di rispetto dei requisiti di prevenzione dai rischi di incidenti rilevanti connessi con i possibili scenari dei traffici portuali di merci pericolose;
 - b. creare un strumento operativo cui fare riferimento anche nell'ambito della stesura ed assetto finale del PRP con particolare riferimento alla definizione delle destinazioni d'uso dei distinti ambiti portuali e nel contempo per pianificare le priorità delle prime fasi di attuazione del PRP che ovviamente non possono prescindere dalla riduzione di eventuali particolari preesistenti livelli di rischio e/o criticità se rilevati con la redazione ed approvazione del RISP;

¹⁰ Art. 2 (Definizioni) comma 1 punto b) del D.M. 293/2001.

Ai fini della predisposizione del RISP l'Autorità Marittima, richiede le informazioni e gli elementi, indicati nell'allegato 1 "Aspetti territoriali, strutture e attività del porto" del D.M. 239/2001 acquisendo quindi anche i Rapporti di Sicurezza delle imprese già abilitate a gestire le "sostanze pericolose" in ambito portuale.

Ai sensi dell'art. 4 del D.M. 293/2001 **il suddetto RISP viene predisposto a cura delle imprese** autorizzate ad effettuare le operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazioni di sostanze pericolose oppure abilitate alla gestione di stabilimenti, di cui al D.Lgs 334/1999, purché ubicati all'interno del sistema portuale in esame.

3) **DISPOSIZIONI, APPROVAZIONI E RISCONTRI.** Dopo l'espletamento della FASE 2) **l'Autorità Marittima competente acquisito il RISP**, ai sensi dell'art. 5 del D.M. 293/2001:

- **convoca apposita Conferenza dei Servizi di approvazione del RISP** coordinandone le attività istruttorie;
- **adotta il RISP** e le eventuali prescrizioni approvate dalla conferenza dei servizi;
- provvede a:
 - a) **trasmettere il RISP al Prefetto, alla Regione ed al Comune;**
 - b) predisporre le **informazioni per la popolazione** da fornire al sindaco;
 - c) adottare le seguenti misure:
 - i. sentito il Prefetto, **predisporre il Piano di Emergenza Portuale** al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da incidenti rilevanti nei porti industriali e petroliferi e ne coordina l'attuazione;
 - ii. **predisporre** tutte le informazioni utili per l'elaborazione del **Piano di Emergenza Esterno** dell'area portuale **trasmettendole al Prefetto e alla Provincia.**

Qualora, alla luce della FASE 1), si possa escludere la sussistenza di possibili scenari di rischio anche riguardo ai possibili sviluppi e potenziamenti delle attività portuali, pur non sussistendo particolari vincoli di carattere normativo, anche per i porti commerciali sarebbe comunque opportuno redigere un **rapporto preliminare sulla sicurezza dell'ambito portuale** che contempra le seguenti argomentazioni:

- a. **BOZZA DI REGOLAMENTO PER LA SOSTA E MOVIMENTAZIONE DELLE MERCI PERICOLOSE;** cui l'Autorità Marittima potrà fare riferimento per l'emissione di specifiche ordinanze e disposizioni nel caso di futuri occasionali e/o sporadici episodi di traffico mercantile e/o di attività nell'ambito portuale che riguardino "sostanze" che per tipologia e quantità dovessero superare i limiti di legge;
- b. **CONTENUTI MINIMI E CRITERIO METODOLOGICO PER LA REDAZIONE DEL RISP;** cui l'Autorità Marittima potrà fare riferimento qualora gli sviluppi futuri del traffico mercantile e/o delle attività in ambito portuale dovessero indirizzarsi verso

l'impiego di "sostanze pericolose" per qualità e quantità superiori ai limiti imposti dalla normativa.

3 ANALISI PRELIMINARE DEI POSSIBILI TRAFFICI DI SOSTANZE PERICOLOSE NELL'AMBITO DEL PORTO DI VASTO

Nel caso specifico del Porto di Punta Penna di Vasto essendo questo classificato come Porto Commerciale non è richiesta a priori la redazione di uno specifico Rapporto sulla Sicurezza dell'Ambito Portuale ai sensi della Legge 84/1994.

Per contro il Porto di Vasto costituisce lo scalo marittimo di riferimento dell'Impianto della Fox-Petroli spa specializzato nella produzione di biocarburanti e dell'Impianto Chimico della Puccioni spa specializzata nella produzione di fertilizzanti. Sulla base delle indagini conoscitive condotte sin dalle fasi preliminari di redazione del PRP-2007 in merito agli attuali "traffici portuali" si è verificato quanto segue:

- 1) non esistono punti di stoccaggio e/o lavorazione di merci classificabili, per tipologia e quantità, come "sostanze pericolose" ai sensi dell'allegato A del D. Lgs 238/2005;
- 2) anche limitatamente alle operazioni di sbarco/imbarco delle merci i quantitativi delle "sostanze pericolose" ordinariamente trattati dal porto di Vasto per conto della Fox-Petroli e della Puccioni sono comunque inferiori ai valori minimi di cui al suddetto Allegato A.

Per quanto riguarda le previsioni di incremento dei traffici attesi nel breve e medio termine a seguito dell'attuazione di quanto previsto dal PRP-2007 si precisa che la nuova conformazione portuale limita di fatto l'ormeggio alle imbarcazioni commerciali aventi una portata lorda (DWT) pari al massimo a 15.000 t per la darsena di ponente (corrispondente a quella attuale ove comunque sarà interdetto l'accesso alle navi adibite al traffico del sostanze pericolose) e di 30.000 t per la nuova darsena di levante.

Relativamente alle "sostanze pericolose" che attualmente afferiscono al porto commerciale di Vasto i quantitativi complessivi movimentati dalla Fox-Petroli negli ultimi quattro anni indicano valori medi annuali di 150.000 t/anno con un massimo di 182.273 t per il 2006 (relativi alle classi merceologiche di olio, gasolio e biodiesel nelle percentuali rispettivamente del 65%, 10%, 25%). Sulla base di quanto dichiarato dalla stessa Fox-Petroli, le previsioni di incremento futuro dei traffici di queste merci si potranno attestare al massimo su 1.000.000 di tonnellate equamente ripartite tra entrata/uscita. Ipotizzando in tal caso l'impiego di imbarcazioni oil-tanker aventi un DWT da 20.000 t, compatibili con le dimensioni della nuova darsena di levante prevista dal PRP-2007, si ricava una frequenza media di 50 navi (una ogni settimana) comunque compatibile con gli scenari di operatività portuale. Nonostante questo sensibile incremento delle attuali quantità relative alle operazioni di sbarco/imbarco degli oli combustibili (passando dalle attuali massimi 3.000 t

a 20.000 t) non si superano i limiti definiti dalla normativa e pertanto allo stato attuale non ricorrono le condizioni per redigere il RISP.

In qualsiasi caso nella definizione delle destinazioni d'uso dei fronti di ormeggio e delle banchine retrostanti sulla base degli elementi acquisiti si è deciso di trasferire l'attuale punto di ormeggio per gli oli combustibili e le altre possibili sostanze pericolose esclusivamente lungo la banchina di levante della nuova darsena di levante.

Qualora si dovessero concretizzare in futuro scenari di traffico portuale di "sostanze pericolose" si potrà fare riferimento a quanto esposto nei capitoli seguenti.

4 BOZZA DI REGOLAMENTO PER LA SOSTA E MOVIMENTAZIONE DI MERCI PERICOLOSE

4.1 Definizioni

Ministero: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Autorità Marittima: Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto;

SOLAS: La convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare ed il relativo protocollo del 1978 (Solas 74/78), e successive modificazioni;

MARPOL: la convenzione internazionale del 1973 per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e il relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78), e successive modificazioni;

IMO: International Maritime Organization (Organizzazione Internazionale Marittima);

Codice IMDG: codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose via mare, così come adottato dall'IMO con risoluzione A.18 (IV) del 27 Settembre 1965 e successive modificazioni. Il codice si occupa specificatamente della classificazione, forme di contenimento, segnalazioni di pericolo e stivaggio delle merci pericolose su nave;

ADR: l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957, con le relative modifiche, così come rettificato con legge 12 Agosto 1962, n. 1839 e recepito dal decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996, e successive modificazioni , recante "Attuazione delle direttive 94/55/CE del consiglio concernete il riavvicinamento delle legislazione degli stati membri relative al trasporto di merci pericolose per strada;

RID: il regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovie, di cui all'annesso I dell'appendice B della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), così come recepito dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n°41 e successive modificazione , recante "Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;

Merce pericolosa: una merce trasportata in colli compresa in una delle classi del Codice IMDG edito dall'IMO;

Classe 1 : esplosivi;

Classe 2 : gas compressi , gas liquefatti , gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;

Classe 3 : liquidi infiammabili;

Classe 4.1 : solidi infiammabili;

Classe 4.2 : materie suscettibili di combustione spontanea;

- Classe 4.3 : materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili;
- Classe 5.1 : materie comburenti;
- Classe 5.2 : perossidi organici;
- Classe 6.1 : materie tossiche;
- Classe 6.2 : materie infettanti;
- Classe 7 : materie radioattive;
- Classe 8 : materie corrosive;
- Classe 9 : materie pericolose diverse.

Imballaggio: si intende qualsiasi recipiente o elemento utilizzato per contenere o proteggere il prodotto trasportato, ovvero un recipiente od un qualsiasi elemento approvato ed utilizzato per contenere e preservare la merce pericolosa che si vuole trasportare. Si riconoscono molteplici tipologie di imballaggi: fusti, barili di legno, taniche, casse, sacchi, imballaggi compositi, imballaggi combinati ecc.

I diversi tipi di imballaggi sono suddivisi in tre gruppi, ognuno dei quali individua il grado di pericolo presentato della merce contenuta:

Gruppo di imballaggio I: indice di rischio elevato

Gruppo di imballaggio II: indice di rischio medio

Gruppo di imballaggio III: indice di rischio basso

Collo/contenitore: l'imballaggio ed il suo contenuto pronti e classificati per la spedizione. Possono essere completati da eventuali materiali di imbottitura ed assorbenti previsti dalle singole tabelle allegata a ciascuna classe di merci pericolose.

La conoscenza anche sommaria del contenitore (collo) e la sua identificazione, risulta a tal proposito necessaria.

Per contenitore I.S.O. (CONTAINER), si intende, un attrezzo atto a trasportare merce, di misure internazionalmente accettate ed espressamente designato e costruito per:

- risultare stagno all'acqua;
- sopportare ripetuti usi senza subire deformazioni;
- essere facilmente riempito e svuotato;
- poter essere trasportato con più mezzi di trasporto (nave, camion, ferrovia, ecc.);
- essere facilmente manipolato e trasferito da un mezzo di trasporto all'altro;
- poter essere opportunamente ancorato (su camion o vagone ferroviario) o rizzato (sulla nave) durante il trasporto.

I tipo I.S.O. in esercizio sono di lunghezza:

- 10', 20', 30', 40' piedi inglesi (1 piede equivale a cm. 30 circa);

L'unità di misura per il conteggio dei contenitori è il Teu (twenty feed equivalent unity) che corrisponde ad un contenitore di 20' piedi.

Quando un contenitore viene utilizzato, per il trasporto di merci pericolose, esso deve rispettare tutta una serie di norme specifiche che a livello internazionale trovano un momento di unificazione "nel libro arancio" (Orange Book), edito sotto l'egida delle Nazioni Unite.

Unità di carico: si intendono i rotabili ferroviari, i veicoli stradali autopropulsi o rimorchiabili, oppure le casse mobili (contenitori) trasportate o non sui mezzi di cui sopra contenenti merci pericolose in colli;

Imbarco diretto: significa che la merce affluisce direttamente dal varco portuale sottobordo alla nave e viene direttamente imbarcata;

Sbarco diretto: significa che la merce viene sbarcata ed avviata immediatamente al varco portuale per l'uscita dal porto;

EmS N°: l' "Emergency Schedule" il cui numero di identificazione è indicato, per ciascuna merce pericolosa, nell'Indice Generale del Codice IMDG;

Nome Tecnico o "proper shipping name": Nome appropriato di spedizione: la denominazione della merce pericolosa come indicata nel DPR di prossima pubblicazione.

Terminalista: il significato di questo termine, trae origine da una figura di soggetto economico, regolata anche dal diritto internazionale che è quella del "terminal operator" che consente una coerente rappresentazione dell'oggetto dell'attività medesima, nella quale la dottrina ha saputo cogliere elementi di riferimento con la disciplina posta sotto l'art. 18, legge n. 84/94. Il Terminalista deve, pertanto, possedere adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo integrale produttivo e continuativo in grado di esaurire tutto il ciclo operativo, quest'ultimo costituito dalla produzione di operazioni e servizi portuali che si collegano con la partecipazione di altri soggetti muniti di autorizzazione.

Ne deriva per quanto suddetto che un per la movimentazione e/o deposito in ambito portuale di merci pericolose il Terminalista deve rispettare i seguenti requisiti ed avere istituito:

- Una unità lavorativa incaricata della gestione delle merci pericolose con individuazione del responsabile per la gestione delle merci pericolose dotato di capacità e conoscenze in materia adeguate;
- Un servizio di pronto intervento in grado di intervenire in caso di incidente;

- Un servizio di ronda in piazzale al fine di controllare l'integrità dei contenitori con merci pericolose;
- Un sistema informatico in grado di fornire in qualsiasi momento informazioni relative ai contenitori con merci pericolose ai fini della tutela degli operatori portuali, dell'ambiente e sicurezza portuale;
- Un piano di deposito di merci pericolose con specifico riferimento sulle modalità operative gestionale del deposito stesso.

Operazioni e servizi portuali: operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione in genere delle merci e di ogni altro materiale, operazioni complementari ed accessorie svolte nell'ambito portuale;

Raccomandatario Marittimo: il soggetto di cui all'Art. 2 della legge 04.04.1977 n.135;

Servizio Chimico di Porto: il servizio reso da Consulenti Chimici di Porto come da Circolare del Ministero – DEM3/1160/99

Trasbordo (Transhipment): l'operazione commerciale che comporta lo sbarco temporaneo della merce ed il suo reimbarco su altra nave per consentire che la merce stessa raggiunga la sua destinazione finale;

Transito: il caso in cui la merce classificata pericolosa presente a bordo non viene sbarcata, perché destinata ad altro porto.

Metodo Speditivo: pubblicato il 18 gennaio 1994 della Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Protezione Civile, di recente aggiornato, costituente le "linee guida per la pianificazione di emergenza esterna (emergenza chimica) e con il quale si individuano le zone a rischio, denominate di sicuro impatto (soglia elevata letalità); di danno (soglia lesioni irreversibili), di attenzione caratterizzata da effetti lievi e danni reversibili non gravi. Il metodo speditivo è utilizzato dall'Autorità Competente Locale (Prefetto/Provincia), per predisporre il piano d'emergenza esterno, sulla base delle informazioni fornite dal gestore dello stabilimento, al fine di creare i probabili scenari d'evento rispondenti alla realtà industriale locale. In ambito portuale in considerazione della presenza di merci pericolose vengono prese in considerazione tre principali eventi – incendio – esplosione – rilascio di sostanze pericolose -.

4.2 Entrata, uscita, e circolazione delle merci pericolose negli ambiti portuali

Possono entrare e circolare, all'interno del Porto di Vasto, le merci pericolose destinate all'imbarco, provenienti dallo sbarco e provenienti o destinate da/a depositi situati all'esterno purché la circolazione negli ambiti portuali avvenga per il tempo strettamente necessario alla uscita dalle aree portuali o al transito delle merci destinate all'imbarco.

La banchina adibita alle operazioni di imbarco/sbarco delle merci pericolose, salvo specifiche disposizioni dell'Autorità Marittima, è da intendersi quella di levante della nuova darsena di levante.

Ad eccezione delle merci pericolose allo stato liquido per i quali vengono predisposti appositi sistemi di adduzione conformi ed approvati secondo le normative vigenti, le altre merci pericolose entrano ed escono dal Porto di Vasto esclusivamente dal varco portuale.

I contenitori cisterna ed i veicoli cisterna contenenti merci pericolose devono essere omologati e collaudati in conformità alle normative vigenti; essi devono essere adeguatamente etichettati in osservanza delle norme dell' IMDG CODE; il gestore terminalista deve, attraverso le proprie strutture, accertarsi che i contenitori contenenti merci pericolose non presentino danni visibili, colaggi e perdite di contenuto dagli stessi, e qualora dovesse accertare tali inconvenienti, informare immediatamente l'Autorità Marittima, le quali sentito il parere della locale ASL e dei VV.FF. disporranno i provvedimenti del caso.

I trailer trasportanti container con merci pericolose destinate all' imbarco devono fare ingresso nelle aree portuali solo nel momento in cui il terminalista darà il punto di imbarco o la destinazione del carico in una area ben delimitata ed individuata dal terminalista all' interno delle aree in concessione e per il tempo strettamente necessario ad espletare le formalità di imbarco.

Le merci pericolose che entrano ed escono dal Porto di Vasto devono percorrere il tragitto più breve senza effettuare sosta, alcuna, nelle aree portuali.

In caso di incidenti durante il percorso, il conducente del veicolo stradale, trasportante merci pericolose, deve informare tempestivamente il Comando di zona dei VV.F.F. e l'Autorità Marittima e deve preoccuparsi di effettuare i più idonei interventi di emergenza previsti dal caso.

Quando in attuazione del PRP sarà operativo il collegamento ferroviario il trasporto di merci pericolose a mezzo ferrovia nel Porto di Vasto avverrà sotto la diretta responsabilità dei servizi ferroviari. Le merci pericolose da imbarcare su carri ferroviari devono accedere al piazzale ferroviario portuale immediatamente prima delle operazioni di imbarco ferroviario, sostando nelle aree di piazzale per il tempo strettamente necessario alle operazioni di carico.

4.3 Limitazioni del traffico di merci pericolose

Nell'ambito del Porto di Vasto, anche nelle aree in concessione ad operatori privati, non sono consentiti depositi di merci classificate esplosive (classe 1 IMDG Code) e/o radioattive (classe 7 IMDG Code).

4.4 Autorizzazioni al deposito e transito di merci pericolose

L'eventuale deposito di merci, diverse da quelle di cui sopra, ma classificate comunque come merci pericolose dovrà essere richiesto con apposita istanza all'Autorità Marittima con congruo anticipo, almeno 72 ore prima della data di inizio dello stesso, allegando all'istanza, la documentazione tecnica e di sicurezza necessaria per la corretta individuazione e gestione della merce, una relazione indicante le modalità di movimentazione e deposito, i sistemi precauzionali individuati dal terminalista. Ricevuta l'istanza citata unitamente agli allegati, l'Autorità Marittima provvederà ad acquisire il parere dell'A.S.L. e VV.FF. competenti e se del caso, provvederà a rilasciare l'autorizzazione al deposito indicandone i tempi, i limiti e le modalità.

Non saranno accettate ed autorizzate le istanze presentate il giorno stesso dell'inizio previsto del deposito o a deposito già iniziato, salvo comprovate esigenze di urgenza da parte dell'utenza.

Nell'istanza dovranno essere indicati le generalità complete del richiedente (impresa portuale-agenzia marittima-spedizioniere doganale), la superficie dell'area che si intende occupare indicata su apposita planimetria, la natura della merce, la prevedibile durata della sosta, le operazioni da compiere e la nave cui queste saranno imbarcate/sbarcate. Nel caso di richieste avanzate da soggetti diversi dal Terminalista, nell'istanza dovrà essere indicato comunque il Terminalista incaricato dell'attività materiale di movimentazione della merce.

In caso di più richieste inerenti la medesima area, l'Autorità Marittima valuterà, di volta in volta, sulla base degli elementi che saranno forniti dagli interessati e di quelli verificabili d'ufficio, la priorità e la natura delle esigenze che giustificano le richieste e deciderà in merito.

Resta sempre salva la facoltà per l'Autorità Marittima di revocare, in caso di comprovata necessità, l'autorizzazione già rilasciata.

Nessun deposito di merce pericolosa potrà avere durata superiore a giorni 10 (dieci). In caso di superamento di questo limite temporale, oltre alla rimozione d'ufficio che sarà disposta dall'Autorità Marittima con oneri a carico del depositante.

4.5 Disposizioni in merito al deposito autorizzato di sostanze pericolose

Il titolare dell'autorizzazione al deposito dovrà rispettare le seguenti prescrizioni di ordine generale, oltre a quelle eventualmente dettate per il deposito specifico:

- i depositi di merci in banchina non dovranno superare la massima altezza consentita dal genere della merce e/o da disposizioni di legge eventuali; in ogni caso il Terminalista dovrà assicurarsi della idoneità statica del deposito medesimo;
- la merce depositata non potrà essere soggetta a manipolazione alcuna, fatta eccezione per gli interventi necessari per l'eventuale ripristino delle condizioni di sicurezza;
- fatto salvo per le effettive fasi di imbarco/sbarco, tutti i depositi dovranno essere effettuati a conveniente distanza dal ciglio banchina, nonché dai binari ferroviari eventualmente esistenti, da opere portuali quali gru, torri faro, mezzi meccanici mobili, manufatti prefabbricati e non e comunque da strutture in elevazione rispetto al piano di calpestio delle aree portuali;
- essi dovranno essere altresì debitamente segnalati a mezzo di apprestamenti visibili sia di giorno che di notte (nastro tipo vedochiaro – transenne munite di catadiottri – fanali ad intermittenza – etc.), al fine di evitare potenziali pericoli alla pubblica circolazione in ambito portuale;
- alla cessazione del deposito, l'area utilizzata dovrà essere sgomberata e pulita accuratamente assicurando il ripristino dei luoghi originario.

Il titolare dell'autorizzazione assume piena ed esclusiva responsabilità per gli eventuali danni che, in conseguenza dell'occupazione, siano derivati, direttamente e/o indirettamente, a persone o cose, ivi compresi i beni demaniali.

5 CONTENUTI MINIMI E CRITERIO METODOLOGICO PER LA REDAZIONE DEL RISP

5.1 Compiti istituzionali dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto

Ai sensi del D.M. 293/2001 applicabile ai “porti industriali e petroliferi” ai fini della prevenzione degli incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose e ai fini della limitazione delle loro conseguenze per l'uomo e per l'ambiente, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto è l'autorità competente per:

- stabilire i contenuti e le modalità di redazione del RISP;
- richiedere le informazioni e gli elementi che compongono il RISP;
- il coordinamento delle attività istruttorie della conferenza dei servizi di approvazione del RISP;
- adottare il RISP ed esercitare i poteri di ordinanza e di regolamentazione anche interdettivi e transitori;
- trasmettere il RISP al Prefetto, alla Regione ed al Comune;
- predisporre le informazioni per la popolazione da fornire al Sindaco;
- predisporre il Piano (interno) di Emergenza Portuale;
- predisporre e trasmettere al Prefetto e alla Provincia le informazioni necessarie per l'elaborazione del Piano (esterno) di Emergenza Portuale.

5.2 Ambiti portuali di riferimento del RISP del Porto di Vasto

Ai sensi di quanto disposto dal D.M. 293/2001 il RISP del Porto di Punta Penna di Vasto dovrà riguardare tutte le aree demaniali marittime a terra e le altre infrastrutture portuali interessate da traffici marittimi di “sostanze pericolose” definendo come tali tutte le merci che per tipologia e quantità rientrano tra quelle della colonna 2 dell'allegato A del D. Lgs 238/2005.

Allo stato attuale, anche se il PRP-2007 non contempla traffici marittimi di “sostanze pericolose”, si può prevedere che gli ambiti portuali classificabili ai sensi del D.M. 293/2001 come “porto industriale e petrolifero” saranno comunque limitati alla sola nuova diga di levante ed alla relativa banchina e fronte di ormeggio.

Poiché la normativa prevede che il RISP debba essere predisposto a cura delle imprese ⁽¹¹⁾ sarà obbligo dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto attivare la procedura di

¹¹ Imprese “autorizzate” ad effettuare le operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazioni delle suddette “sostanze pericolose” oppure imprese “abilitate” alla gestione di stabilimenti, di cui al D.Lgs 334/1999, purché ubicati all'interno del sistema portuale in esame

redazione ed adozione del RISP prima di autorizzare traffici portuali di sostanze pericolose o abilitare l'insediamento di stabilimenti di cui al D.Lgs. 334/1999.

5.3 Obiettivi minimi del RISP

Nel rispetto di quanto disposto dall'art. 4 comma 1 del D.M. 293/2001 il RISP per contenuti ed articolazione dovrà essere in grado di evidenziare:

- a) i pericoli e i rischi di incidenti rilevanti derivanti dalle attività svolte nell'area portuale;
- b) gli scenari incidentali per ciascuna sequenza incidentale individuata;
- c) le procedure e le condotte operative finalizzate alla riduzione di rischi di incidenti rilevanti;
- d) le eventuali misure tecniche atte a garantire la sicurezza dell'area considerata.

5.4 Contenuti e modalità di redazione del RISP

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto deve attivare una FASE CONOSCITIVA PRELIMINARE ove richiedere ai seguenti soggetti le informazioni ed elementi indicati nell'allegato I "Aspetti territoriali, strutture e attività del porto" al D.M. 293/2001:

- a) i gestori degli stabilimenti di cui al decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, ubicati nei porti industriali e petroliferi;
- b) le imprese autorizzate ad effettuare operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazioni di sostanze pericolose;
- c) le amministrazioni e i gestori dei servizi pubblici e privati rilevanti per la sicurezza delle attività portuali.

Allo stato attuale sulla base della documentazione predisposta dal PRP-2007 risultano già disponibili una serie di elaborati grafici ed informazioni che potranno costituire la base di riferimento per l'acquisizione delle seguenti informazioni:

a) **TERRITORIO.**

(TAVOLA FP-03 "COLLEGAMENTI PRIMARI STRADALI E FERROVIARI" DEL PRP-2007)

Rappresentazione cartografica (scala 1:5.000) con evidenziazione dell'ambito portuale e individuazione, entro un raggio massimo di m 500 dai confini portuali dei seguenti elementi (SULLA BASE DI INFORMAZIONI UFFICIALI FORNITE DALL'AUTORITÀ COMUNALE):

- aree urbane e relativa densità abitativa;
- siti vulnerabili (ospedali, scuole, edifici di culto ecc.);
- aree industriali;
- altre aree come individuate nel P.R.G.;

- infrastrutture di collegamento del territorio.

b) ZONIZZAZIONE DEGLI AMBITI PORTUALI.

(TAVOLA FP-01 "PLANIMETRIA DI PROGETTO" DEL PRP-2007)

Rappresentazione cartografica (scala 1:2.500) per l'individuazione di (SULLA BASE DI QUANTO DISPOSTO DAL P.R.P. VIGENTE):

- opere di difesa portuali;
- canali di accesso al porto e aree di manovra;
- bacini portuali e fronti di ormeggio;
- aree militari;
- sub-aree funzionali:
 - traffici portuali commerciali;
 - traffici portuali industriali e petroliferi;
 - servizi croceristici e/o trasporti passeggeri;
 - attività della pesca;
 - attività turistiche e da diporto

c) DESCRIZIONE DI DETTAGLIO DELLE AREE INDUSTRIALI E PETROLIFERE.

Rappresentazione cartografica (scala 1:1.000) e relazione illustrativa, delle caratteristiche delle aree portuali, industriali e petrolifere e degli eventuali impianti ivi localizzati con particolare riferimento ai seguenti (ELEMENTI NECESSARIAMENTE FORNITI DALLE IMPRESE OPERANTI IN AMBITO PORTUALE):

- Tipologia strutturale, lunghezza e fondali delle opere di ormeggio;
- dimensioni delle aree a terra con particolare riferimento ai piazzali di banchina adibiti alle operazioni di movimentazione ed eventuale stoccaggio delle merci;
- infrastrutture di collegamento (con specificazione dei varchi stradali e ferroviari, degli eventuali scali ferroviari, dei terminal sosta temporanea, delle condotte ed impianti per le operazioni di trasferimento dall'attracco alle strutture di deposito);
- attrezzature e modalità operative per la movimentazione delle merci;
- impianti, attività o depositi presenti nell'area portuale *esclusi* dagli obblighi di cui agli articoli 5, comma 3, 6 e 8 del D.Lgs. 334/1999. Per ogni impianto fornire:
 - denominazione;
 - descrizione;
- impianti, attività o depositi presenti nell'area portuale *soggetti* agli obblighi di cui agli articoli 5, comma 3, 6 e 8 del D.Lgs. 334/1999. Per ogni impianto fornire:
 - denominazione;
 - descrizione;

- indicazione delle sostanze movimentate dall'impianto e comprese nell'allegato A del D.Lgs 238/05
- descrizione delle attività in cui le sostanze intervengono (stoccaggio, miscelazione, imbottigliamento, ecc.);
- capacità produttive dell'impianto, quantità movimentate, quantità stoccate;
- incidenti individuati nell'analisi di rischio dell'impianto con indicazione di:
 - sequenze incidentali;
 - probabilità di accadimento;
 - tipologia scenari incidentali previsti (irraggiamento, sovrappressioni, rilasci di sostanze tossiche o nocive, situazioni di inquinamento grave);
 - raggi di danno.

d) SERVIZI PORTUALI E IMPRESE PORTUALI.

Relazione illustrativa e tabelle di sintesi dei servizi portuali, finalizzati alla sicurezza e disponibili in porto, con particolare riferimento al numero e qualifica degli addetti e dei mezzi utilizzati per i seguenti elementi (NECESSARIAMENTE FORNITI DALLA STESSA AUTORITÀ MARITTIMA E DAGLI OPERATORI PORTUALI):

- pilotaggio;
- rimorchio;
- ormeggio;
- servizi antincendio;
- servizio antinquinamento;
- sanità marittima e presidi sanitari;
- imprese di cui all'art. 16 della legge n. 84/1994;
- servizio chimico di porto;
- battellaggio;
- altro.

e) REGOLAMENTAZIONE DELLE ATTIVITÀ PORTUALI.

Atti e disposizioni che regolano: (NECESSARIAMENTE FORNITI DALLA STESSA AUTORITÀ MARITTIMA):

- zone di ormeggio e ancoraggio;
- punti di accesso terrestri;
- movimentazione delle navi e stazionamento agli ormeggi;
- modalità di imbarco e sbarco prodotti;
- modalità di circolazione stradale e ferroviaria

f) TRAFFICI PORTUALI.

Informazioni su base annua relative alle quantità medie di sostanze pericolose movimentate, con le varie modalità, nelle aree soggette alla valutazione dei possibili scenari rischio contemplati dal RISP.

L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto espletata la FASE CONOSCITIVA PRELIMINARE coordina e controlla la **stesura di uno STUDIO SPECIALISTICO SULLA SICUREZZA DEI TRAFFICI PORTUALI DI "SOSTANZE PERICOLOSE"** che sarà condotto a cura delle Imprese "autorizzate" e/o "abilitate" alla gestione dei traffici marittimi e o degli stabilimenti presenti in ambito portuale che riguardano l'impiego di "sostanze pericolose".

Questo studio specialistico sarà parte integrante del RISP e dovrà articolarsi nei seguenti punti di indagine:

- Esperienza e casistica (anche a scala internazionale) sugli incidenti storici riconducibili alla tipologia e quantità dei traffici portuali di "sostanze pericolose" analoghi a quelli che interessano il sistema portuale in esame.
- Caratteristiche geofisiche e climatiche del sistema portuale;
- Identificazione dei possibili eventi incidentali riconducibili a :
 - o fasi operative e manutentive degli impianti fissi;
 - o operazioni di trasferimento tra nave e terraferma;
 - o operazioni di carico/scarico degli automezzi;
 - o operazioni di carico/scarico dei carri ferroviari;
- stima delle conseguenze degli eventi incidentali individuati in precedenza
- stima delle probabilità di accadimento, anche congiunte, degli eventi incidentali
- possibili effetti domino anche in relazione al transito e/o alle operazioni di carico/scarico delle sostanze pericolose;
- quantificazione dei possibili livelli di rischio e ricomposizione di eventuali rischi d'area composizione de individuati conseguenze degli eventi incidentali individuati in precedenza esperienza storica del porto in esame (incidenti verificatisi negli ultimi cinque anni);

Sulla base dei risultati del suddetto studio specialistico L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto dovrà controllare e coordinare la redazione, che sarà sempre a cura dei soggetti di cui sopra, di specifiche Linee Guida finalizzate all'emissione del RISP e delle successive attività istruttorie di approvazione ed adozione.

Queste linee guida oltre a contemplare le tempistiche e gli standard di omogeneizzazione della documentazione reperita e validata nella fase conoscitiva

dovranno prevedere l'emissione di un documento di sintesi dello studio specialistico sulla sicurezza (che costituirà comunque un allegato al RISP) ed i lineamenti per la successiva redazione del Piano di Emergenza Portuale che pertanto saranno comunque oggetto di analisi ed approvazione in sede di Conferenza dei Servizi di approvazione del RISP.

Nel contempo, qualora i risultati della fase conoscitiva preliminare e/o lo studio specialistico della sicurezza evidenziassero l'esistenza di particolari criticità in materia di rischi connessi con i traffici portuali, ai sensi di quanto disposto dal comma 10 dell'art. 5 del D.M. 293/2001, L'Ufficio Circondariale Marittimo di Vasto nell'attesa di espletare l'iter di approvazione ed adozione del RISP è tenuta ad attuare tutti i necessari provvedimenti anche interdettivi ritenuti necessari per assicurare il rispetto dei livelli di sicurezza.