

**RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE
AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009****4 Conclusioni****4.1 Risultati dello studio**

Il presente documento, che costituisce l'Aggiornamento al Rapporto Integrato sulla Sicurezza Portuale (R.I.S.P.) che accompagna il nuovo P.R.P. sottoposto all'esame del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, si prefigge i seguenti obiettivi:

- la previsione degli incidenti rilevanti connessi con le sostanze pericolose e la limitazione delle loro conseguenze sull'uomo e l'ambiente, con riferimento al D.M. 293/2001;
- l'individuazione degli interventi e delle misure di prevenzione del rischio e di mitigazione degli impatti con riferimento alle destinazioni d'uso del territorio urbano e portuale, ai sensi del D.M. 09/05/2001.

Oggi, nell'ambito del Porto di Trieste, più in particolare nel Settore portuale 5 – Punto Franco Oli Minerali, Canale Industriale e Valle delle Noghere, si trovano le seguenti aree nelle quali sono svolte attività a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99:

- L'area S.I.O.T. S.p.A;
- L'area D.C.T. S.p.A.;
- L'area ALDER S.p.A.;
- L'area SI.LO.NE. S.p.A.

Rispetto alle prospettive di sviluppo del porto, il nuovo Piano Regolatore Portuale:

- prevede l'espansione verso S (nell'area ex-Esso) dell'area funzionale con destinazione I2 – Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici in cui ricadono le attività S.I.O.T. S.p.A. e D.C.T. S.p.A.;
- conferma la destinazione PR – Attività commerciali logistico/emporiali ed industriali per l'area funzionale in cui ricade l'attività l'ALDER S.p.A;
- prevede l'allontanamento dell'attività della SI.LO.NE. S.p.A. dalla sua attuale localizzazione introducendo la funzione C2 – Movimentazione e stoccaggio contenitori Lo-Lo, cui corrisponde la realizzazione, tramite ampliamento a mare, di un nuovo terminal dedicato.

Mettendo insieme i contenuti degli studi sulla sicurezza predisposti dai gestori ai sensi della normativa vigente, è stato definito il quadro degli scenari incidentali e dei relativi effetti, rapportati al territorio (aree di danno). Da tale quadro si evince che gli effetti devastanti, in tutte le situazioni considerate, rimangono confinati entro i limiti delle aree in cui sono svolte le attività a rischio e che ciascun gestore ha messo a punto sistemi di prevenzione e contenimento degli impatti adeguati.

Da ciò discende la attuale situazione di compatibilità territoriale tra le attività a rischio di incidente rilevante e le attività urbane e portuali svolte nell'intorno, come dimostrato dalle approvazioni rilasciate dalle Autorità di controllo ai documenti sulla sicurezza (Rapporto di Sicurezza e Piano di Emergenza Esterno) predisposti dai gestori.

In merito alla pianificazione vigente, sussiste piena compatibilità tra gli stabilimenti D.C.T. S.p.A., ALDER S.p.A. e S.I.O.T. S.p.A. e le funzioni territoriali previste dai P.R.G.C. e dalle relative Varianti dei Comuni di Trieste e di San Dorligo della Valle. Non sussiste, invece, compatibilità dello stabilimento SI.LO.NE. S.p.A. con la funzione

RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE
AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009

territoriale, prevista dalla Variante generale al PRGC di Muggia, relativa ad " attrezzature per l'istruzione"; di tale criticità bisognerà tener conto in fase preventiva alla progettazione e realizzazione delle attrezzature stesse.

La compatibilità tra le attività a rischio di incidente rilevante esistenti e le previsioni funzionali del P.R.P. per le aree portuali adiacenti ed, ancora, tra queste ultime e le nuove aree a destinazione I2 - Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici risulta media o massima sulla base del criterio che riconosce la possibilità della convivenza tra attività analoghe. In questo caso, si reputa necessario la verifica del cosiddetto effetto domino, ossia la valutazione degli scenari incidentali rispetto ai quali si possa verificare il coinvolgimento di impianti appartenenti a gestori diversi, con aggravio delle conseguenze dell'effetto primario, al fine di definire le misure di prevenzione e contenimento degli impatti, non ultima l'introduzione di una adeguata distanza di sicurezza tra le attività stesse.

4.2 Indirizzi operativi per l'A.P.T.

La necessità di "misurare" la condizione attuale di sicurezza del porto e di valutare la condizione di sicurezza futura, quella relativa al progetto di sviluppo espresso dal P.R.P., al fine di supportare l'operato delle Autorità di Controllo, deriva all'Autorità Portuale dal suo ruolo di gestore dell'ambito portuale di propria competenza e, soprattutto da quello di responsabile della programmazione e della pianificazione dello sviluppo del Porto. In altre parole, l'APT dovrebbe disporre di un quadro delle conoscenze che gli consenta di:

- definire le misure di sicurezza da rispettare nel caso di impianto di nuove attività nelle aree limitrofe a quelle in cui sono presenti attività a rischio di incidente rilevante;
- individuare le prescrizioni cui deve attenersi l'eventuale gestore di attività a rischio di incidente rilevante che voglia stabilirsi in ambito portuale.

Il presente documento, teso a raggiungere gli scopi sopra delineati, ha consentito di:

1. ricostruire il quadro della documentazione prodotta dai gestori di attività a rischio di incidente rilevante presenti in porto ai sensi della normativa vigente;
2. di delineare il quadro degli eventi incidentali e delle misure di prevenzione e di mitigazione degli impatti delineato da ciascun gestore di attività a rischio di incidente rilevante per la propria area;
3. valutare, in via preliminare, la compatibilità tra le attività a rischio di incidente rilevante presenti o previste in porto e le eventuali nuove attività/opere che potrebbero essere impiantate nelle immediate vicinanze.

Le criticità riscontrate nel corso del lavoro e l'esigenza di adeguamento, integrazione e verifica della documentazione di riferimento e, conseguentemente, del presente studio, ne hanno compromesso il risultato finale rappresentato dal conseguimento degli obiettivi sopraindicati, portandolo a coincidere con le azioni necessarie a superare le criticità riscontrate, come illustrato nelle tabelle che seguono.

1. *Ricostruzione il quadro della documentazione prodotta dai gestori di attività a rischio di incidente rilevante presenti in porto.*

RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE
AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009

<i>Criticità</i>	<i>Azione corrispondente</i>
SI.LO.NE. S.p.A. Indisponibilità del Rapporto di Sicurezza della società.	SI.LO.NE. S.p.A. Reperimento del Rapporto di Sicurezza della società.
S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A. e ALDER S.p.A. Incompletezza della documentazione fornita dai gestori di attività a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99, essendo alcuni Rapporti di Sicurezza mancanti di parte degli allegati.	S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A. e ALDER S.p.A. Reperimento del materiale mancante al fine di disporre dei Rapporti di Sicurezza completi.

A tal proposito si sottolinea che la norma impone ai gestori di attività a rischio di incidente rilevante di fornire all'A.P.T., ai fini della redazione del R.I.S.P. solo informazioni ben determinate, non l'intera documentazione prodotta ai sensi del D.Lgs. 334/99 (Rapporto di Sicurezza e Piano di Emergenza Esterno).

2. Definizione del quadro degli eventi incidentali e delle misure di prevenzione e di mitigazione degli impatti per l'ambito portuale collazionando i risultati dei singoli studi.

<i>Criticità</i>	<i>Azione corrispondente</i>
S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A., ALDER S.p.A. e SI.LO.NE. S.p.A. Mancata considerazione di eventi incidentali riferiti ai terminali marittimi, quale, ad esempio, la collisione tra la nave e le strutture di accosto.	S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A., ALDER S.p.A. e SI.LO.NE. S.p.A. Necessità di estendere l'analisi del rischio anche ai terminali marittimi.
S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A., ALDER S.p.A. e SI.LO.NE. S.p.A. Mancata considerazione di eventi incidentali riferiti ai trasporti stradali e ferroviari.	S.I.O.T. S.p.A.. D.C.T. S.p.A., ALDER S.p.A. e SI.LO.NE. S.p.A. Necessità di estendere l'analisi del rischio anche ai trasporti stradali e ferroviari.
S.I.O.T. S.p.A. Mancata considerazioni di eventi incidentali riferiti alle condotte di trasferimento del greggio dal terminale marittimo al deposito di San Dorligo della Valle.	S.I.O.T. S.p.A. Necessità di estendere l'analisi del rischio anche alle condotte di trasferimento del greggio dal terminale marittimo al deposito di San Dorligo della Valle.
S.I.O.T. S.p.A. Mancata valutazione di scenari incidentali per i quali si può configurare l'eventuale coinvolgimento di impianti appartenenti a diverso gestore, con aggravio delle conseguenze dell'effetto primario (effetto domino).	S.I.O.T. S.p.A. Necessità di valutazione di scenari incidentali per i quali si può configurare l'eventuale coinvolgimento di impianti appartenenti a diverso gestore, con aggravio delle conseguenze dell'effetto primario (effetto domino) anche se associati a frequenze molto remote.
S.I.O.T. S.p.A., D.C.T. S.p.A, ALDER S.p.A. e SI.LO.NE. S.p.A.	

RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE
AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009

Mancata considerazione del danno ambientale così come definito dal D.M. 09/05/2001.	
---	--

3. *Valutazione della compatibilità tra le attività a rischio di incidente rilevante presenti o previste in porto e le eventuali nuove attività/opere che potrebbero installarsi nelle immediate vicinanze.*

<i>Criticità</i>	<i>Azione corrispondente</i>
D.C.T. S.p.A. Mancata definizione delle aree di danno, per le quali si rimanda al Comando dei Vigili del Fuoco.	D.C.T. S.p.A. Necessità di ampliare i contenuti del P.E.E. fino a definire le aree di danno relative agli scenari incidentali individuati.
Tutti i gestori Difficoltà di rapportare le aree di danno tra loro e, dunque, di definire sulla base degli stessi criteri, le caratteristiche della fasce di sicurezza da interporre tra le attività	Tutti i gestori Necessità di disporre di documentazione confrontabile soprattutto in relazione alle aree di danno dalla cui definizione dipende la programmazione e pianificazione delle attività e delle opere in Porto. A tal fine occorre che la redazione di tali documenti sia svolta ai sensi del D.M. 09/05/2001.
Tutti i gestori Mancata definizione del danno ambientale.	Tutti i gestori Necessità di valutare oltre alla compatibilità territoriale anche il danno ambientale eventualmente associato ai diversi scenari incidentali e alle aree di danno, ai sensi del D.M. 09/05/2001.

Per concludere, dunque, si delineano nel seguito le modalità operative tramite cui l'A.P.T. potrà assolvere al suo compito di referente della sicurezza in ambito portuale:

Rispetto alle attività a rischio di incidente rilevante esistenti
 L'A.P.T. dovrà:

- disporre di tutta la documentazione sulla sicurezza che i gestori sono chiamati a produrre ai sensi della normativa vigente e dei relativi aggiornamenti quinquennali;
- verificare la completezza degli studi sotto il profilo marittimo – portuale (scenari incidentali – aree di danno);
- verificare la completezza degli studi rispetto alla valutazione degli effetti incidentali sull'ambiente (danno ambientale);
- imporre, nel casi di vicinanza tra attività a rischio di incidente rilevante, la valutazione di scenari incidentali per i quali si possa configurare l'eventuale coinvolgimento di impianti appartenenti a diverso gestore, con aggravio delle conseguenze dell'effetto primario (effetto domino);

RAPPORTO INTEGRATO SULLA SICUREZZA PORTUALE
AGGIORNAMENTO NOVEMBRE 2009

- verificare la compatibilità tra le attività a rischio di incidente rilevante ai sensi del D.Lgs. 334/99 e le azioni/opere di prevenzione e/o mitigazione e le attività portuali ed urbane limitrofe;
- delineare, sulla base delle prescrizioni e delle opere previste per prevenire o contenere gli effetti dovuti agli scenari incidentali per le attività a rischio di incidente rilevante, le linee guida per la progettazione nelle aree o delle opere vicine.

Rispetto alla previsione di aree a destinazione 12 – Attività industriale con movimentazione di prodotti petroliferi o energetici

- L'A.P.T. dovrà imporre al pretendente concessionario/gestore di attività a rischio di indente rilevante la redazione di un'analisi del rischio preventiva che accompagni il progetto preliminare dell'impianto. Tale analisi, redatta tenendo conto anche del D.M. 09/05/2001, dovrà consentire di valutare la compatibilità con le attività svolte nelle aree limitrofe ed, eventualmente, le opere di mitigazione necessarie per contenere gli impatti.