


Asse/Axe 2	
Protezione e valorizzazione delle risorse naturali e culturali e gestionali dei rischi	protection et valorisation des ressources naturelles et culturelles, gestion des risques dans les zones de terre et de mer
Obiettivo/Objective 5B.1	
Migliorare la sicurezza in mare contro i rischi della navigazione	Améliorer la sécurité en mer en faisant face aux risques liés à la navigation
 Progetto /Projet N° 276 Durata /Duré : 39 mesi /mois Data di inizio / Date de début : 01.04.2019 Data di fine / Date de fin : 31.06.2022 Logistica e sicurezza del trasporto merci – PROGETTO MULTIAZIONE SULLA GESTIONE MERCI PERICOLOSE IN INGRESSO E USCITA DAI PORTI NELL'AREA DI COOPERAZIONE / Logistique et sécurité des transports de marchandises – PROJET MULTIPLE/ACTION SUR LES MARCHANDISES DANGEREUSES ENTRANT ET EN SORTIE DES PORTS DANS LA ZONE DE COOPÉRATION	
Documento su stato dell'arte	
Document de l'état de l'art	

Attività /Activité T.3.1

Prodotto /Produit T.3.1.1

 PROVINCIA DI SASSARI	Data prodotto / Date produit:	06.09.2021
	Periodo / Période :	5
	Versione /Version :	00.01.00
	Partner responsabile, autore e coordinatore / Partenaire responsable, auteur et coordinateur :	PdS
	Partner esecutore / Partenaire d'exécution :	Provincia di Sassari

Revisioni e controllo / partners coinvolti

Révisions et contrôle / partenaires impliqués

Versione del documento - data:

Version du document - date: projet no. x -

Data del prodotto, ovvero documento finale: 06/09/2021

Date du produit, document final: 06/09/2021

Notes: (es. Confidenziale per I partner e loro collaboratori) / *Remarques: (par exemple, confidentialité pour les partenaires et leurs collaborateurs)*

Tabella dell'elaborazione e delle modifiche apportate al documento di Flussi lato terra di trasporto merci pericolose

Tableau de traitement et modifications apportées au document de Flux terrestres de transport de marchandises dangereuses

Data/ Date	Titolo del prodotto / Titre du produit	Versione della modifica e note / Version du changement et remarques
06/09/2021	T3.1.1 Stato dell'arte	Definitiva

Tabella del referente per ogni partner coinvolti nell'elaborazione del documento / Tableau de la personne de contact pour chaque partenaire impliqué dans la préparation du document

Partner	Soggetto/i coinvolti/i Sujet (s) impliqué (s)	Versione della modifica / Version du changement
Provincia di Sassari	Arch. Giovanni Milia Dott.ssa Giuseppina Mallardi	Definitiva

INDICE / INDEX

Sintesi/ Résumé

Résumé

L'un des objectifs du projet LOSE+, et plus particulièrement de l'activité T3 (formation et modèles organisationnels), est la formation des opérateurs qui ont pour tâche d'intervenir dans des conditions d'urgence.

Ce document, dans le cadre de cet objectif, présente l'état de l'art, en référence à la Province de Sassari, des compétences des sujets chargés de la prévention et de la sécurité. En particulier, les procédures d'intervention existantes et les autorités compétentes seront analysées.

Le transport de marchandises par route comporte un risque indéniable d'accidents et, dans le cas du transport de marchandises dangereuses, il est nécessaire de tenir compte de l'aggravation due à la possibilité de fuites ou de déversements de matières, avec les risques d'incendie, d'explosions, de réactions chimiques, de dommages à l'environnement qui en découlent, etc.

Alors que la production, l'utilisation et le stockage des marchandises dangereuses sont couverts par la directive 96/82/CE, mise en œuvre au niveau national par le décret législatif 334/99, les directives relatives au transport de ces marchandises n'ont pas produit un cadre réglementaire national aussi complet, bien qu'il ait été démontré que l'ampleur du risque lié au transport est tout aussi élevée que pour les installations fixes.

Le transport est beaucoup plus difficile à contrôler pour plusieurs raisons, dont les principales sont les suivantes

- la variabilité du contexte et de la manière dont cette activité se déroule ;
- le nombre considérable de transports effectués chaque jour ;
- la nature transnationale des voyages.

En outre, pour les mêmes raisons, les informations disponibles sont souvent rares, fragmentaires et inexactes.

La législation ADR (acronyme de Accord Dangereux Route), c'est-à-dire l'accord européen sur le transport international de marchandises dangereuses par route signé à Genève en 1957 et ratifié en Italie par la loi n° 1839 du 12 août 1962 (17 articles et deux annexes, mis à jour tous les deux ans), ne régit pas les rôles et responsabilités spécifiques en cas de situations d'urgence ou d'accidents impliquant des marchandises dangereuses.

Certaines indications, concernant les sujets impliqués dans la gestion du risque lié au transport de ces substances, sont souvent contenues dans les plans de protection civile qui sont (ou devraient être) généralement élaborés par les municipalités individuelles et qui représentent l'ensemble des procédures opérationnelles d'intervention, pour faire face à toute catastrophe inattendue sur un territoire donné.

L'élaboration du Plan, ainsi que l'institution de la Protection Civile Locale, sont fondamentales pour la gestion des urgences, l'application des mesures de sécurité, la définition des responsabilités et des tâches, et donc la sauvegarde des citoyens, des animaux et des biens.

Le plan comprend normalement des programmes de prévision et de prévention et constitue l'outil qui permet aux autorités de préparer et de coordonner les opérations de sauvetage dans une zone à risque. Son objectif est de garantir par tous les moyens le maintien du niveau de vie mis en crise par une situation impliquant un inconfort physique et psychologique grave.

En Sardaigne, 79% des municipalités disposent d'un plan de protection civile.

Dans la plupart des cas, cependant, ces documents se concentrent davantage sur le risque hydraulique et hydrogéologique, tandis que les actions et les comportements à adopter en matière de prévention et d'intervention dans le cas des marchandises dangereuses ne sont pas toujours définis.

Dans la province de Sassari, 72 communes disposent de cet instrument. Malheureusement, la plupart d'entre eux, contrairement à ce qui devrait être le cas, ne sont pas facilement disponibles et consultables par les citoyens et, dans certains cas, les plans ne sont pas mis à jour.

Le risque d'accident causé par le transport de marchandises dangereuses est un type de risque qui ne peut être prévu, contrairement, par exemple, aux risques hydrogéologiques et hydrauliques, mais il se caractérise par l'importance des dommages qu'il peut causer, tant pour la santé de la population que pour la protection de l'environnement.

C'est pourquoi, dans le cadre des plans de protection civile, des procédures standard sont, dans certains cas, élaborées afin de pouvoir fournir, en cas de besoin, des réponses opérationnelles rapides à des événements imprévisibles.

Dans les " Directives pour les plans communaux et intercommunaux de protection civile " (Annexe au Delib. G.R n°20/10 du 12/04/2016) de la Région Sardaigne, le transport de

substances dangereuses est défini parmi les événements de type imprévisible, c'est-à-dire " les événements à impact rapide, pour lesquels les délais d'annonce préalable sont trop courts ou inexistantes ".

Par rapport aux phénomènes prévisibles, où les actions sont divisées en niveaux d'alerte croissants, avec des phases opérationnelles qui commencent avant que le phénomène n'atteigne son intensité maximale, lorsque des phénomènes soudains se produisent, toutes les mesures d'urgence doivent être mises en œuvre immédiatement, avec le début des opérations de sauvetage de la population.

Les procédures d'activation sont élaborées rapidement et une fois que l'événement s'est produit, c'est-à-dire dès la phase d'alarme. Tout rapport reçu doit en tout cas être dûment vérifié s'il provient d'une source non qualifiée. Une fois la fiabilité du signal vérifiée, le chef d'équipe de garde et/ou le responsable municipal de la protection civile est informé et le centre d'opérations municipal (COC) et/ou le centre d'opérations intercommunal (COI) est activé.

En cas d'impossibilité d'atteindre le lieu de l'événement, des contacts seront activés et maintenus avec les centres d'opérations des différentes institutions responsables de la protection civile.

Les sujets qui assument un rôle important, tant dans la phase de prévention que dans la phase d'intervention, en cas d'éventuels accidents sont nombreux et sont énumérés ci-dessous:

- La Préfecture;
- La Province;
- La Région (Structures opérationnelles de la protection civile régionale) ;
- Les pompiers;
- La Municipalité;
- ARPA (Agence régionale de protection de l'environnement);
- Les Organismes chargés de faire respecter la loi;
- ANAS (Agence nationale des routes);
- Les Autorités sanitaires locales.

Comme mentionné ci-dessus, la plupart des municipalités de la province de Sassari disposent de plans d'urgence de la protection civile et donc d'un système d'organisation concernant les rôles à assumer en cas d'accident.

En réalité, la plupart de ces plans ne comportent pas de section spécifique sur le risque d'accident pour les véhicules transportant des marchandises dangereuses. Ils ne traitent généralement que des aspects généraux des interventions ou se concentrent sur les rôles et les stratégies d'intervention pour :

- risque hydraulique et hydrogéologique
- risque d'incendie ;
- risque de neige.

La loi régionale n. 36 du 20 décembre 2013, prévoit la création d'Offices territoriaux de protection civile. L'article 1, paragraphe 1, prévoit que "dans l'attente de la définition du nouvel ordre des collectivités locales, sont créés des bureaux territoriaux en tant que structures périphériques de la Direction générale de la protection civile opérant au niveau supracommunal. Les fonctions que la L.R. n. 36/2013 attribue à ces bureaux concernent l'organisation et la gestion du volontariat, l'élaboration du programme supracommunal de prévention des risques, le soutien aux communes dans l'élaboration des Plans Communaux de Protection Civile, la réalisation d'enquêtes préliminaires et d'activités de vérification des coûts urgents des premiers secours activés par les communes en cas de catastrophes naturelles et de mauvaises conditions climatiques exceptionnelles, la planification et la coordination des exercices de Protection Civile dans le domaine supracommunal.

Dans la Résolution n° 70/28 du 29.12.2016, il est expliqué que pour garantir une plus grande efficacité organisationnelle du système de Protection Civile tout en assurant la contention des ressources humaines et financières, le Conseiller pour la Protection de l'Environnement propose la création de 4 Offices Territoriaux de Protection Civile dont les zones de compétence coïncident territorialement avec celles des provinces, à l'exception de la Ville Métropolitaine de Cagliari et de la Province de la Sardaigne Sud qui sont incluses dans le même périmètre territorial.

Il est également proposé que le siège des nouveaux bureaux territoriaux soit situé dans des structures existantes appartenant au système régional, aux provinces ou à d'autres organismes publics, en donnant la priorité aux structures déjà utilisées pour les activités de protection civile. Afin de favoriser une plus grande présence sur le territoire, le conseiller propose de prévoir pour certains bureaux territoriaux un double siège selon le tableau:

Cadre territorial	Siège 1	Siège 2
--------------------------	----------------	----------------

Provincia del Sud Sardegna e Città Metropolitana di Cagliari	Cagliari	Villacidro
Provincia di Sassari	Sassari	Olbia
Provincia di Nuoro Provincia di Oristano Oristano	Nuoro	Lanusei
Provincia di Oristano	Oristano	-

En ce qui concerne le personnel des offices territoriaux de protection civile, l'article 1, paragraphe 2, de la loi régionale n° 36/2013 prévoit que pour les besoins opérationnels découlant de la création de ces offices " est autorisé à commander le personnel et l'utilisation des moyens et des structures des provinces liées aux fonctions transférées ".

Compte tenu des dispositions de la loi susmentionnée, la résolution n° 70/28 prévoit que, pour chaque zone territoriale de référence, le nombre de personnel qui devra travailler dans les bureaux territoriaux ne pourra être inférieur à 8 unités par zone.

En ce qui concerne l'aspect organisationnel, étant donné que les Bureaux territoriaux représentent des unités organisationnelles de deuxième niveau, dans la première phase d'application (2016), ces derniers sont attribués fonctionnellement à l'un des services existants dans lesquels est divisée la Direction générale de la protection civile, en tant que structures sous le même chef de la loi régionale n. 36/2013.

Dans ce qui suit, nous ne mentionnerons que les plans qui, ayant une section dédiée aux urgences liées au transport de marchandises dangereuses, définissent également qui sont les acteurs impliqués et les procédures à mettre en œuvre. Les plans non mentionnés n'ont pas de section spécifique. Dans certains cas, il n'a pas été possible de trouver les informations pertinentes.

Il faut dire aussi que les Plans ne sont souvent pas suffisamment actualisés et, par conséquent, les références qui y sont faites aux personnes de contact des différentes structures concernées et à leurs coordonnées le sont aussi. À cet égard, un exemple est le plan de l'Union des municipalités de Logudoro, qui sera présenté ultérieurement, mis à jour en juin 2016.

Les municipalités, conformément aux dispositions de l'article 12 du décret législatif n° 1 du 2 janvier 2018, doivent réaliser des activités de planification de la protection civile et approuver, par résolution du conseil, le plan municipal de protection civile.

Dans le cas d'un Plan de niveau supra-communal, un mode de gestion associé de la fonction de Protection Civile est prévu, afin de favoriser le partage des informations et des ressources entre lesdites Communes, ainsi que les modalités de participation des Maires ou des représentants délégués.

Selon l'art. 3 du décret législatif n° 1/2018, le maire est " l'autorité municipale de protection civile " et, comme mentionné ci-dessus, selon l'art. 12 du même décret, il est obligé d'avoir un plan municipal de protection civile.

Les maires, suite à la réforme des procédures, ont la charge de vérifier quotidiennement la publication de tout "Avis d'alerte" sur le site institutionnel de la Protection civile régionale.