

Progetto - Projet

GEREMIA - Gestione dei reflui per il miglioramento delle acque portuali



PRODOTTO T3.1.2: Report Piani Gestione delle Emergenze

PRODUIT T3.1.2: Rapport sur les plans de gestion des urgences

Partner responsabile - Partner responsable: Università di Genova

Partner contributori - Partenaires contributeurs: Servizi Ecologici Porto di Genova, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Istituto Superiore per la Protezione e Ricerca Ambientale, Istituto per lo studio degli impatti Antropici e Sostenibilità ambiente marino.

Nome del prodotto	Redatto da:	Verificato da:	Validato da:
T3.1.2. Report Gestione Piani delle Emergenze	Simone Simeone, Alberto Ribotti, Fabio Antognarelli (IAS), Anna Reboa, Sirio Consani (UNIGE), Francesca Spotorno (SEPG), Véronique Lenoble (UTLN)	Maria Elena Piccione, Andrea Bianco (ISPRA)	Marco Capello, Giovanni Besio (UNIGE)

Descrizione del Prodotto: Sono censiti i piani di gestione delle emergenze da sversamento di inquinanti, i materiali e le tecniche messe in atto, e i casi di sversamento verificatesi negli ultimi anni nei porti coinvolti dal Progetto: Olbia, Genova, La Spezia e Tolone.

Description du livrable: Dans ce livrable, les plans de gestion des urgences résultant du déversement de polluants, les matériaux et techniques mis en œuvre et les cas de déversement survenus ces dernières années dans les ports impliqués dans le projet: Olbia, Gênes, La Spezia et Toulon.

Sintesi

Nella prima parte del prodotto vengono espone le normative internazionali e nazionali italiane e francesi che vengono applicate nei Porti di Progetto, mentre nella seconda parte sono descritte le specifiche procedure e protocolli applicate nei singoli Porti (Olbia, La Spezia, Genova e Tolone) per quanto riguarda la gestione delle emergenze ambientali nelle aree portuali. Tali procedure fanno riferimento soprattutto al “Piano di gestione e raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui e del carico” e al “Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare l’inquinamento marino da idrocarburi e altre sostanze nocive”, applicati in tutti i Porti di Progetto in riferimento a normative nazionali. Infine, vengono riportati esempi di incidenti avvenuti nei diversi Porti di Progetto.

Synthèse

La première partie du produit montre les réglementations nationales italiennes et françaises et internationales, qui sont appliquées dans les ports du projet, tandis que la deuxième partie décrit les procédures et protocoles spécifiques appliqués dans les différents ports (Olbia, La Spezia, Gênes et Toulon) en ce qui concerne la gestion des urgences environnementales dans



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

les zones portuaires. Ces procédures se réfèrent surtout au "Plan de gestion et de collecte des déchets produits par les navires, des résidus et de la cargaison" et au "Plan opérationnel local d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives", appliqués dans tous les ports du projet en référence aux réglementations nationales. Enfin, des exemples d'accidents survenus dans les différents ports de projet sont présentés.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Sommario / Résumé

1. Sintesi normativa/ Résumé de la réglementation.....	1
1.1 Normativa internazionale/ Réglementations internationales	1
1.2 Normativa e organizzazione italiana all'emergenza a mare/ Réglementations et organisation italiennes pour les urgences en mer	4
1.3 Normativa e organizzazione francese all'emergenza a mare/ Réglementations et organisation française pour les urgences en mer	5
2. I Piani/ Les Plans.....	8
2.1 Porto di Olbia/ Port d'Olbia.....	8
2.1.1 Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico/ Plan de collecte et de gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison	8
2.1.2 Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli Inquinamenti Marini da Idrocarburi e altre Sostanze Nocive PARTE PRIMA / Plan local d'intervention d'urgence pour lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives PARTIE 1	16
2.1.3 Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli Inquinamenti Marini da Idrocarburi e altre Sostanze Nocive PARTE SECONDA Disposizioni specifiche per il Compartimento Marittimo di Olbia/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives PARTIE II Dispositions spécifiques pour le compartiment marin d'Olbia	29
2.1.4 Recenti incidenti occorsi nel porto di Olbia e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port d'Olbia et ses environs immédiats	38
2.2 Porto della Spezia/ Port de La Spezia.....	42
2.2.1 Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico/ Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison	42
2.2.2 Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives	44
2.2.3 Recenti incidenti occorsi nel porto della Spezia e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port de La Spezia et ses environs immédiats	59
2.3 Porto di Genova/ Port de Gênes	60



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

2.3.1 Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle Navi e dei residui del carico/ Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison	60
2.3.2 Manuale del sistema di gestione della qualità dell'ambiente/ Manuel du système de gestion de la qualité environnementale.....	64
2.3.3 Piano di emergenza ambientale in area portuale/ Plan d'urgence environnemental dans la zone portuaire	74
2.3.4 Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives	81
2.3.5 Recenti incidenti occorsi nel porto di Genova e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port de Gênes et ses environs immédiats.....	88
2.4 Porto di Tolone/ Port de Toulon.....	89
2.4.1. Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico / Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison	89
2.4.2. Piano di emergenza locale per l'inquinamento marino / Plan local d'intervention d'urgence pour lutter contre la pollution marine	93
2.4.3 Recenti incidenti occorsi nel porto di Tolone e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port de Toulon et ses environs immédiats	97



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

1. Sintesi normativa/ Résumé de la réglementation

1.1 Normativa internazionale/ Réglementations internationales



A livello internazionale, la Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), firmata a Montego Bay (Giamaica) nel 1982 e ratificata in Italia il 2 dicembre 1994 con la legge n. 689, definisce i diritti e le responsabilità dei paesi nell'uso dei mari e degli oceani, le linee guida che regolano i negoziati, l'ambiente e la gestione delle risorse naturali. Impone, attraverso la Convenzione di intervento del 1969, un obbligo generale per i Paesi di proteggere e preservare l'ambiente marino adottando, individualmente o congiuntamente, tutte le misure per prevenire, ridurre e controllare l'inquinamento da qualsiasi fonte e adottare misure oltre il mare territoriale proporzionate al danno effettivo o minacciato per proteggere la costa o gli interessi correlati. Anche la Convenzione per la protezione dell'ambiente marino e della regione costiera del Mediterraneo del 1995, nota come Convenzione di Barcellona e modifica della precedente Convenzione per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento, adottata nel 1976, mira a prevenire, limitare e ridurre inquinamento del mare e delle coste, e al miglioramento dell'ambiente attraverso la cooperazione dei firmatari (22 paesi del Mediterraneo più l'UE) per far fronte alle emergenze di inquinamento, monitoraggio e ricerca scientifica e comprende l'importante principio "chi inquina paga". Agisce attraverso il Piano d'azione mediterraneo (MAP) del Programma delle Nazioni Unite per l'ambiente e applicato, a livello subregionale da Italia, Francia e Principato di Monaco attraverso l'accordo RAMOGE firmato nel 1976, ratificato in Italia nel 1980 con la Legge n. 743. Quest'ultimo accordo riguarda la protezione delle acque costiere mediterranee. Nel 1993, fu istituito un piano di intervento per combattere l'inquinamento marino accidentale nel Mediterraneo (chiamato Piano RAMOGEPOL) in un'area che si estende ad ovest dalla foce del fiume Rodano (in Francia) ad est fino al faro di Capo d'Anzio (area tirrenica centrale), comprese le isole della Sardegna e della Corsica e il mare aperto.



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Per quanto riguarda la lotta contro l'inquinamento marino da idrocarburi e sostanze tossiche dannose in generale, la Convenzione internazionale IMO del 1990 sulla preparazione, risposta e cooperazione in materia di inquinamento da idrocarburi (OPRC), ratificata dall'Italia il 2 marzo 1999, è particolarmente importante in quanto richiede, ai paesi contraenti, la creazione di specifiche strutture di controllo dell'inquinamento e di assistenza reciproca tra le parti in caso di emergenza, coordinate dall'IMO, in seguito al protocollo dell'OPRC (protocollo OPRC-HNS), adottato nel 2000.

Quindi un elenco di regolamenti e convenzioni a livello europeo e internazionale fornisce una serie di norme per la prevenzione dell'inquinamento che incidono sulla progettazione e il funzionamento delle petroliere in mare. Sono il Regolamento UE n. 530/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2012 (che sostituisce il regolamento CE n. 417/2002), la convenzione sull'inquinamento marittimo (MARPOL 73/78) istituita dall'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) nel 1973 e successivi aggiornamenti del 1993, accettati dai paesi dell'UE, e infine la misura unilaterale imposta dagli Stati Uniti dal US Oil Pollution Act nel 1990 (OPA90).



Au niveau international, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS), signée à Montego Bay (Jamaïque) en 1982 et ratifiée en Italie le 2 décembre 1994 avec la loi no. 689, définit les droits et responsabilités des pays dans l'utilisation des mers et des océans, les lignes directrices régissant les négociations, l'environnement et la gestion des ressources naturelles. Il impose, par le biais de la Convention d'intervention de 1969, une obligation générale pour les pays de protéger et de préserver le milieu marin en adoptant, individuellement ou conjointement, toutes les mesures pour prévenir, réduire et contrôler la pollution de toute source et prendre des mesures au-delà mer territoriale proportionnée aux dommages réels ou menacés pour protéger la côte ou les intérêts connexes. La Convention de 1995 pour la protection du milieu marin et du littoral méditerranéen, dite Convention de Barcelone et modification de la précédente Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution, adoptée en 1976, vise également à prévenir, limiter et

réduire pollution de la mer et des côtes, amélioration de l'environnement grâce à la coopération des signataires (22 pays méditerranéens plus l'UE) pour faire face aux urgences de pollution, surveillance et recherche scientifique et inclut le principe important du "pollueur-payeur" . Il agit par le biais du Plan d'action pour la Méditerranée (PAM) du Programme des Nations Unies pour l'environnement et appliqué, au niveau sous-régional par l'Italie, la France et la Principauté de Monaco à travers l'accord RAMOGE signé en 1976, ratifié en Italie en 1980 avec le Loi n. 743. Ce dernier accord concerne la protection des eaux côtières méditerranéennes. En 1993, un plan d'intervention a été mis en place pour lutter contre la pollution marine accidentelle en Méditerranée (appelé Plan RAMOGEPOL) dans une zone qui s'étend à l'ouest de l'embouchure du Rhône (en France) à l'est jusqu'au phare de Capo d ' Anzio (zone centrale de la Tyrrhénienne), y compris les îles de la Sardaigne et de la Corse et la mer ouverte.

En ce qui concerne la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures et les substances toxiques nocives en général, la Convention internationale de 1990 de l'OMI sur la préparation, l'intervention et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC), ratifiée par l'Italie le 2 mars 1999, il est particulièrement important car il oblige les pays contractants à créer des structures spécifiques de contrôle de la pollution et d'assistance mutuelle en cas d'urgence, coordonnées par l'OMI, selon le protocole OPRC (protocole OPRC-HNS)), adopté en 2000.

Par conséquent, une liste de réglementations et de conventions aux niveaux européen et international fournit une série de règles de prévention de la pollution qui affectent la conception et l'exploitation des pétroliers en mer. Ils sont le règlement de l'UE n. 530/2012 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2012 (qui remplace le règlement CE n ° 417/2002), la convention sur la pollution maritime (MARPOL 73/78) établie par l'Organisation maritime internationale (OMI) en 1973 et les mises à jour ultérieures de 1993, acceptées par les pays de l'UE, et enfin la mesure unilatérale imposée par les États-Unis par la Oil Pollution Act des États-Unis en 1990 (OPA90).

1.2 Normativa e organizzazione italiana all'emergenza a mare/ Réglementations et organisation italiennes pour les urgences en mer



In Italia, tutti i precedenti regolamenti hanno portato a diversi strumenti operativi chiamati Piani di Pronto Soccorso che si muovono all'interno di leggi nazionali come il D.P.C.M. del 4 novembre 2010, il D.M. del 29 gennaio 2013 del Ministero dell'ambiente della tutela del territorio e del mare (MATTM) noto come "Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive", i Piani operativi di pronto intervento locale predisposti da ciascun Capo di Compartimento Marittimo e altri come la Direttiva Off-shore UE 2013/30 del 12 giugno 2013 (D.L. n. 145 del 18 agosto 2015), la Legge 31.12.1982, n. 979 e successive modificazioni e integrazioni, recante "Disposizioni per la Difesa del Mare" che prevede che il MATTM attivi, a livello nazionale, un sistema finalizzato alla prevenzione e lotta agli inquinamenti marini lungo la costa italiana.

Questo sistema nazionale è composto da tre pilastri principali: il MATTM che coordina strategicamente le attività contro l'inquinamento marino, provocato dagli idrocarburi e sostanze tossico-nocive; il Comando Generale del Capitaneria di Porto con sede a Roma, responsabile delle attività operative antinquinamento in mare, che agisce tramite le sue Capitanerie di Porto locali sparse su tutto il territorio italiano in caso di EMERGENZA LOCALE; il Dipartimento della protezione civile che coordina tutte le operazioni e attività antinquinamento in mare in caso di EMERGENZA NAZIONALE, vale a dire quando, a giudizio del MATTM e su proposta dell'Autorità Marittima competente, l'emergenza non può essere gestita dai mezzi della Capitaneria di Porto locale a causa della sua complessità (da <https://www.naturaitalia.it>).



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2



En Italie, toutes les réglementations précédentes ont conduit à divers outils opérationnels appelés plans de premiers secours qui évoluent dans le cadre des lois nationales telles que le D.P.C.M. du 4 novembre 2010, l'arrêté ministériel du 29 janvier 2013 du Ministère de l'environnement, de la protection du territoire et de la mer (MATTM) dénommé "Plan d'intervention d'urgence pour la défense de la mer et des zones côtières contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nocives", les plans locaux d'intervention d'urgence élaborés par chaque chef du département maritime et d'autres telles que la Directive UE Offshore 2013/30 du 12 juin 2013 (décret législatif 145 du 18 août 2015), la loi 31.12.1982, n. 979 et amendements et ajouts ultérieurs, contenant des "Dispositions pour la défense de la mer" qui prévoient que le MATTM active, au niveau national, un système visant à prévenir et combattre la pollution marine le long des côtes italiennes.

Ce système national est composé de trois piliers principaux: le MATTM qui coordonne stratégiquement les activités contre la pollution marine causée par les hydrocarbures et les substances toxiques nocives des deux piliers suivants; le commandement général de la capitainerie portuaire, dont le siège est à Rome, responsable des activités opérationnelles de lutte contre la pollution en mer, agit par l'intermédiaire de ses autorités portuaires locales disséminées sur tout le territoire italien en cas d'URGENCE LOCALE; le Département de la protection civile qui coordonne toutes les opérations et activités anti-pollution en mer en cas d'URGENCE NATIONALE, c'est-à-dire lorsque, de l'avis du MATTM et sur proposition de l'Autorité Maritime compétente, l'urgence ne peut être gérée par les moyens de la Capitaneria de Porto local en raison de sa complexité (à partir de <https://www.naturaitalia.it>).

1.3 Normativa e organizzazione francese all'emergenza a mare/ Réglementations et organisation française pour les urgences en mer



Regolamento di riferimento:

POLMAR (POLlutions MARines) è un dispositivo creato in Francia dopo la fuoriuscita di petrolio dal Torrey Canyon nel 1970. Fu con il disastro di Amoco Cadiz sulla costa della

[La cooperazione al cuore del Mediterraneo](#)
[La coopération au coeur de la Méditerranée](#)



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Bretagna nel 1978, che la risposta si concretizzò nei piani di POLMAR che apparvero in quell'occasione. Le coste francesi sono state segnate da altre due gravi crisi di inquinamento da petrolio, con le fuoriuscite di petrolio legate al naufragio dell'Erika nel 1999 e della Prestige nel 2002.

Da allora, il sistema si è ovviamente evoluto considerevolmente per adattarsi ai cambiamenti nelle organizzazioni e alle minacce. Così, dal 2005, il sistema POLMAR è collegato all'Organizzazione per la risposta alla sicurezza civile (ORSEC), che è il nucleo comune di tutti i piani di emergenza.

I principi organizzativi delle disposizioni generali dell'ORSEC dipartimentale, marittima e zonale applicabili alle operazioni di risposta in mare e a terra a seguito di un grave incidente marittimo sono enunciati nell'istruzione del Primo Ministro del 28 maggio 2009 sull'intervento delle autorità pubbliche in caso di gravi incidenti marittimi.

Ad oggi, fatte salve le successive disposizioni legislative e regolamentari, sono ancora applicabili le istruzioni del Primo Ministro che costituiscono la documentazione nazionale POLMAR, ovvero :

- le due istruzioni del 4 marzo 2002, una sulla lotta all'inquinamento dell'ambiente marino e l'altra sul fondo di intervento per l'inquinamento marino dovuto a cause accidentali,
- l'Istruzione del 15 luglio 2002 che adegua l'Istruzione sulla lotta all'inquinamento dell'ambiente marino ad alcune collettività d'oltremare,
- l'istruzione dell'11 gennaio 2006 che adegua la normativa sulla lotta all'inquinamento dell'ambiente marino, che integra l'istruzione del 4 marzo 2002,
- l'istruzione del 28 maggio 2009 sulle disposizioni generali dell'ORSEC marittima, dell'ORSEC zonale e dell'ORSEC dipartimentale per affrontare i grandi incidenti marittimi.

Da quando è stato collegato a ORSEC, il sistema POLMAR non si limita più all'inquinamento "accidentale": può essere attuato in caso di inquinamento intenzionale derivante da un atto doloso, ad esempio, o anche nel caso di uno scarico illegale con conseguente impatto.



Réglementation de référence :

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

POLMAR (POLLutions MARines) est un dispositif créé en France après la marée noire du Torrey Canyon en 1970. C'est avec la catastrophe de l'Amoco Cadiz sur les côtes de Bretagne en 1978, que les moyens de lutte se sont matérialisés dans des plans POLMAR apparus à cette occasion. Le littoral français a été marqué par deux autres crises majeures de pollutions accidentelles par hydrocarbures avec les marées noires liées aux naufrages de l'Erika en 1999 et du Prestige en 2002.

Depuis, le dispositif a évidemment beaucoup évolué pour s'adapter aux changements des organisations et des menaces. Ainsi depuis 2005, le dispositif POLMAR est rattaché à l'Organisation de la Réponse de Sécurité civile (ORSEC), qui est le tronc commun de tous les plans d'urgence.

Les principes d'organisation des dispositions générales de l'ORSEC départementale, maritime et zonale applicables aux opérations de lutte en mer et à terre consécutives à un évènement maritime majeur sont fixées dans l'instruction du Premier ministre du 28 mai 2009 relative à l'intervention des pouvoirs publics en cas d'accidents maritimes majeurs.

A ce jour sont toujours applicables, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires postérieures, les instructions du Premier ministre constituant la documentation nationale POLMAR, à savoir :

- les deux instructions du 4 mars 2002 relatives, l'une à la lutte contre la pollution du milieu marin, l'autre au fonds d'intervention contre les pollutions marines accidentelles,
- l'instruction du 15 juillet 2002 portant adaptation à certaines collectivités d'outremer de l'instruction relative à la lutte contre la pollution du milieu marin,
- l'instruction du 11 janvier 2006 portant adaptation de la réglementation relative à la lutte contre la pollution du milieu marin, qui complète l'instruction du 4 mars 2002,
- l'instruction du 28 mai 2009 relative aux dispositions générales de l'ORSEC maritime, de l'ORSEC zonale et de l'ORSEC départementale pour faire face aux événements maritimes majeurs.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Depuis son rattachement à l'ORSEC, le dispositif POLMAR n'est plus limité aux pollutions "accidentelles" : il peut être mis en œuvre en cas de pollution volontaire résultant d'un acte de malveillance, par exemple, voire dans le cas d'un rejet illicite dont l'impact serait conséquent.

2. I Piani/ Les Plans

2.1 Porto di Olbia/ Port d'Olbia



In questa sezione del report viene riportata una sintesi dei contenuti dei seguenti due piani adottati nel Porto di Olbia:

- Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico.
- Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli Inquinamenti Marini da Idrocarburi e altre Sostanze Nocive.



Cette partie du rapport résume le contenu des deux plans suivants adoptés dans le port d'Olbia:

- Plan de collecte et de gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison
- Plan opérationnel d'intervention d'urgence local contre les pollutions marines par les hydrocarbures et autres substances nocives

2.1.1 Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico/ Plan de collecte et de gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison



Il Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico per i porti di Olbia, Golfo Aranci e Porto Torres, è stato redatto nel 2015 dall'Autorità Portuale Nord Sardegna ai sensi dell'art. 5 del Decreto Legislativo 24 giugno 2003, n.182 e ss.mm.ii. E' un



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

documento pubblico allegato alla Delibera della Giunta Regionale Sardegna (N. 10/14 del 13/03/2015).

Il Piano regola (anche ai sensi di quanto previsto dal vigente Piano regionale di gestione dei rifiuti speciali, approvato definitivamente con deliberazione di Giunta n. 50/17 del 21/12/2012) la gestione dei rifiuti prodotti dalle navi, siano esse soggette a notifica o non soggette a notifica, a prescindere dalla loro bandiera, che fanno scalo o che operano presso il porto:

- A. Solidi pericolosi o non pericolosi
- B. Liquidi pericolosi o non pericolosi

Il Piano regola altresì la gestione dei residui del carico, quali rifiuti che permangono a bordo dopo le operazioni di scarico, fra cui:

- A. solidi pericolosi o non pericolosi
- B. liquidi pericolosi o non pericolosi

L'attuazione del Piano, tenuto conto di quanto evidenziato in premessa, è preordinata ad assicurare il perseguimento dei seguenti obiettivi:

- 1) fornitura di un servizio completo alle navi, che preveda tutto il ciclo di gestione dei rifiuti assimilati agli urbani, speciali, pericolosi e non di ogni genere e tipo, sia solidi che liquidi: ritiro, eventuali pretrattamenti, trasporto, trattamento, recupero o smaltimento, in modo da scoraggiare il ricorso alla discarica in mare;
- 2) organizzazione di un servizio che risponda a criteri di facilità di accesso, efficienza ed economicità, attraverso l'affidamento in concessione, previa procedura ad evidenza pubblica, a soggetti di comprovata esperienza ed in possesso delle necessarie risorse umane e materiali;
- 3) attuazione della raccolta differenziata dei rifiuti in accordo con gli obiettivi indicati nella pianificazione di competenza degli Enti locali;
- 4) approntamento di adeguati strumenti di rilevazione e controllo per il monitoraggio dei quantitativi e della tipologia dei rifiuti, nel rispetto degli standard qualitativi del servizio;
- 5) riduzione della produzione dei rifiuti, massimizzazione del recupero di materia, minimizzazione della quantità e tipologia del rifiuto destinato allo smaltimento finale e

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

miglioramento delle prestazioni degli impianti esistenti conformemente ai principi del Piano regionale;



Le plan de collecte et de gestion des déchets produits par les navires et des résidus de cargaison pour les ports d'Olbia, Golfo Aranci et Porto Torres, a été établi par l'Autorité Portuaire de Sardaigne Nord en 2015 conformément à l'art. 5 du décret législatif du 24 juin 2003, n.182 et ss.mm.ii.. Il s'agit d'un document public joint à la Résolution du Conseil Régional de Sardaigne (nr 10/14 du 13/3/2015).

Le plan réglemente (également conformément aux dispositions de l'actuel plan régional de gestion des déchets spéciaux, définitivement approuvé par la résolution du Conseil nr 50/17 du 21/12/2012) la gestion des déchets produits par les navires, qu'ils soient soumis à notifiant ou non soumis à notification, quel que soit leur pavillon, qui appellent ou opèrent au port.

- A. Solides dangereux ou non dangereux
- B. Liquides dangereux ou non dangereux

Le plan réglemente également la gestion des résidus de cargaison, tels que les déchets qui restent à bord après les opérations de déchargement, notamment:

- A. solides dangereux ou non dangereux
- B. liquides dangereux ou non dangereux

La mise en œuvre, en tenant compte de ce qui est mis en évidence dans l'introduction, est préordonnée pour assurer la poursuite des objectifs suivants:

- 1) la fourniture d'un service complet aux navires, qui prévoit tout le cycle de gestion des déchets traités comme municipaux, spéciaux, dangereux et de toute nature et type, solides et liquides: collecte, tout prétraitement, transport, traitement, valorisation ou l'élimination, afin de décourager l'utilisation des décharges en mer;
- 2) organisation d'un service répondant aux critères de facilité d'accès, d'efficacité et de rentabilité, par l'octroi en concession, sous procédure publique, à des sujets ayant une expérience avérée et disposant des ressources humaines et matérielles nécessaires;



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

- 3) mise en place d'une collecte sélective des déchets conformément aux objectifs indiqués dans le planning des autorités locales;
- 4) préparation d'outils de détection et de contrôle adéquats pour le suivi des quantités et des types de déchets, dans le respect des normes de qualité du service;
- 5) réduction de la production de déchets, maximisation de la récupération des matériaux, minimisation de la quantité et du type de déchets destinés à l'élimination finale et amélioration des performances des usines existantes conformément aux principes du Plan régional;



Sintesi del Piano per il POLO di Olbia

Il sistema portuale di Olbia - Golfo Aranci è composto da tre scali:

1. il porto commerciale di Olbia, in cui si registrano i traffici Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) merci e passeggeri;
2. il porto industriale di Olbia (Porto Cocciani), in cui vengono movimentate le merci trasportate su navi tipo General Cargo/Multipurpose Ship ma è anche utilizzato come approdo di alcune navi Ro-Ro merci;
3. il porto di Golfo Aranci che, oltre all'attracco di tradizionali navi traghetto, è l'unico porto in grado di stivare carri ferroviari, anche se questa tipologia di trasporto sta vivendo un momento di forte crisi per via del disimpegno del Gruppo Ferrovie dello Stato sui collegamenti con la Sardegna.



Résumé du plan pour le pôle Olbia

Le système portuaire d'Olbia - Golfo Aranci se compose de trois ports d'escale :

1. le port commercial d'Olbia, où est enregistré le trafic de fret et de passagers Roll-on/Roll-off (Ro-Ro) ;



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



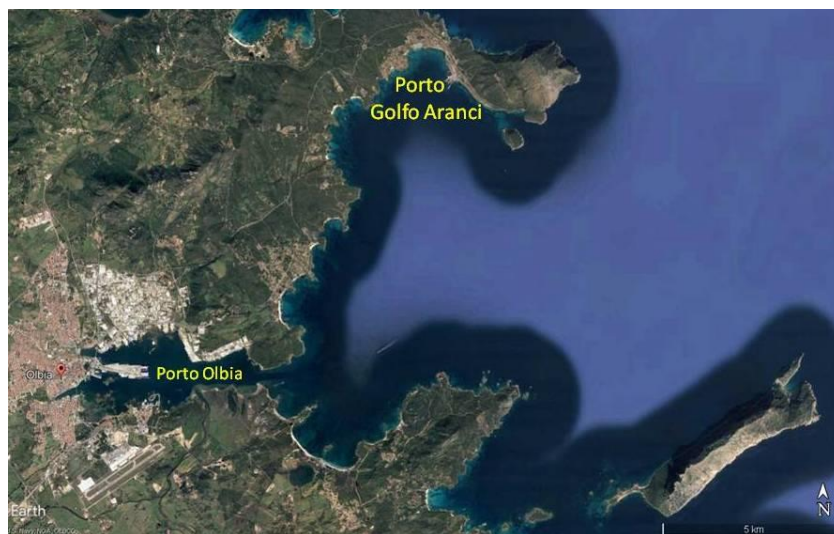
MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

2. le port industriel d'Olbia (Porto Cocciani), où sont traitées les marchandises transportées par des navires de type General Cargo/Multipurpose Ship, mais qui sert également de port d'escale pour certains navires de type Ro-Ro

3. le port de Golfo Aranci qui, outre l'accostage des ferries traditionnels, est le seul port capable de stocker des wagons de chemin de fer, même si ce type de transport connaît un moment de forte crise en raison du désengagement du groupe Ferrovie dello Stato sur les liaisons avec la Sardaigne.



I porti di Olbia e di Golfo Aranci/Les ports d'Olbia et de Golfo Aranci



Il sistema portuale del Porto di Olbia/ Le système portuaire du port d'Olbia



Interreg



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2



Porto di Olbia e Porto di Golfo Aranci

Nei porti di Olbia e Golfo Aranci vi accostano solamente navi passeggeri, traghetti Ro-Ro e navi da crociera. Non è presente un polo petrolchimico per l'attracco di navi petroliere e gasiere. I rifiuti prodotti sono descritti di seguito:

a) Navi passeggeri e traghetti Ro-Ro

- Rifiuti solidi assimilabili a quelli urbani (garbage): le navi da passeggeri e i traghetti Roll-on/Roll-off (RoRo) hanno una produzione cospicua, in relazione all'elevato numero medio di persone presenti a bordo (equipaggio e passeggeri). La produzione aumenta notevolmente in alta stagione (estate e periodo natalizio), in ragione del maggiore afflusso di passeggeri. Tali navi possono essere dotate di una garbage room e/o sistemi di trattamento per rifiuti alimentari, compreso il compattatore e, in qualche caso, l'inceneritore. I rifiuti prodotti, vengono scaricati ad ogni approdo e poi successivamente ogni 24 ore di permanenza in porto. Al fine di evitare contaminazioni, risulta fondamentale che a bordo sia effettuata la raccolta differenziata.
- Acque oleose di sentina (bilge water): il servizio di ritiro viene raramente richiesto in particolare dalle navi di linea, poiché dotati di cospicua capacità di immagazzinamento in relazione al rifiuto prodotto. Potrebbe essere richiesto dalle navi da crociera se ormeggiano in porto dopo diversi giorni di navigazione.
- Residui del carico, acque di lavaggio (slop) e di zavorra non segregata: tale tipologia di navi non produce residui del carico, slop, né acqua di zavorra non segregata.

b) Naviglio da pesca e navi da diporto

Attualmente non si dispone di dati storici in ordine alla produzione dei rifiuti da parte della locale flottiglia peschereccia e diportistica.

Dalla tipologia della nave e dal numero degli accosti il Piano riporta come tra il 2015 e il 2018 si sono stimati i volumi di servizio per tipologia di rifiuto:



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Rifiuti assimilabili agli urbani (da 2000 a 2330 m³ per anno), Rifiuti "Oil" (da 3200 a 3880 m³ per anno), Acque Nere (da 160 a 190 m³ per anno).

Attualmente, per i Porti di Olbia e Golfo Aranci, la gestione dei rifiuti provenienti dalle navi, ed in genere da unità che scalano i porti, è disciplinata da Ordinanze dell'Autorità Marittima di Olbia nonché dal "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi Marittimi del Porto di Golfo Aranci".

Il Piano elenca, al Capitolo 10, l'organizzazione del servizio sia per le navi soggette a notifica, indicando le tipologie di rifiuti e il loro codice CER che per le navi non soggette a notifica. Il Capitolo 11 indica altresì un elenco di impianti che possono ricevere le varie tipologie di rifiuti prodotti.

Nel Capitolo 12 si indicano le autorizzazioni e i titoli necessari per la gestione del servizio. I capitoli 13 e 14 danno informazioni riguardo il sistema informativo integrato e l'organizzazione delle risorse umane per lo svolgimento del servizio.



Port d'Olbia et Port de Golfo Aranci

Dans les ports d'Olbia et de Golfo Aranci, seuls les navires à passagers, les ferries Ro-Ro et les navires de croisière accostent. Il n'y a pas de centre pétrochimique pour l'accostage des pétroliers et des pétroliers. Les déchets produits sont les suivants :

a) Navires à passagers et ferries Ro-Ro

- Déchets solides similaires aux déchets urbains (ordures): les navires à passagers et les ferries RoRo ont une production importante, par rapport au nombre moyen élevé de personnes à bord (équipage et passagers). La production augmente considérablement en haute saison (été et Noël), en raison de l'afflux plus important de passagers. Ces navires peuvent être équipés d'une salle d'ordures et / ou de systèmes de traitement des déchets alimentaires, y compris le compacteur et, dans certains cas, l'incinérateur. En effet, tous ces déchets sont déversés dans chaque port puis par la suite toutes les 24 heures de séjour au port. Afin d'éviter toute contamination, il est essentiel que la collecte séparée soit effectuée à bord.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

- Eau de cale: le service de collecte est rarement sollicité notamment par les paquebots, car ils disposent d'une capacité de stockage importante par rapport aux déchets produits. Il pourrait être demandé par les navires de croisière s'ils accostent au port après plusieurs jours de navigation.
- Résidus de cargaison, eau de lavage (slop) et ballast non séparé: ce type de navire ne produit pas de résidus de cargaison, de slop ou d'eau de ballast non séparée.

b) Navire de pêche et embarcation de plaisance

À l'heure actuelle, il n'y a pas de données historiques sur la production de déchets par la flottille locale de pêche et de plaisance.

D'après le type de navire et le nombre de postes d'amarrage, le Plan indique qu'entre 2015 et 2018 les volumes de services ont été estimés par type de déchets:

Déchets municipaux (de 2000 à 2330 m³ par an), Déchets «pétroliers» (de 3200 à 3880 m³ par an), Eaux noires (de 160 à 190 m³ par an).

Actuellement, pour les ports d'Olbia et de Golfo Aranci, la gestion des déchets des navires, et en général des unités qui montent dans les ports, est régie par les ordonnances de l'autorité maritime d'Olbia ainsi que par le "règlement sur la sécurité et les services maritimes du Port de Golfo Aranci".

Le plan énumère, au chapitre 10, l'organisation du service à la fois pour les navires soumis à notification, en indiquant les types de déchets et leur code CEE et pour les navires non soumis à notification. Il indique également une liste des usines pouvant recevoir les différents types de déchets produits (chapitre 11).

Le chapitre 12 indique les autorisations et qualifications nécessaires à la gestion du service. Les chapitres 13 et 14 donnent des informations sur le système d'information intégré et l'organisation des ressources humaines pour la performance du service.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

2.1.2 Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli Inquinamenti Marini da Idrocarburi e altre Sostanze Nocive PARTE PRIMA / Plan local d'intervention d'urgence pour lutter contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives PARTIE 1



Sezione Operativa - CAPITANERIA DI PORTO - OLBIA

Tale piano è stato approvato nel Settembre 2016 e come si recita nel Capitolo 1:

Il presente piano ha lo scopo di dare attuazione a quanto prescritto dagli artt. 11, 12 e 13 della Legge 31 Dicembre 1982, n. 979 - "Disposizioni per la difesa del Mare", per quanto attiene alle azioni che l'Autorità marittima è tenuta a disporre al fine della bonifica e del contenimento dei danni che possono essere causati a persone e ambiente da un inquinamento marino da idrocarburi o da altre sostanze nocive.

Esso, in definitiva, si propone, nell'ambito locale, di: predisporre le azioni da mettere in atto allo scopo di far fronte ad inquinamenti che dovessero eventualmente interessare le acque o i porti del Compartimento; dare un quadro completo dei mezzi, del personale, delle attrezzature disponibili per ridurre/diminuire gli inquinamenti; elencare gli Enti, pubblici e privati, che possono concorrere all'azione; attuare le azioni di primo intervento in caso di inquinamenti di grandi estensioni, per i quali sia successivamente prevista l'attuazione del Piano di Pronto Intervento Nazionale per la Difesa da Inquinamento di Idrocarburi o di altre Sostanze Nocive Causati da Incidenti Marini, della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento della Protezione Civile. ("PO della PRO.CIV.")

Il piano si applica in tutti i casi di inquinamento del mare e delle coste che interessino o che minaccino di lambire le acque del Compartimento marittimo di Olbia a prescindere dal fatto che sia stata dichiarata o meno l'emergenza locale. All'applicazione del piano concorrono tutte le altre Amministrazioni ed Organi dello Stato, enti, organizzazioni pubbliche, organismi e gruppi privati che, nell'ambito di giurisdizione del Compartimento marittimo di Olbia dispongono di personale, mezzi e risorse utilmente impiegabili in operazioni antinquinamento.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Nel Capitolo 2 si identificano le Autorità Responsabili e i loro ruoli: Autorità Marittima, Prefetture, il Centro Operativo Periferico, il Presidente della Regione, il Presidente della Provincia, il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM), il Dipartimento della Protezione Civile. Si indicano inoltre i Compiti degli Uffici minori del Compartimento.

Nel Capitolo 3 si indicano le Fasi dell'emergenza e le Situazioni Operative.

In particolare, si differenziano l'Emergenza locale e l'Emergenza Nazionale. La prima è dichiarata dal Capo del Compartimento marittimo colpito o minacciato di essere colpito da inquinamento da idrocarburi o da altre sostanze nocive; una volta dichiarata questa emergenza il Capo del Compartimento Marittimo assume la direzione tattica di tutte le operazioni sulla base del Piano.

La dichiarazione di Emergenza Nazionale può essere adottata in due diversi modi: su richiesta dell'autorità marittima e del Ministero dell'ambiente, d'iniziativa del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Le Fasi Operative sono quella di Allertamento (ALERFA) e quella di pericolo (DETRESFA). La fase di allertamento può concludersi con: l'accertamento dell'inesistenza di inquinamento o minaccia di inquinamento (falso allarme); l'accertamento del pericolo come reale. Nel caso di accertata pericolosità, si dà inizio alle operazioni d'intervento antinquinamento, a prescindere dalla dichiarazione di emergenza locale (vedasi "Fase di pericolo - DETRESFA" a seguire).

La Fase di Pericolo si concretizza quando: la minaccia di inquinamento è fondata; l'inquinamento è in atto. La fase di pericolo fa scattare immediatamente l'esecuzione delle operazioni di contenimento, riduzione e bonifica e quindi l'attivazione (quanto meno) del POL.

Le situazioni Operative e si definiscono sulla base dell'entità dell'evento:

Situazione di Primo Stadio, si ha in presenza di un inquinamento che interessi esclusivamente le acque portuali, il mare territoriale e la ZPE, senza rappresentare diretta, immediata e consistente minaccia per le zone costiere.

Situazione di Secondo Stadio, si ha quando un inquinamento in mare rappresenta una seria minaccia per la costa, anche di isole minori.

Situazione di Terzo Stadio, si ha in presenza di un gravissimo inquinamento marino che, per le sue dimensioni e/o per il possibile coinvolgimento delle aree di alto valore intrinseco (AMP, parchi marini, SIC, ecc) di cui all'Annesso B dell'Appendice 1 al PON del MATTM, determina la necessità di richiedere la dichiarazione di emergenza nazionale al Dipartimento della Protezione Civile – Presidenza del Consiglio dei Ministri, ex art.11 comma 4 legge 979/1982 e, conseguentemente, ex Legge 24.2.1992 n.225 e ss.mm.

Nel Capitolo 4 si identificano le Modalità operative, in particolare si riporta di seguito un estratto di tale capitolo che riguarda l'Inquinamento in ambito Portuale.

La Legge n. 84/94 ed il D.M. 14 Novembre 1994 hanno posto una distinzione tra attività o servizio di antinquinamento e attività o servizio di disinquinamento delle acque portuali, ed hanno ripartito le relative competenze rispettivamente tra l'Autorità Marittima e l'Autorità Portuale, come meglio chiarito dalla Circolare prot. n. 5201164 del 13.3.1996 dell'allora Ministero dei Trasporti e della Navigazione.

In sintesi si intende per servizio antinquinamento: il servizio di vigilanza e pronto intervento nei confronti delle navi che movimentano sostanze inquinanti (all. A Legge n. 979/82 e ss. mm.) riconducibile alle funzioni di polizia e sicurezza della navigazione ed alla tutela ambientale del porto. L'esercizio dell'attività è affidato in concessione dall'Autorità Marittima ai sensi dell'art. 60 del Reg. di Esecuz. al Cod. Nav.; servizio disinquinamento: la normale manutenzione degli specchi acquei portuali diretta al prelievo ed alla raccolta dei rifiuti stagnanti di qualsiasi natura e consistenza ivi comprese le morchie (ovvero residui oleosi) galleggianti. L'esercizio dell'attività è affidato in concessione dall'Autorità Portuale mediante gara pubblica (art. 6, comma 1 lett. c, Legge 84/94 e Decreto Ministero dei Trasporti e della Navigazione 14.11.1994).

Nel caso l'inquinamento dovesse interessare i porti di Olbia e Golfo Aranci (ricadenti nella circoscrizione dell'Autorità Portuale locale), posto che al momento non sono presenti né servizi antinquinamento né di disinquinamento, le procedure non cambiano di molto (fatta eccezione per la emissione di "diffida", impedita naturalmente nel caso di responsabilità da addebitare ad ignoti), in quanto che al verificarsi di un evento "l'Autorità Marittima provvede

d'ufficio per ciò che attiene le misure operative, informandone l'Autorità Portuale"; il Capo del Compartimento dovrà tuttavia - in aggiunta a quanto prescritto dal par. 2.1: o inviare personale (es.: il Nostromo del porto), eventualmente coadiuvato da mezzi navali Cp o di altri Servizi tecnici portuali, allo scopo di stabilire la causa dell'inquinamento e le dimensioni del fenomeno; o disporre l'intervento immediato, in collaborazione con l'Autorità Portuale, di ditte private specializzate nell'antiquinamento o, in casi eccezionali (vedasi a seguire), richiedere l'intervento dei mezzi convenzionati della Soc. Castalia; o valutare l'opportunità di interpellare il chimico del porto per informazioni circa la sostanza sversata; o valutare l'opportunità di far intervenire l'Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (A.R.P.A.) SARDEGNA o la A.S.L. allo scopo di effettuare prelievi di campioni d'acqua o della sostanza inquinante o informare il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Direzione Generale per la Protezione della Natura e del Mare), il Ministero dei Trasporti (Direzione Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne) e il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto;

Con il Dp n. 15098 del 27 Luglio 2015, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ripropone la possibilità dell'impiego dei mezzi CASTALIA anche in ambito portuale in questi termini (punto 3 pag. 3): "previa richiesta via fax (o anche a mezzo telefonico in caso di particolare urgenza) alla scrivente Direzione le convenzionate unità Castalia potranno, eccezionalmente, essere autorizzate ad effettuare interventi anche in acque portuali a prescindere dalla presenza o meno di un'Autorità Portuale, con oneri finanziari a carico del richiedente" (in tali casi, sarà bene chiarire preventivamente con il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare l'identità del "richiedente").

Il Capitolo 5 tratta le COMUNICAZIONI e i messaggi.

Nel Capitolo 6 sono riportate le tecniche antiinquinamento. In particolare si afferma che le attività di contrasto possono comunque essere riassunte sotto tre diverse categorie metodologiche: contenimento e recupero (mediante panne di contenimento, skimmers, pompe, ecc.; riduzione attraverso l'impiego di prodotti "assorbenti"; disgregazione attraverso l'impiego di prodotti "disperdenti".

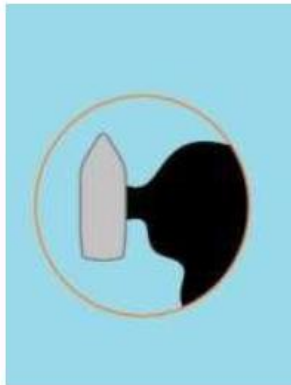
Anche tenuto conto della concomitanza di tutti i fattori più favorevoli e della scelta delle migliori e più efficaci strategie di contrasto, non sarà mai possibile recuperare il prodotto sversato integralmente e se anche una parte di esso potrà evaporare o disperdersi (se le sue caratteristiche lo permettono), un'altra parte, più o meno consistente, affonderà e/o raggiungerà le coste.

Nel capitolo si identificano le principali caratteristiche degli idrocarburi, si classificano, si illustrano il fattore tempo e distanza dalla costa, si forniscono gli strumenti per la stima del materiale sversato, si illustrano i principali servizi di previsione meteo marina per lo stato del mare. Inoltre parte importante del Capitolo 6 sono le tecniche di intervento, identificando come la scelta in genere è tra le seguenti tre "tecniche": 1. contenimento e recupero con l'impiego di panne di contenimento, di skimmers e di pompe; 2. impiego di prodotti ad azione assorbente; 3. impiego di prodotti ad azione disperdente.

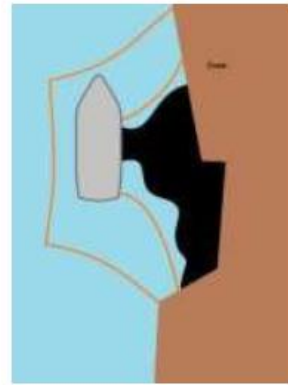
Per il contenimento e recupero è necessario posizionare correttamente le unità navali dis inquinanti rispetto alle chiazze, va considerato che le panne galleggianti di contenimento hanno un range di altezza d'onda (dipendente dal "bordo libero" delle panne stesse) entro il quale sono in grado di svolgere efficacemente il proprio compito.

E' necessario quindi scegliere le panne più adatte, tenendo presente che esse possono essere sostanzialmente di tre tipi:

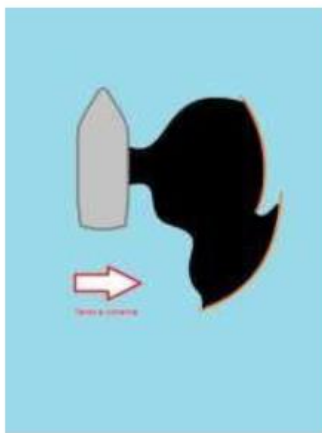
Panne rigide portuali e per ambiente confinato, Panne a cortina (mare aperto, elevato idrodinamismo), Panne per ambienti intertidali (acque basse soggette ad escursione di marea). Inoltre si identifica come Disporre opportunamente le panne così come evidenziato in Figura.



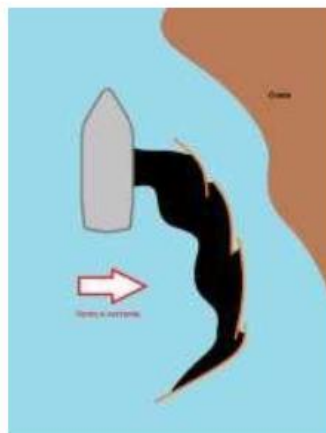
Accerchiamento



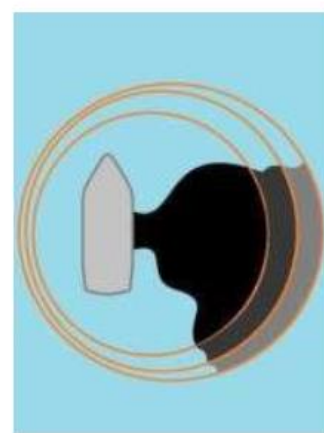
Accerchiamento in prossimità della costa



Waylaying



Deviazione



Disposizione multipla

Inoltre, sono evidenziati i dispositivi di recupero più efficaci: Dispositivi a stramazzo (weir skimmers), Dispositivi ad adesione, Sistemi di separazione meccanici, Sistemi vari. Infine si evidenzia come ricorrere alle tecniche di Dispersione ed Assorbimento quando i metodi meccanici non siano o non siano risultati sufficienti a risolvere l'inquinamento.

Il Capitolo 7 tratta dell'Inquinamento da sostanze pericolose tossiche nocive.

In base alle caratteristiche prevalenti ed al loro comportamento nell'ambiente marino, tali sostanze nocive si suddividono in: prodotti "flottanti" (o galleggianti), rispetto ai quali si possono usare le stesse tecniche per combattere gli inquinamenti da idrocarburi, tenendo tuttavia conto della tossicità e della infiammabilità dei vapori emessi dall'inquinante e adottando le precauzioni a tutela del personale che opera in zona pericolosa; prodotti "affondanti", che occorre, prima, circoscrivere per limitarne lo spandimento su fondali più estesi e, successivamente, rimuovere (ricorrendo a sistemi meccanici come draghe, pontoni,



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

ecc.); prodotti "volatili" (o evaporanti), che si trasferiscono dall'ambiente marino all'atmosfera (in base alle condizioni meteorologiche). In relazione al livello di tossicità e di infiammabilità dei vapori, si potrà decidere di ritardarne (con prodotti assorbenti, emulsionanti, ecc.) oppure favorirne l'evaporazione (insufflando vapore, per agitazione meccanica, turbolenza a mezzo idranti, ecc.); prodotti "solubili" nell'acqua di mare, per i quali, in relazione alla nocività della sostanza, si deve valutare la convenienza di accelerarne la diluizione per portare la concentrazione al di sotto della soglia di letalità (ricorrendo alla agitazione meccanica) oppure di pompare notevoli quantità di acqua nel più breve tempo possibile; in caso di sostanze acide (acido solforico, acido cloridrico, ecc.) o alcaline (soda, ammoniaca, ecc.) si può ricorrere a trattamenti di neutralizzazione con appropriate soluzioni (alcalina per i versamenti acidi e viceversa) per normalizzare i valori del pH marino. In base anche alle schede tecniche dei prodotti, dovranno essere considerate: la possibilità di esplosioni, incendi, emanazioni di nubi gassose o di miscele diluite tossiche, che possono interessare aree anche molto vaste, richiedendo, prioritariamente, l'adozione di misure a difesa dell'uomo e dell'ambiente; la tipologia di intervento più idonea (avvalendosi del Servizio chimico del porto; dei Vigili del fuoco; dell'ARPAS; delle società produttrici; delle banche dati di Maricogecap, MATTM e comparto industriale; delle linee guida di EMSA e REMPEC.

Nel paragrafo 2 vengono definite tali sostanze e i rischi che potrebbero comportate (esempio: infiammabilità e esplosività). Ne vengono elencate le modalità di trasporto in mare e il comportamento di tali sostanze e le loro interazioni con l'ambiente circostante.

Inoltre, un paragrafo è focalizzato sui principali effetti di tali sostanze nell'ambiente marino, sono inoltre riportate alcune raccomandazioni sul contrasto all'inquinamento da tali sostanze.

Il Capitolo 8 è destinato alle Esercitazioni.



Ce plan a été approuvé en septembre 2016 et comme indiqué dans le Chapitre 1:

Le but de ce plan est de mettre en œuvre les dispositions de l'art. 11, 12 et 13 de la loi du 31 décembre 1982, n. 979 "Dispositions pour la défense de la mer", en ce qui concerne les actions que l'Autorité maritime est tenue de prendre pour remédier et limiter les dommages qui peuvent être causés aux personnes et à l'environnement par la pollution marine due aux hydrocarbures ou aux autres substances nocives.

A terme, il propose, au niveau local: de préparer les actions à mettre en œuvre pour faire face aux pollutions pouvant éventuellement affecter les eaux ou les ports du compartiment; donner une image complète des moyens, du personnel et des équipements disponibles pour réduire / diminuer la pollution; énumérer les organismes publics et privés qui peuvent participer à l'action; mettre en œuvre les premières actions d'intervention en cas de pollution à grande échelle, pour lesquelles la mise en œuvre du plan national de premiers secours pour la défense contre la pollution des hydrocarbures ou d'autres substances nocives causées par les accidents maritimes est ensuite envisagée, par la présidence de la Conseil des ministres - Département de la protection civile. ("PO de PRO.CIV.")

Le plan s'applique dans tous les cas de pollution de la mer et des côtes qui affectent ou menacent de toucher les eaux du compartiment maritime d'Olbia, que l'urgence locale ait été déclarée ou non. Toutes les autres administrations et organismes d'État, organismes, organismes publics, organismes et groupes privés qui, sous la juridiction du Département maritime d'Olbia, disposent de personnel, de moyens et de ressources pouvant être utilement utilisés dans des opérations de lutte contre la pollution, s'appliquent à l'application du plan.

Au Chapitre 2, les autorités responsables et leurs rôles sont identifiés: autorité maritime, préfectures, centre opérationnel périphérique, président de la région, président de la province, commandement général du corps des autorités portuaires, ministère de l'environnement et de la protection du Territoire et de la Mer, le Département de la protection civile. Les fonctions des petits bureaux du compartiment sont également indiquées.

Le Chapitre 3 indique les phases de l'urgence et les situations opérationnelles.

En particulier, l'urgence locale et l'urgence nationale diffèrent. Le premier est déclaré par le chef du compartiment maritime touché, ou menacé d'être touché par la pollution par les hydrocarbures ou d'autres substances nocives et une fois cette urgence déclarée, le chef du compartiment maritime assume la direction tactique de toutes les opérations sur la base du plan.

La déclaration nationale d'urgence peut être adoptée de deux manières différentes: à la demande de l'autorité maritime et du ministère, à l'initiative du président du Conseil des ministres.

Les Phases Opérationnelles sont celles d'Alerte (ALERFA) et celle de danger (DETRESFA). La phase d'alerte peut se terminer par: constatation de l'inexistence de pollution ou menace de pollution (fausse alerte); l'évaluation du danger comme réel. En cas de danger avéré, les opérations d'intervention anti-pollution sont lancées, quelle que soit la déclaration d'urgence locale (voir ci-dessous «Phase de danger - DETRESFA»).

La phase de danger a lieu lorsque: la menace de pollution est fondée; la pollution a lieu. La phase de danger déclenche immédiatement l'exécution des opérations de confinement, de réduction et d'assainissement et donc l'activation (au moins) du POL.

Les situations opérationnelles sont définies sur la base de l'entité de l'événement:

Situation de première étape, il y a une pollution qui n'affecte que les eaux portuaires, la mer territoriale et la ZPE, sans représenter une menace directe, immédiate et substantielle pour les zones côtières.

Situation de deuxième étape, se produit lorsqu'une pollution en mer représente une menace sérieuse pour la côte, même des petites îles.

Situation de troisième étape, il y a une pollution marine très grave qui, en raison de sa taille et / ou de l'implication possible des zones à haute valeur intrinsèque (AMP, parcs marins, SIC, etc.) visées à l'annexe B du plan de gestion de l'urgence nationale (MATTM), détermine la nécessité de demander la déclaration d'urgence nationale au Département de la protection civile - Présidence du



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Conseil des ministres, ex art.11 paragraphe 4 loi 979/1982 et, par conséquent, ex loi 24.2.1992 n .225 et modifications ultérieures

Dans le Chapitre 4, les modes de fonctionnement sont identifiés, en particulier un extrait de ce chapitre est rapporté ici qui concerne la pollution dans la zone portuaire:

Loi no. 84/94 et le D.M. Le 14 novembre 1994 a établi une distinction entre les activités ou services anti-pollution et les activités ou services de dépollution des eaux portuaires, et a partagé les compétences relatives respectivement entre l'Autorité maritime et l'Autorité portuaire, comme le précise la Circular Prot. n. 5201164 du 13.3.1996 du ministère des Transports et de la Navigation de l'époque.

En résumé, il s'agit de: o service anti-pollution: le service de surveillance et d'urgence des navires manipulant des substances polluantes (annexe A loi n ° 979/82 et ses modifications ultérieures) imputable aux fonctions de police et de sécurité de la navigation et la protection de l'environnement du port. L'exercice de l'activité est confié sous concession par l'Autorité Maritime conformément à l'art. 60 du Reg. D'Execuz. au code de navigation; o service de dépollution: l'entretien normal des masses d'eau portuaires visant à la collecte et à la collecte des déchets stagnants de toute nature et consistance, y compris les boues flottantes (c'est-à-dire les résidus huileux). L'exercice de l'activité est confié en concession par l'Autorité Portuaire par appel d'offres public (art. 6, alinéa 1 lettre c, loi 84/94 et décret du ministère des Transports et de la Navigation 14.11.1994).

Si la pollution affecte les ports d'Olbia et de Golfo Aranci (qui relèvent du district de l'autorité portuaire locale), étant donné qu'il n'y a actuellement ni services anti-pollution ni dépollution, les procédures ne changent pas beaucoup (sauf pour question d "avertissement", naturellement évitée en cas de responsabilité à charge de personnes inconnues), puisque lors de la survenance d'un événement "l'Autorité Maritime prendra en charge les mesures opérationnelles, en informant l'Autorité Portuaire"; le chef du compartiment doit cependant - en plus des dispositions du par. 2.1: o envoyer du personnel (par exemple le maître d'équipage du port), éventuellement assisté de navires de la marine Cp ou d'autres services techniques du port, afin d'établir la cause de la pollution et l'ampleur du phénomène; o

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

ordonner l'intervention immédiate, en collaboration avec l'Autorité Portuaire, d'entreprises privées spécialisées dans la lutte contre la pollution ou, dans des cas exceptionnels (voir ci-dessous), demander l'intervention des moyens affiliés de la Soc. Castalia; o évaluer l'opportunité de consulter le chimiste du port pour obtenir des informations sur la substance déversée; o évaluer l'opportunité d'avoir l'Agence Régionale de Protection de l'Environnement (A.R.P.A.) SARDAIGNE ou l'A.SL. afin de prélever des échantillons d'eau ou de substances polluantes ou d'informer le ministère de l'environnement et de la protection du territoire et de la mer (direction générale de la protection de la nature et de la mer), le ministère des transports (direction générale de la supervision des autorités portuaires, des infrastructures portuaires et du transport maritime et fluvial) et du commandement général du corps des autorités portuaires;

Avec le Dp n. 15098 du 27 juillet 2015, le ministère de l'environnement et de la protection du territoire et de la mer propose la possibilité d'utiliser les véhicules CASTALIA également dans la zone portuaire en ces termes (point 3 page 3): "sur demande par fax (ou également par téléphone en cas d'urgence particulière) à la direction soussignée, les unités de Castalia affiliées peuvent, à titre exceptionnel, être autorisées à effectuer des interventions également dans les eaux du port indépendamment de la présence ou de l'absence d'une autorité portuaire, avec des frais financiers à la charge du demandeur " (dans de tels cas, il sera bon de clarifier à l'avance avec le Ministère de l'environnement et de la protection du territoire et de la mer l'identité du "demandeur").

Le Chapitre 5 traite des COMMUNICATIONS et des messages. Le Chapitre 6 montre les techniques anti-pollution.

En particulier, il est indiqué qu'en simplifiant, les activités d'application de la loi peuvent encore être résumées en trois catégories méthodologiques différentes (voir le paragraphe 6.8 plus largement): confinement et récupération (au moyen de crème de confinement, d'écumeurs, de pompes, etc.; réduction par l'utilisation de produits "absorbants", la désintégration par l'utilisation de produits "dispersants".



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Même en tenant compte de la concomitance de tous les facteurs les plus favorables et du choix des stratégies contrastées les meilleures et les plus efficaces, il ne sera jamais possible de récupérer le produit entièrement déversé; et si même une partie de celle-ci peut s'évaporer ou se disperser (si ses caractéristiques le permettent, bien sûr), une autre partie, plus ou moins cohérente, coulera et / ou atteindra les côtes.

Le chapitre identifie les principales caractéristiques des hydrocarbures, les classe, illustre le facteur temps et la distance de la côte, fournit les outils pour estimer les matières déversées, illustre les principaux services de prévisions météorologiques maritimes pour l'état de la mer. De plus, une partie importante du chapitre 6 concerne les techniques d'intervention, identifiant comment le choix est généralement l'une des trois "techniques" suivantes: 1. confinement et récupération avec utilisation de crème de confinement, d'écumeurs et de pompes; 2. utilisation de produits absorbants; 3. utilisation de produits dispersants.

Pour le confinement et la récupération, il est nécessaire de positionner correctement les unités navales dépolluantes par rapport aux patches. Il faut considérer que les crèmes de confinement flottantes ont une plage de hauteur de vague (en fonction du "bord libre" des crèmes elles-mêmes) à l'intérieur de laquelle elles sont capables pour s'acquitter efficacement de sa tâche.

Il est donc nécessaire de choisir les crèmes les plus adaptées, sachant qu'elles peuvent être sensiblement de trois types:

Pannes portuaires rigides et espaces confinés, Pannes de rideaux (haute mer, hydrodynamisme élevé), Pannes pour les environnements intertidaux (basses eaux sujettes à des marées). Il indique également comment organiser correctement la crème, comme indiqué sur la figure.

Les dispositifs de récupération les plus efficaces sont également mis en avant: écumoires de déversoir, dispositifs d'adhérence, systèmes de séparation mécanique, divers systèmes. Enfin, il est souligné comment recourir aux techniques de dispersion et d'absorption lorsque les méthodes mécaniques ne sont pas ou n'ont pas été suffisantes pour résoudre la pollution.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Le Chapitre 7 traite de la pollution par les substances toxiques nocives nocives.

Sur la base des caractéristiques dominantes et de leur comportement en milieu marin, ces substances nocives sont réparties en: produits "flottants" (ou flottants), pour lesquels les mêmes techniques peuvent être utilisées pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures, tout en tenant compte toutefois la toxicité et l'inflammabilité des vapeurs émises par le polluant et en prenant des précautions pour protéger le personnel travaillant dans la zone dangereuse; les produits "naufragés", qui doivent d'abord être limités afin de limiter leur épandage sur les grands fonds marins puis les éliminer (à l'aide de systèmes mécaniques tels que dragues, pontons, etc.); les produits "volatils" (ou s'évaporant), qui se transfèrent du milieu marin à l'atmosphère (en fonction des conditions météorologiques). En fonction du niveau de toxicité et d'inflammabilité des vapeurs, vous pouvez décider de les retarder (avec des produits absorbants, émulsifiants, etc.) ou de favoriser leur évaporation (par soufflage de vapeur, par agitation mécanique, turbulence au moyen de bouches d'incendie, etc.); des produits "solubles" dans l'eau de mer, pour lesquels, par rapport à la nocivité de la substance, l'aptitude à accélérer sa dilution pour ramener la concentration en dessous du seuil létal (par agitation mécanique) ou pomper de grandes quantités d'eau dans les plus brefs délais; dans le cas de substances acides (acide sulfurique, acide chlorhydrique, etc.) ou alcalines (soude, ammoniac, etc.), des traitements de neutralisation peuvent être utilisés avec des solutions appropriées (alcalines pour les déversements d'acide et vice versa) pour normaliser les valeurs de pH marine. Sur la base également des fiches techniques des produits, les éléments suivants doivent être pris en compte: la possibilité d'explosions, d'incendies, d'émissions de nuages gazeux ou de mélanges toxiques dilués, qui peuvent également affecter de très grandes surfaces, nécessitant, principalement, l'adoption de mesures de défense de l'homme et de l'environnement; le type d'intervention le plus adapté (faisant appel au service chimique portuaire; aux pompiers; à l'ARPAS; aux entreprises manufacturières; aux bases de données de Maricogecap, MATTM et du secteur industriel; des lignes directrices EMSA et REMPEC.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Le paragraphe 2 définit ces substances et les risques qu'elles pourraient entraîner (exemple: inflammabilité et explosivité). Les modes de transport en mer et le comportement de ces substances et leurs interactions avec le milieu environnant sont répertoriés.

De plus, un paragraphe se concentre sur les principaux effets de ces substances dans le milieu marin, il y a aussi quelques recommandations sur la lutte contre la pollution par ces substances.

Le Chapitre 8 est destiné aux exercices.

2.1.3 Piano Operativo di Pronto Intervento Locale contro gli Inquinamenti Marini da Idrocarburi e altre Sostanze Nocive PARTE SECONDA Disposizioni specifiche per il Compartimento Marittimo di Olbia/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence contre la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives PARTIE II Dispositions spécifiques pour le compartiment marin d'Olbia



Nella parte seconda del Piano si descrive sinteticamente il tratto costiero oggetto del Piano che comprende 11 Comuni (Arzachena, Golfo Aranci, Olbia, Loiri Porto San Paolo, San Teodoro, Budoni, Posada, Siniscola, Orosei, Dorgali e Baunei). Per ogni tratto costiero vengono descritte le aree e i porti che vi si trovano.

Inoltre nel Capitolo 9 vengono elencate le zone sensibili e di particolare pregio tra le quali il Parco Nazionale dell'Arcipelago di La Maddalena e l'Area Marina Protetta di Tavolara (che dista 11 miglia da Olbia e ricade nel comune medesimo). Vengono inoltre identificate le aree a rischio sulla base della consistenza del traffico marittimo. In particolare: il Porto di Olbia, Area Marina Protetta di Tavolara Capo Coda Cavallo, Puntaldia / Porto Ottiolu/ La Caletta di Siniscola / Cala Gonone sono quelle nel Circondario di Olbia.

Si riporta di seguito un estratto del Paragrafo 9.3:

“In definitiva si può ritenere la zona del Compartimento Marittimo di Olbia prevalentemente a rischio di “piccolo inquinamento” per i seguenti fattori: mancanza di piattaforme di ricerca



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

petrolifera nelle acque territoriali o nella Z.P.E. antistante; mancanza di traffico mercantile di prodotti petroliferi, chimici e gassosi alla rinfusa da e per i porti del Compartimento”.

“Infine, esaminando il caso degli incidenti che possono verificarsi su navi che effettuano rotte di transito nelle acque compartimentali, in tale eventualità le caratteristiche meteo-climatiche medie della zona non individuano fattori che aumentano il rischio di contaminazioni della costa evidenziandosi: a) la presenza di correnti parallele alla costa aventi direzione NORD – SUD; b) nella zona settentrionale del compartimento, la prevalenza di venti provenienti dal 4° quadrante, che tendono a diminuire la probabilità che un eventuale inquinamento raggiunga la costa; c) nella zona meridionale una prevalenza di venti provenienti dal 1° e 2° quadrante, che determinerebbe una soglia di rischio più elevata, compensata tuttavia da un minor traffico di unità navali, da una maggiore tendenza delle correnti a deviare verso il Tirreno Centrale nonché una temperatura media del mare leggermente superiore rispetto la zona Nord del Compartimento che favorisce una più rapida evaporazione dei prodotti volatili.

Tra gli episodi di inquinamento verificatisi si rileva, sia sulla base di dati storici sia sull'esperienza degli ultimi anni, che una parte sono stati causati da sinistri marittimi che hanno visto l'incaglio e l'affondamento di unità navali (ad es.: incendio e affondamento KLEARCOS di bandiera greca, a Sud di Tavolara il 20.7.1979; incaglio CHRISSE di bandiera cipriota, Punta La Greca il 31.12.1974) in cerca di rifugio, con conseguente fuoriuscita di carburante e di carico trasportato.

Oltre al caso della KLEARCHOS (il cui carico è stato interamente recuperato in seguito ad apposita campagna condotta a termine nel 1981) è noto solo un caso di affondamento di nave con carico di merci pericolose (minerali di cromo), ovvero l'affondamento per condizioni meteo avverse dell'ANIS ROSE di bandiera siriana, il 30.1.1996, a 40 Miglia al largo di Capo Comino e su un fondale di oltre 1000 metri.

Le fonti di pericolo sono quindi legate prevalentemente al traffico mercantile e alle possibilità che esso sia coinvolto in incidenti dai quali derivino inquinamenti (ad es.: incaglio ARBOREA, imboccatura dell'Isola Bianca 26.10.1999; urto MOBY MAGIC, Secca dei Monaci 11.9.2003; collisione NURAGHES-MOBY FANTASY, Golfo esterno di Olbia 21.6.2006; incaglio BITHIA, Golfo interno di Olbia 9.8.2014).

I restanti casi sono dovuti a sversamenti (accidentali o volontari) da parte di unità navali, mercantili e da diporto (ad es.: M/Y NADINE, di bandiera USA, affondato per condimento avverso nel Mar Tirreno 22.6.1996), sia in mero transito al largo delle acque compartimentali (data l'elevata concentrazione delle direttrici del traffico mercantile, prevalentemente Nord/sud e viceversa) sia dirette o partite dai porti commerciali di Olbia e Golfo Aranci.

Le direttrici del traffico petrolifero, in particolare, da cui dipende il rischio maggiore di "inquinamenti gravi", non attraversano direttamente le acque compartimentali ma passano generalmente più al largo verso il centro Tirreno; pertanto un eventuale sversamento lungo tali rotte, ove non reso stazionario dall'assenza di correnti, verrebbe sospinto, sulla base dei venti dominanti che insistono in questi luoghi, verso il largo o al più verso il Sud Sardegna; e solo per la parte meridionale del Compartimento, per effetto dei venti prevalenti dal 1° e 2° quadrante, potrebbe avere una componente verso Ovest e dunque verso la costa, compensata, in alcuni periodi dell'anno, da correnti per Sud Est."

Viene inoltre elencato un censimento dei possibili scarichi nel Capitolo 9.4. Per il porto di Olbia sono censiti 7 scarichi, tra canali di scolo e scarichi di impianto di trattamento reflui.

Il Capitolo 10 viene interamente dedicato alla Gestione dell'Emergenza del rischio inquinamento, in particolare dalla gestione dell'allarme (Paragrafo 10.2) alle attività conseguenti alla conferma della minaccia o dell'inquinamento e della situazione operativa con la conseguente dichiarazione (eventuale) dell'Emergenza Locale.

Di seguito un estratto del Piano riguardante i Porti di Olbia e Golfo Aranci

10.3.1 Emergenza interessante i porti di Olbia e Golfo Aranci

"In caso di inquinamento all'interno dei porti di Olbia e Golfo Aranci, la rispettiva Sala Operativa (S.O.) ne dà immediata notizia al Comandante del Porto ed al Nostro di servizio che si reca sul luogo dell'evento, eventualmente congiuntamente ad un mezzo nautico all'uopo destinato, allo scopo di acquisire e riferire i dettagli dell'emergenza ed individuare il responsabile dell'inquinamento; nonché all'Autorità Portuale. Nel caso di emergenza nel porto di Golfo Aranci quella S.O. ne informa immediatamente anche il Capo Sezione Operativa o l'Ufficiale d'Ispezione della Capitaneria di Porto di Olbia.



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Valutato l'inquinamento nelle sue caratteristiche principali (tipo e dimensioni), le condizioni meteorologiche della zona, il possibile espandersi verso l'uscita del porto o zone limitrofe, verranno adottate le adeguate misure, d'intesa con l'Autorità Portuale, al fine di procedere al confinamento ed alla successiva bonifica".

10.3.2 Azioni di competenza degli Uffici minori del Compartimento Marittimo di Olbia

Qualora una segnalazione di allarme circa la presenza o immissione di idrocarburi e di altre sostanze nocive riguardi porti o zone di mare di competenza di un Ufficio marittimo minore, il titolare dell'Ufficio e/o altro personale da costui indicato si reca nella zona interessata dall'evento (a piedi, con autovettura di servizio o mezzo nautico, dell'Amministrazione o anche di privati) per acquisire gli elementi di informazione necessari circa la effettività e la gravità dell'emergenza.

Il titolare dell'Ufficio suddetto, nell'immediatezza, assume la direzione degli interventi che è in suo potere adottare per fronteggiare l'evento, e la mantiene fino a quando il coordinamento delle operazioni non passa al Capo del Compartimento Marittimo. Egli deve dunque provvedere a: dare immediata notizia anche verbale alla Sala Operativa della Capitaneria di Porto di Olbia e mantenersi in costante contatto con essa per eseguire eventuali specifiche disposizioni; interessare, ove ne ricorrano le circostanze, il Comune costiero nella cui giurisdizione ricadono i tratti di costa minacciati o interessati, al fine di intraprendere i provvedimenti per la bonifica costiera; riferire (appena possibile per le vie brevi, formalizzando poi gli atti documentalmente) alla competente Autorità Giudiziaria e dandone conoscenza al Comando; aggiornare costantemente la Capitaneria di Porto di Olbia circa l'evolversi della situazione; dare esecuzione alle attività ordinate dal Capo del Compartimento, direttamente o tramite la S.O..

10.3.3 Azioni di competenza dei Comandi, Autorità, Enti e Società private che concorrono all'attuazione del Piano

A seconda delle priorità della situazione di emergenza locale da fronteggiare, il Capo del Compartimento Marittimo di Olbia può richiedere la partecipazione di personale e l'utilizzo di

mezzi e materiali di Autorità, Uffici, Società private e Comandi necessari all'esecuzione del Piano. Le autorità concorrenti all'attuazione del presente Piano sono:

Autorità Portuale – di concerto con l'Autorità Marittima sovrintende a tutte le operazioni nel caso di inquinamenti che interessano i porti di Olbia e Golfo Aranci.

Comando Provinciale Vigili del Fuoco – mette a disposizione il personale e le attrezzature necessarie ed interviene con i propri mezzi disponibili per la vigilanza della zona dell'inquinamento;

Commissariato P.S. Porto/Locale, Comando Carabinieri, Guardia di Finanza, Corpo Forestale – mettono a disposizione personale sufficiente per effettuare un servizio di vigilanza a terra e, qualora necessario, un mezzo nautico per coadiuvare le motovedette della Guardia Costiera nella vigilanza della zona interessata, anche allo scopo di seguire gli spostamenti del prodotto inquinante;

Comando Polizia Locale – mette a disposizione personale sufficiente per effettuare un servizio di vigilanza a terra o di aiuto alla viabilità dei mezzi terrestri impiegati nelle operazioni di bonifica;

Soc. Castalia – interviene nelle operazioni di bonifica (previa autorizzazione ministeriale) con mezzi nautici dislocati in zona e/o con materiali fatti affluire da altre località e di cui viene fatta espressa richiesta dal Capo del Compartimento;

Piloti, Ormeggiatori, Rimorchiatori Portuali – restano a disposizione della Capitaneria qualora si rendesse necessario effettuare un movimento nave e per operazioni di disinquinamento;

Chimico del Porto – a disposizione per qualunque consulenza tecnica;

Registro Italiano Navale – Registri di classificazione – a disposizione nell'ipotesi in cui l'emergenza riguardi in particolare la nave e per qualsiasi consulenza tecnica.

10.3.4 Attivazione del Centro Comando e Controllo Locale Antinquinamento (LPCC)

Dichiarata l'Emergenza Locale, il Capo del Compartimento Marittimo di Olbia può costituire il Centro di Comando e Controllo Locale Antinquinamento (LPCC), i cui compiti sono indicati nel par. 4.3 del Piano.

La S.O. in tal caso, procede a contattare i Soggetti invitati a farne parte ed a convocarli secondo le disposizioni ricevute dal Comandante.



Dans la deuxième partie du plan, il décrit brièvement le tronçon côtier couvert par le plan (chapitre 9.1) qui comprend 11 municipalités (Arzachena, Golfo Aranci, Olbia, Loiri Porto San Paolo, San Teodoro, Budoni, Posada, Siniscola, Orosei, Dorgali et Baunei). Pour chaque tronçon côtier, les zones et les ports trouvés sont décrits.

En outre, dans le chapitre 9, les zones sensibles et particulièrement précieuses sont répertoriées parmi lesquelles l'archipel du parc national de La Maddalena et la zone de protection marine de Tavolara. La seconde située près du port d'Olbia.

Les zones à risque sont également identifiées sur la base de la cohérence du trafic maritime. En particulier: le port d'Olbia, la zone de protection marine de Tavolara Capo Coda Cavallo, Puntaldia / Porto Ottiolu / La Caletta di Siniscola / Cala Gonone sont ceux du district d'Olbia.

Voici un extrait du paragraphe 9.3:

A terme, la zone du Compartiment Maritime d'Olbia peut être considérée principalement à risque de «petite pollution» pour les facteurs suivants: manque de plateformes de recherche pétrolière dans les eaux territoriales ou dans la Z.P.E. avant; absence de trafic marchand de produits pétroliers, chimiques et gazeux en vrac en provenance et à destination des ports du compartiment.

"Enfin, en examinant le cas d'accidents pouvant survenir sur des navires empruntant des voies de transit dans les eaux du compartiment, dans ce cas les caractéristiques météorologiques et climatiques moyennes de la zone n'identifient pas les facteurs qui augmentent le risque de contamination du littoral, en soulignant: a) la présence de courants parallèle à la côte dans une direction NORD-SUD; b) dans la zone nord du compartiment, la prévalence des vents du 4e quadrant, qui tendent à diminuer la probabilité qu'une pollution atteigne la côte; c) dans la zone sud une prévalence des vents des 1er et 2e quadrants, qui déterminerait un seuil de risque plus élevé, cependant compensé par un trafic plus faible d'unités navales, par une plus grande tendance des courants à dévier également vers la



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Tyrrhénienne centrale une température moyenne de la mer légèrement supérieure à la zone nord du compartiment ce qui favorise une évaporation plus rapide des produits volatils.

Parmi les épisodes de pollution qui se sont produits, on note, à la fois sur la base de données historiques et sur l'expérience des dernières années, que certains ont été causés par des accidents maritimes qui ont vu l'échouage et le naufrage d'unités navales (par exemple le feu et KLEARCOS coulant le drapeau grec, au sud de Tavolara le 20.7.1979; montre CHRISSE du drapeau chypriote, Punta La Greca le 31.12.1974) à la recherche d'un abri, avec pour conséquence une fuite de carburant et de marchandises transportées.

Outre le cas de KLEARCHOS (dont la cargaison a été entièrement récupérée à la suite d'une campagne spécifique menée en 1981), un seul cas de naufrage d'un navire chargé de marchandises dangereuses (minéraux de chrome) est connu, c'est-à-dire naufrage pour condimeteo effets néfastes du drapeau syrien ANIS ROSE, le 30.1.1996, à 40 Miglia au large de Capo Comino et sur un fond marin de plus de 1000 mètres.

Les sources de danger sont donc principalement liées au trafic marchand et à la possibilité qu'il soit impliqué dans des accidents dont la pollution dérive (ex: liste de surveillance ARBOREA, entrée sur l'île blanche 26.10.1999; collision MOBY MAGIC, Secca dei Monaci 11.9.2003; collision NURAGHES-MOBY FANTASY, golfe d'Olbia externe 21.6.2006; BITHIA de qualité inférieure, golfe d'Olbia interne 9.8.2014).

Les autres cas sont dus à des déversements (accidentels ou volontaires) par des unités navales, marchandes et de plaisance (par exemple M / Y NADINE, du drapeau américain, coulé pour des conditions météorologiques défavorables dans la mer Tyrrhénienne le 22.6.1996), à la fois dans simple transit au large des eaux du compartiment (compte tenu de la forte concentration des voies de trafic marchand, principalement Nord / Sud et vice versa) soit directe, soit au départ des ports commerciaux d'Olbia et Golfo Aranci.

Les voies de trafic pétrolier, en particulier, dont dépend le plus grand risque de «pollution grave», ne traversent pas directement les eaux du compartiment mais passent généralement plus loin vers le centre tyrrhénien; par conséquent, un éventuel déversement le long de ces routes, s'il n'était pas immobilisé par l'absence de courants, serait poussé, sur la base des vents dominants qui persistent dans ces endroits, au large ou tout au plus vers le sud de la



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Sardaigne; et ce n'est que pour la partie sud du compartiment, en raison des vents dominants du 1er et du 2e quadrant, qu'il pourrait avoir une composante vers l'ouest et donc vers la côte, compensée, à certaines périodes de l'année, par les courants du sud-est. "

Un recensement des décharges possibles figure également au chapitre 9.4. 7 rejets sont enregistrés pour le port d'Olbia, entre les drains et les drains de la station d'épuration.

Le Chapitre 10 est entièrement consacré à la gestion de l'urgence de risque de pollution, en particulier de la gestion de l'alarme (paragraphe 10.2) aux activités résultant de la confirmation de la menace ou de la pollution et de la situation de fonctionnement avec la déclaration (le cas échéant) conséquente de la Urgence locale.

Ci-dessous un extrait du Plan concernant les ports d'Olbia et Golfo Aranci

10.3.1 Urgence intéressante dans les ports d'Olbia et Golfo Aranci

"En cas de pollution dans les ports d'Olbia et de Golfo Aranci, la salle des opérations concernée informe immédiatement le commandant du port et le maître d'équipage du service qui se rend sur le lieu de l'événement, éventuellement avec un véhicule nautique au destiné à acquérir et à communiquer les détails de l'urgence et à identifier la personne responsable de la pollution; ainsi qu'à l'autorité portuaire. En cas d'urgence dans le port de Golfo Aranci, le S.O. le chef de la section opérationnelle ou l'officier d'inspection de l'autorité portuaire d'Olbia en informe également immédiatement.

Après avoir évalué la pollution dans ses principales caractéristiques (type et taille), les conditions météorologiques de la zone, l'expansion possible vers la sortie du port ou des zones voisines, les mesures appropriées seront prises, en accord avec l'autorité portuaire, afin de de procéder à l'isolement et à la remise en état ultérieure. "

10.3.2 Actions relatives aux petits bureaux du département maritime d'Olbia

Si un signal d'alarme concernant la présence ou le rejet d'hydrocarbures et d'autres substances nocives concerne des ports ou des zones maritimes appartenant à un bureau maritime mineur, le propriétaire du bureau et / ou tout autre personnel indiqué par lui se rend dans la zone affectée par le événement (à pied, avec voiture de service ou véhicule nautique, par l'Administration ou même par des particuliers) pour acquérir les informations nécessaires sur l'efficacité et la gravité de l'urgence.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Le propriétaire du bureau susmentionné prend immédiatement en charge la direction des interventions qu'il est en mesure de mener pour faire face à l'événement et le maintient jusqu'à ce que la coordination des opérations passe au chef du département maritime. Il doit donc: en informer immédiatement, même verbalement, le Bureau des opérations de l'Autorité portuaire d'Olbia et rester en contact permanent avec lui pour mettre en œuvre les dispositions spécifiques; concerner, le cas échéant, la municipalité côtière sous la juridiction de laquelle les parties du littoral menacées ou affectées tombent, afin d'entreprendre les mesures de remise en état du littoral; faire rapport (dans les meilleurs délais par les voies courtes, puis formaliser les documents de manière documentée) à l'autorité judiciaire compétente et en informer le commandement; informer constamment l'autorité portuaire d'Olbia de l'évolution de la situation; exécuter les activités commandées par le chef de département, directement ou par l'intermédiaire du S.O.

10.3.3 Actions relatives aux commandes, autorités, entités et sociétés privées qui contribuent à la mise en œuvre le plan

En fonction des priorités de la situation d'urgence locale à traiter, le chef du département maritime d'Olbia peut demander la participation du personnel et l'utilisation des moyens et matériels des autorités, bureaux, sociétés privées et commandements nécessaires à l'exécution du plan. Les autorités impliquées dans la mise en œuvre de ce plan sont:

Autorité portuaire - en concertation avec l'autorité maritime, elle supervise toutes les opérations en cas de pollution affectant les ports d'Olbia et Golfo Aranci.

Commandement provincial des pompiers - fournit le personnel et l'équipement nécessaires et intervient avec ses propres moyens disponibles pour la surveillance de la zone de pollution; P.S. Port / Local, Commandement des carabinieri, Guardia di Finanza, Forestry Corps - fournir suffisamment de personnel pour effectuer un service de surveillance au sol et, si nécessaire, un véhicule nautique pour assister les patrouilleurs de la Garde côtière dans la surveillance de la zone concernée, également au but de suivre les mouvements du produit polluant;

Commandement de la police locale - fournit suffisamment de personnel pour effectuer un service de surveillance au sol ou aider à la viabilité des véhicules terrestres utilisés dans les opérations de remise en état;



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Soc. Castalia - intervient dans les opérations de remise en état (soumises à autorisation ministérielle) avec des véhicules nautiques situés dans la zone et / ou avec des matériaux envoyés depuis d'autres lieux et dont une demande expresse est faite par le chef du département;

Pilotes, mouilleurs, remorqueurs de port - restent à la disposition du bureau du capitaine s'il est nécessaire d'effectuer des mouvements de navire et des opérations de nettoyage;

Port Chemist - disponible pour tout conseil technique;

Registre naval italien - Registres de classification - disponibles dans le cas où l'urgence affecte le navire en particulier et pour tout conseil technique.

10.3.4 Activation du Centre local de commandement et de contrôle anti-pollution (LPCC)

Une fois l'urgence locale déclarée, le chef du département maritime d'Olbia peut créer le centre local de contrôle et de contrôle de la pollution (LPCC), dont les fonctions sont indiquées au par. 4.3 de ce plan.

Le S.O. dans ce cas, il procède à contacter les personnes invitées à en faire partie et à les convoquer selon les instructions reçues du capitaine.

2.1.4 Recenti incidenti occorsi nel porto di Olbia e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port d'Olbia et ses environs immédiats



21 marzo 2019: un marittimo di origine siriana è rimasto ferito su una nave mercantile battente bandiera moldava, la Ali-K, durante le operazioni di ormeggio al porto industriale di Olbia. Da una prima ricostruzione dei fatti parrebbe che il giovane sia stato colpito alla testa da un cavo che si è sganciato da una monachella, una delle bitte cui vengono assicurate le ancore durante la navigazione.

24 gennaio 2019: nel porto di Olbia la nave "Cruise Bonaria" della Grimaldi in partenza dallo scalo Isola Bianca ha urtato accidentalmente la nave "Althara" della Tirrenia a causa di un forte vento di Grecale



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

9 agosto 2014: la nave Bithia, della Tirrenia, in arrivo da Genova, con 2.140 passeggeri e 700 automobili a bordo è finita davanti al porto di Olbia su un banco di sabbia nella fase di ormeggio rimanendovi incagliata.

21 giugno 2006: la Moby Fantasy e la Nuraghes della Tirrenia sono entrate in collisione alle ore 13:00 circa all'uscita del canale di accesso al porto di Olbia a causa di una nebbia fittissima. Gravi i danni agli scafi, decine i feriti, per fortuna lievi, tra i passeggeri. La Nuraghes, che ad Olbia stava arrivando, con uno squarcio di oltre venti metri sulla fiancata ben al di sopra della linea di galleggiamento, è stata trainata sino all'Isola Bianca con un rimorchiatore della flotta Onorato. La Fantasy, invece, è finita temporaneamente a Golfo Aranci. Intorno alla prua accartocciata e imbarco di acqua danneggiata sono state sistemate delle panne galleggianti. Nell'urto, infatti, i barattoli di vernice usati per la manutenzione dello scafo si sono aperti lasciando una scia colorata.

17 settembre 2004: il traghetto Nuraghes della Tirrenia, per le pessime condizioni meteo, viene speronato alle ore 20.00 dal traghetto La Superba della Grandi Navi Veloci durante la fase di ormeggio nel porto di Olbia. Il Nuraghes era ormeggiato al molo 3 dalla mattina ed era in attesa delle 23 per partire verso Civitavecchia. Al momento dello scontro erano presenti a bordo solo i membri dell'equipaggio. Il Nuraghes riporta svariati danni a prua, alla console di comando, al posto di manovra e parzialmente verso poppa. Una scialuppa di salvataggio cede affondando nel mare, mentre un gonfiabile rimase appeso a mezz'aria.

4 gennaio 2004: scontro nel porto di Olbia tra la Athara della Tirrenia, in movimento, e la Moby Freedom, ormeggiata.

gennaio 2004: la Motonave tuttomercì 'Sicilia' si incaglia su un fondo roccioso davanti al porto di Olbia bloccando parzialmente l'ingresso allo scalo olbiese. Sarà liberata due giorni dopo, dopo un feroce tira e molla con Tirrenia che non voleva l'ausilio dei rimorchiatori della flotta Moby.

11 settembre 2003: il traghetto Moby Magic finisce sulla Secca dei Monaci. A bordo ci sono 80 passeggeri e altrettante persone dell'equipaggio. L'urto ha provocato una falla in sala



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

macchine e vista la quantità d'acqua imbarcata e l'inclinazione assunta dalla nave, il comandante Gianfranco Cutugno ha ordinato di abbandonare il traghetto per tutelare l'incolumità di coloro che stavano a bordo.

2000-2004: in diverse occasioni traghetti finiscono negli impianti di mitilicoltura distruggendo filari e provocando danni per centinaia di migliaia di euro. In almeno un caso gli imprenditori hanno promosso cause civili e presentato esposti chiedendo il risarcimento.

26 ottobre 1999: per colpa della nebbia la Motonave 'Arborea' si incaglia all'entrata del porto di Olbia "Isola Bianca" Sarà disincagliata due giorni dopo da ben 7 rimorchiatori, dopo che per due giorni si era avuto un tira e molla tra l'autorità portuale e la Tirrenia con quest'ultima che voleva far rimorchiare l' 'Arborea' dalla motonave 'Aurelia' sempre della compagnia. Secondo i pm di Tempio, a bordo non c'è il pilota del porto e la velocità del traghetto è superiore a quella prevista dai regolamenti.



21 mars 2019: un marin d'origine syrienne a été blessé sur un navire marchand battant pavillon moldave, l'Ali-K, lors d'amarrages au port industriel d'Olbia. D'après une première reconstitution des faits, il semblerait que le jeune homme ait été touché à la tête par un câble qui a été libéré par une religieuse, l'un des bollards auxquels les ancres sont fixées lors de la navigation.

24 janvier 2019: dans le port d'Olbia, le navire Grimaldi "Cruise Bonaria" au départ du port d'Isola Bianca est entré accidentellement en collision avec le navire "Althara" de Tirrenia en raison d'un fort vent grec.

9 août 2014: le navire Bithia, de Tirrenia, arrivant de Gênes, avec 2140 passagers et 700 voitures à bord, s'est retrouvé devant le port d'Olbia sur un banc de sable en phase d'amarrage restant coincé dedans.

21 juin 2006: Moby Fantasy et les Nuraghes de Tirrenia sont entrés en collision vers 13h00 à la sortie du canal d'accès au port d'Olbia en raison d'un brouillard très épais. Graves dégâts aux coques, des dizaines de blessés, heureusement légers, parmi les passagers. Le Nuraghes, qui

[La cooperazione al cuore del Mediterraneo](#)
[La coopération au coeur de la Méditerranée](#)



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

arrivait à Olbia, avec un écart de plus de vingt mètres sur le côté bien au-dessus de la ligne de flottaison, a été remorqué jusqu'à l'île Blanche avec un remorqueur de la flotte d'Onorato. La fantaisie, cependant, s'est terminée temporairement à Golfo Aranci. Des panes flottantes ont été placées autour de l'arc froissé et des planches à eau endommagées. En effet, lors de l'impact, les pots de peinture utilisés pour l'entretien de la coque se sont ouverts, laissant une traînée colorée.

17 septembre 2004: les Nuraghes de Tirrenia, en raison des mauvaises conditions météorologiques, sont battus à 20h00 par le ferry La Superba della Grandi Navi Veloci pendant la phase d'amarrage dans le port d'Olbia. Le Nuraghes était amarré au quai 3 du matin et attendait 23 heures pour partir pour Civitavecchia. Au moment de l'affrontement, seuls les membres de l'équipage étaient présents à bord. Le Nuraghes rapporte plusieurs dommages à l'avant, à la console de commande, à la manœuvre et partiellement vers l'arrière. Un canot de sauvetage cède en s'enfonçant dans la mer, tandis qu'un gonflable est resté suspendu dans les airs.

4 janvier 2004: accrochage dans le port d'Olbia entre l'Athara de Tirrenia, en mouvement, et le Moby Freedom amarré.

Janvier 2004: le navire quatre saisons «Sicilia» se coince sur un fond rocheux devant le port d'Olbia, bloquant partiellement l'entrée du port d'Olbia. Elle sera libérée deux jours plus tard, après une violente poussée avec Tirrenia qui ne voulait pas l'aide des remorqueurs de la flotte Moby.

11 septembre 2003: le ferry Moby Magic se termine sur la Secca dei Monaci. A bord, il y a 80 passagers et autant de membres d'équipage. La collision a provoqué une fuite dans la salle des machines et compte tenu de la quantité d'eau embarquée et de l'inclinaison prise par le navire, le commandant Gianfranco Cutugno a ordonné d'abandonner le ferry pour protéger la sécurité des personnes à bord.

2000-2004: à plusieurs reprises des ferries finissent dans des moules à moules détruisant des rangées et causant des dégâts pour des centaines de milliers d'euros. Dans au moins un cas, les entrepreneurs ont intenté des poursuites civiles et déposé des plaintes demandant une indemnisation.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

26 octobre 1999: en raison du brouillard, le bateau à moteur «Arborea» se coince à l'entrée du port d'Olbia «Isola Bianca». Il sera libéré deux jours plus tard par jusqu'à 7 remorqueurs, après deux jours, il y a eu un va-et-vient entre le l'autorité portuaire et Tirrenia avec ce dernier qui voulait faire remorquer le 'Arborea' par le bateau à moteur 'Aurelia' toujours de la compagnie. Selon les procureurs de Tempio, il n'y a pas de pilote de port à bord et la vitesse du ferry est supérieure à celle requise par la réglementation.

2.2 Porto della Spezia/ Port de La Spezia

2.2.1 Piano di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico/ Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison



Il Piano è stato redatto dall'Autorità Portuale ai sensi dell'art.5 com.6 del D.Lgs.182/2003, in quanto responsabile dei compiti di polizia e controllo sul corretto conferimento, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.305/2003, dell'art.3 del D.Lgs.182/2003 e dell'Ordinanza A.P. 61/2015, e competente per il controllo del corretto funzionamento del Sistema di raccolta rifiuti, per il coordinamento dei diversi operatori marittimo, per l'informazione degli utenti del Porto al fine di prevenire e ridurre l'inquinamento dovuto a scarichi a mare e per l'attivazione delle procedure e delle segnalazioni.

L'analisi dell'andamento del traffico navale nel Porto di La Spezia registrato negli anni 2003-2014 risulta in una costante decrescita, legata al progressive diminuire dei traffici commerciali, che non viene compensato dall'aumento del traffico passeggeri.

Il Piano distingue i rifiuti in tre categorie: solidi, liquidi e residui del carico, questi ultimi principalmente costituiti da legnami, pancali e materiali residui di imballaggio. La raccolta da nave viene effettuata tramite motobarche, bettoline, rimorchiatori con diversa capacità e attrezzate con serbatoi, pompe, valvole etc. Il trattamento dei rifiuti solidi e liquidi viene effettuato in apposite impianti presso il Molo Garibaldi, all'interno del Porto commerciale.

**La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée**



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

L'impianto del trattamento liquidi possiede due linee di trattamento, una chimico-fisica e una biologica, mentre l'impianto del trattamento solidi è costituito da un'autoclave e un generatore di vapore. Il trasporto a discarica dei fanghi e dei residui di trattamento viene svolto tramite autospurghi e autocarri con gru.

La pulizia delle aree portuali viene affidata ad imprese aggiudicatrici del servizio di pulizia delle aree terrestri e degli specchi acquei, quali la Ditta Federghini & C. S.a.s. e SEPOR S.p.A.

La gestione dei residui di carico è affidata ai concessionari e/o alle imprese terminaliste, incaricate della pulizia delle proprie aree, secondo l'ordinanza n.10/1996 e n.7/1998.



Le Plan a été préparé par l'Autorité Portuaire au sens de l'art.5 com.6 du D.Lgs.182/2003, en ce qui concerne la responsabilité des tâches de police et de contrôle de l'attribution correcte, selon le Décret du Ministère des Infrastructures et des Transports n.305/2003, de l'art.3 du D.Lgs.182 /La Commission européenne est responsable de la gestion des déchets, de la coordination des différents opérateurs maritimes, de l'information des utilisateurs du port afin de prévenir et de réduire la pollution due aux rejets en mer et de l'activation des procédures et des rapports.

L'analyse de l'évolution du trafic maritime dans le port de La Spezia enregistrée au cours des années 2003-2014 fait apparaître une diminution constante, liée à la baisse progressive du trafic commercial, qui n'est pas compensée par l'augmentation du trafic de passagers.

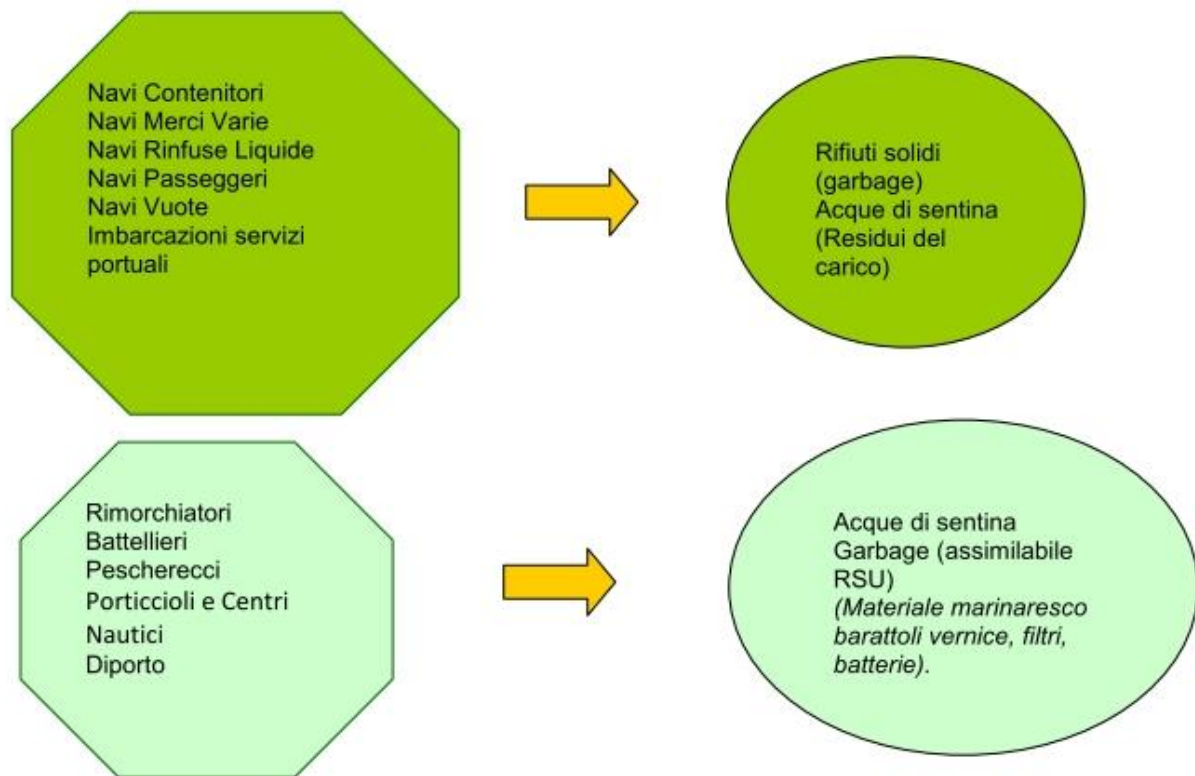
Le plan distingue trois catégories de déchets: les solides, les liquides et les résidus de cargaison, ces derniers étant principalement constitués de bois, de palettes et de matériaux d'emballage résiduels. La collecte sur le navire est effectuée par des bateaux à moteur, des chalands, des remorqueurs de différentes capacités et équipés de réservoirs, de pompes, de vannes, etc. Le traitement des déchets solides et liquides est effectué dans des installations spéciales à Molo Garibaldi, à l'intérieur du port de commerce. La station de traitement des liquides comporte deux lignes de traitement, l'une chimico-physique et l'autre biologique, tandis que la station de traitement des solides se compose d'un autoclave et d'un générateur



de vapeur. Le transport des boues et des résidus de traitement vers les décharges est effectué par des camions et des camions-grues.

Le nettoyage des zones portuaires est confié à des entreprises qui ont obtenu le service de nettoyage des zones terrestres et aquatiques, comme la société Federghini & C. S.a.s. et SEPOR S.p.A.

La gestion des résidus de cargaison est confiée aux concessionnaires et/ou aux sociétés de terminaux, chargés du nettoyage de leurs zones, selon l'ordonnance n.10/1996 et n.7/1998.



Principali tipologie di rifiuti conferiti nel Porto della Spezia per categoria navale/ Principaux types de déchets livrés au port de La Spezia par catégorie de navires

2.2.2 Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives





Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Il piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive (POL) è stato elaborato sulla base dell'art. 11 della Legge n. 979 del 31.12.1982, delle direttive del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e delle direttive del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Maricogecap) relative all'omogeneizzazione dei piani antinquinamento di pronto intervento locale, da ultimo prevista dal piano nazionale antinquinamento. Il POL viene messo in atto in caso di interventi all'interno delle acque territoriali e interne e nelle Zone di Protezione Ecologica (ZPE) di giurisdizione dell'autorità marittima della Spezia. Esso è parte delle strategie previste a livello provinciale dal "Piano di intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti causati da idrocarburi e altre sostanze nocive" della Prefettura U.T.G. della Spezia e Ufficio di Protezione Civile della Provincia della Spezia, a livello regionale, dal "Piano operativo di pronto intervento regionale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive" della Direzione Marittima della Liguria, e infine nazionale, dal "Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi ed altre sostanze nocive" del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare (MATTM) e il "Piano di pronto intervento nazionale per la difesa da inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze nocive causati da incidenti marini" della Presidenza del Consiglio dei Ministri Dipartimento della Protezione Civile. Il POL si divide in diverse sezioni, che verranno di seguito analizzate.

Analisi del rischio di inquinamento (capitolo 2):

Vengono individuate: la zona di giurisdizione del Compartimento marittimo della Spezia e le zone a rischio inquinamento all'interno di esso; inoltre, per ogni zona vengono elencate le cause principali di inquinamento. I principali rischi di inquinamento all'interno delle zone portuali riguardano: operazioni di bunkeraggio, collisioni tra navi, lavori in sala macchine di navi ormeggiate o all'ancora, operazioni di carico e scarico di merci e container, attività di bordo condotte con imperizia e avarie per eventi fortuiti. All'esterno dell'ambito portuale, invece, il rischio di inquinamento è correlato ad agenti patogeni e dispersione di composti organici, minerali e sedimenti.

Oltre all'ambito portuale, si individuano zone sensibili e di particolare pregio ambientale, per la quali il rischio di inquinamento è da identificarsi sia nel traffico costiero sia nella vulnerabilità intrinseca di tali aree, che sono le seguenti: Santuario dei cetacei, Area Marina Protetta delle Cinque Terre e Area di Tutela Marina di Porto Venere.

L'analisi del rischio prevede inoltre l'individuazione dei luoghi di rifugio per l'accoglienza delle navi, in corrispondenza di alcuni punti di fonda della rada interna ed esterna del porto della Spezia (già definiti e disciplinati con ordinanza della Capitaneria di Porto n. 07/2013 del 11.01.2013 e indicati nella cartografia nautica ufficiale), di una delle boe da ormeggio presenti nella rada interna e di tutti gli accosti, terminal, cantieri e bacini portuali del porto della Spezia. Per l'assegnazione dei luoghi di rifugio della rada portuale (interna ed esterna) è definita la seguente indicazione "sito-specifica", che tiene conto del tipo di nave, del motivo della richiesta di accoglienza, della natura dell'emergenza in atto e della sua possibile evoluzione, in relazione alle caratteristiche del sito e alle possibili interazioni con l'ambiente circostante, con riferimento alla presenza di siti sensibili quali: zone ad elevato pregio turistico-ambientale; zone destinate alla piscicoltura, zone densamente antropizzate, presenza di aziende "a rischio di incidente rilevante" (GNL Italia Panigaglia, Centrale ENEL, Società Arcola Petrolifera). La valutazione dell'accesso ai luoghi di rifugio viene eseguita da un'unità di crisi, istituita con decreto 57/2013 in data 13.12.2013 e composta da autorità, enti e soggetti privati, e da un team di esperti, istituito con decreto n. 43/2012 in data 10.10.2012 del Capo del Compartimento Marittimo della Spezia e composto da: Capo Sezione Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di Porto (o suo sostituto in possesso di abilitazione PSC); Funzionario del R.I.Na.; Comandante provinciale dei Vigili del Fuoco della Spezia; Direttore del Dipartimento provinciale Arpal della Spezia; Capo Pilota del porto della Spezia; Chimico del Servizio Chimico del porto della Spezia.

Organi preposti alla gestione dell'emergenza (capitolo 3):

Gli organi che si occupano della gestione delle emergenze sono: l'Autorità Marittima, il Centro di Comando e Controllo (CCC), il Comandante in zona e Prefettura della Spezia. In collaborazione con l'Autorità Marittima, la gestione delle emergenze viene messa in atto da tutte le Amministrazioni ed Organi dello Stato, Enti, organizzazioni pubbliche, organismi,

associazioni e gruppi privati che, nell'ambito di giurisdizione del compartimento, dispongano di personale, mezzi e risorse utilmente impiegabili in operazioni antinquinamento. Il CCC viene invece costituito appositamente per fronteggiare l'emergenza dalla Capitaneria di Porto ed è composto da un comitato direttivo, un comitato tecnico e un comitato logistico.

Fasi dell'emergenza (capitolo 4):

L'emergenza si divide in locale e nazionale. L'emergenza locale viene dichiarata dal Capo del compartimento marittimo e immediatamente comunicata al MATTM. L'emergenza nazionale viene richiesta dal MATTM al Presidente del Consiglio dei Ministri quando, a giudizio del MATTM e su proposta del Capo del compartimento marittimo l'emergenza locale non sia fronteggiabile con i mezzi a disposizione del MATTM, e la direzione viene assunta dal Capo del Dipartimento della Protezione Civile.

Fasi operative (capitolo 5):

- Fase di allertamento: ha inizio qualora si abbia notifica di una qualsiasi situazione che possa costituire un'emergenza e per la quale è necessario provvedere a verifica e accertamento. Nel momento in cui viene accertata la presenza di un'emergenza si può attuare la fase di pericolo.
- Fase di pericolo: in questo stadio è necessario verificare gli eventi che hanno portato all'emergenza, la quantità e la tipologia di sostanze sversate, le caratteristiche fisiche e chimiche dell'inquinamento, lo stato dello sversamento e la sua possibile evoluzione, la natura morfologica e climatologica dell'area circostante, la tipologia di tecniche antinquinamento applicabili. Dopo aver acquisito tali conoscenze viene richiesta l'autorizzazione per mettere in atto tutte le procedure necessarie e vengono informati i Comuni circostanti e la Prefettura della Spezia.

Situazioni operative (capitolo 6):

- Situazione di primo stadio: si verifica quando l'inquinamento interessa le acque dell'area portuale, le acque territoriali o le ZPE, ma senza rappresentare una minaccia per le zone costiere. Tali eventi si verificano come piccole o medie dispersioni che abbiano un basso impatto ambientale e che possano essere gestite sul posto tramite



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

interventi di confinamento, recupero, bonifica e smaltimento. L'inquinante può essere di origine nota oppure di origine ignota, per cui vengono attuate le procedure di cui all'allegato 5.

- Situazione di secondo stadio: si verifica quando l'inquinamento in atto costituisce un serio e reale pericolo per le zone costiere e si necessita dell'intervento di risorse aggiuntive locali, statali, nazionali o internazionali. Sono inclusi gli inquinamenti per i quali il Capo del compartimento dichiara l'emergenza locale e quelli che coinvolgono l'area di competenza di più di un compartimento marittimo.
- Situazione di terzo stadio: si verifica quando si ha una situazione di grave inquinamento marino che impone di richiedere la dichiarazione di emergenza nazionale al Dipartimento della Protezione Civile, ex art. 11 comma 4 legge 979/1982. Nell'ipotesi in cui venga a configurarsi un grave rischio di compromissione dell'integrità della vita umana, l'emergenza nazionale viene dichiarata direttamente dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, sentite le Regioni interessate, ai sensi dell'art. 3 della legge 286/2002.

Comunicazioni, messaggistica, esercitazioni (capitolo 7):

Nel POL viene evidenziata la necessità di gestire le emergenze tramite una messaggistica che sia espressa in forma sintetica qualora l'intervento debba essere tempestivo, mentre si necessita di messaggistica in forma estesa per fornire informazioni dettagliate e per comunicare aggiornamenti. Nelle fasi di emergenza, la comunicazione non deve in alcun modo interferire con la conduzione delle operazioni e deve quindi contenere informazioni chiare, concise, precise, pertinenti, propriamente indirizzate. Nel caso di sinistri marittimi che richiedano attività di ricerca e di soccorso, le prime comunicazioni dovranno seguire le procedure S.A.R. previste dal "Piano nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare" di Maricogecap; se tali attività non sono richieste, la notizia di inquinamento può giungere all'Autorità Marittima tramite segnalazione di mezzi navali ed aerei della Guardia Costiera o di altre Amministrazioni, segnalazione aeromobili, unità navali o cittadini testimoni di un incidente in mare o che abbiano avvistato un inquinamento anche di origine ignota, o segnalazioni Satellitari da parte di EMSA.

L'Autorità Marittima, oltre ad adottare le necessarie misure per garantire la sicurezza delle persone e la protezione dell'ambiente marino e costiero, informa tempestivamente gli enti centrali e periferici interessati utilizzando, oltre ai sistemi S.S.N. e P.M.I.S., il messaggio POLREP - Pollution Reporting, adottato dagli Stati Europei che partecipano al Safe Sea Net (SSN), per la trasmissione, attraverso il Safe Sea Net stesso, delle informazioni relative agli inquinamenti.

La Capitaneria di Porto organizza periodicamente esercitazioni finalizzate a verificare l'efficacia delle misure previste, l'applicazione pratica del POL ed il grado di addestramento del personale. Il Capo del compartimento marittimo promuove inoltre periodiche esercitazioni congiunte, in sinergia con le Autorità competenti e in collaborazione con la locale Prefettura, sulle operazioni di terra previste dal Piano di protezione civile, con il coinvolgimento e la partecipazione di tutti i soggetti interessati.

Modalità di intervento operativo (capitolo 8):

Una volta ricevuta la segnalazione di inquinamento, l'Autorità Marittima è tenuta a verificarne l'attendibilità e a formulare una valutazione. La valutazione è necessaria per stabilire le procedure da adottare, che devono principalmente essere finalizzate a circoscrivere l'area dell'incidente e a preservare le coste. Devono prima di tutto essere identificate le circostanze dell'evento e i soggetti coinvolti, dopodiché si deve procedere con la caratterizzazione del tipo di inquinamento, che include la categoria di inquinante sversato, le caratteristiche chimico-fisiche, lo stato dello sversamento e la sua possibile evoluzione. È inoltre necessario identificare le condizioni ambientali in cui lo sversamento è avvenuto, sia per natura geografica che attraverso dati meteo-marini, per poter determinare quali risorse e tecniche utilizzare per la gestione dell'emergenza.

Per quanto concerne lo sversamento di idrocarburi, essi seguono un'evoluzione naturale con le seguenti tappe: espansione, evaporazione, ossidazione, dissoluzione, emulsione, degradazione microbiologica, affondamento, ritorno in superficie degli olii; in questo caso le tecniche di disinquinamento sono di tipo meccanico (panne skimmer, assorbenti) o chimico (disperdenti), e sono di seguito descritte:



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

- Panne: attualmente l'utilizzo di panne prevede principalmente un intervento di tipo dinamico, che si adatta al mutare delle correnti e dei venti, ma esse possono essere utilizzate anche in modalità statica. Si prevedono tre possibili configurazioni (attuabili anche in modo combinato): a "J", ad "U" e a "V". Le panne possono essere utilizzate anche per deviare l'inquinamento su limitate porzioni di litorale, per poi procedere al recupero meccanico del prodotto inquinante a mezzo di skimmer, pompe aspiranti o altri mezzi meccanici. Il limite operativo dell'utilizzo di panne sono ovviamente le condizioni meteo-marine, anche se è possibile aggirare parzialmente di problematiche utilizzando panne di dimensioni adeguate alle condizioni.
- Skimmer: a loro efficacia dipende dai seguenti parametri: spessore della macchia inquinante, viscosità e grado di emulsificazione, condizioni del mare, capacità di stoccaggio. Si tratta di valido sistema di raccolta che deve però essere impiegato insieme ad altri strumenti. Esistono diverse tipologie e forme di skimmer e si distinguono in meccanici e oleofili. Gli skimmer meccanici consentono di prelevare grandi quantità di miscela di acqua e idrocarburi, ma è necessario possedere la strumentazione in grado di separare l'idrocarburo dalla miscela; essi possono essere "a stramazzo", in grado di permettere lo scarico degli idrocarburi all'interno di un pozzetto di recupero, o "a vortice", i quali concentrano gli idrocarburi al centro di un vortice dal quale possono essere prelevati. Gli skimmer oleofili funzionano sulla base di un maggiore attrazione degli idrocarburi verso alcuni materiali diversi dall'acqua, ai quali essi aderiscono, come plastica, acciaio e alluminio inossidabile; rispetto gli skimmer meccanici, l'azione degli skimmer oleofili è più lenta, ma permette di separare l'idrocarburo dall'acqua già in fase di recupero. Gli skimmer oleofili possono essere "a disco", per cui gli idrocarburi aderiscono ad un disco rotante, oppure "a cinghia", dove l'adesione avviene invece su una cinghia rotante.
- Assorbenti: possono essere prodotti in materiale naturale o sintetico, e la loro azione si basa sull'assorbimento degli idrocarburi dall'acqua e sulla loro bassa densità, che continua a permetterne il galleggiamento anche in seguito all'assorbimento e che quindi ne facilita il recupero.

- **Disperdenti:** sono prodotti chimici che non agiscono andando a recuperare l'idrocarburo, ma ne permettono invece la dispersione e quindi la diluizione in acqua. Essi si basano su proprietà tensio-attive, che diminuiscono la tensione superficiale tra acqua e idrocarburi. Lo svantaggio nell'utilizzo dei disperdenti è che possono essere utilizzati solo nelle prime ore successive allo sversamento e che risultano essere sostanze tossiche per gli organismi viventi.

La scelta del tipo di intervento da mettere in atto si basa principalmente sulle caratteristiche dell'area, ma quando possibile è sempre da preferirsi l'uso di assorbenti, piuttosto che di disperdenti, in particolare in zone di mare semichiuso o in aree limitrofe alla costa.

Altri tipi di inquinanti diversi dagli idrocarburi devono essere trattati in base al loro comportamento in ambiente. Le sostanze flottanti possono essere recuperate in modo simile agli idrocarburi, mentre per i prodotti affondati è necessario ricorrere a sistemi meccanici come l'uso di draghe. Per quanto riguarda sostanze volatili, queste tenderanno a diffondere dal comparto acquoso a quello aereo e, in base alle loro caratteristiche, tale passaggio può essere velocizzato o rallentato. Infine, i prodotti solubili in acqua sono i più difficili da trattare e la loro diluizione può essere favorita per abbassarne la concentrazione in ambiente; in caso di sostanze acide o alcaline, esse possono essere parzialmente neutralizzate con appropriate soluzioni.

L'inquinamento da sostanze pericolose tossiche-nocive può essere affrontato in modo analogo allo sversamento da idrocarburi, ma è sempre necessario valutare la possibilità di esplosioni, incendi, emanazioni di nubi gassose o di miscele diluite tossiche, che possono interessare aree anche molto vaste, richiedendo, prioritariamente, l'adozione di misure a difesa dell'uomo e dell'ambiente.

Nel caso in cui si utilizzino metodi di recupero degli inquinanti, è sempre necessario disporre di adeguati impianti di stoccaggio e prevederne il corretto smaltimento, che deve essere effettuato in base ai dettami della "Marpol 73/78" e della L. 979/82.

Rapporti con gli organi di informazione (capitolo 9):

Generalmente è il Capo del compartimento marittimo che si relaziona con gli organi di informazione, ma a tale compito possono adempiere anche l'Ufficiale addetto alle relazioni



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

esterne, l'Ufficiale d'ispezione o il Capo turno di Sala Operativa, quando espressamente autorizzato. Le informazioni fornite devono essere aggiornate e comunicate in modo chiaro, comprensibile ed obiettivo.



Le plan opérationnel d'intervention locale d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives (POL) a été élaboré sur la base de l'article 11 de la loi n° 979 du 31.12.1982, des directives du Ministère de l'Environnement et de la Protection de la Terre et de la Mer (MATT) et des directives du commandement général de la capitainerie (Maricogecap) relatives à l'homogénéisation des plans locaux d'intervention d'urgence anti-pollution, prévues en dernier lieu dans le plan national anti-pollution. La POL est appliquée en cas d'interventions dans les eaux territoriales et intérieures et dans les zones de protection écologique (ZPE) relevant de la juridiction de l'autorité maritime de La Spezia. Il s'inscrit dans le cadre des stratégies prévues au niveau provincial par le "Plan d'intervention pour la protection de la mer et des zones côtières contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nocives" de la préfecture de l'U.T.G. della Spezia et le Bureau de la protection civile de la province de La Spezia, au niveau régional, le "Plan régional d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives" de la Direction maritime de Ligurie, et enfin au niveau national, le "Plan d'intervention d'urgence pour la défense de la mer et des zones côtières contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nocives" du MATTM et le "Plan national d'intervention d'urgence pour la défense de la mer et des zones côtières contre la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nocives" de la Présidence du Conseil des ministres Département de la protection civile. Le POL est divisé en plusieurs sections, qui seront analysées ci-dessous.

Analyse des risques de pollution (chapitre 2):

La zone de juridiction de la division maritime de La Spezia et les zones à risque de pollution qui s'y trouvent sont identifiées ; en outre, les principales causes de pollution sont énumérées pour chaque zone. Les principaux risques de pollution dans les zones portuaires concernent :

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

les opérations de soutage, les collisions entre navires, les travaux dans la salle des machines des navires à quai ou au mouillage, le chargement et le déchargement des marchandises et des conteneurs, les activités non programmées à bord et les dommages accidentels. En dehors de la zone portuaire, en revanche, le risque de pollution est lié aux agents pathogènes et à la dispersion des composés organiques, des minéraux et des sédiments.

Outre la zone portuaire, il existe des zones sensibles présentant une valeur environnementale particulière, pour lesquelles le risque de pollution doit être identifié à la fois dans le trafic côtier et dans la vulnérabilité inhérente de ces zones, qui sont les suivantes : Sanctuaire de cétacés, zone de protection marine des Cinque Terre et zone de protection marine de Porto Venere.

L'analyse des risques prévoit également l'identification de lieux de refuge pour l'accueil des navires, en correspondance avec certains points d'ancrage de la rade interne et externe du port de La Spezia (déjà définis et réglementés par l'arrêté de la Capitainerie du port n. 07/2013 du 11.01.2013 et indiqués dans la cartographie nautique officielle), d'une des bouées d'amarrage de la rade interne et de tous les postes d'amarrage, terminaux, chantiers navals et docks du port de La Spezia. Pour l'attribution des lieux de refuge dans la rade du port (interne et externe), l'indication "spécifique au site" suivante est définie, qui tient compte du type de navire, de la raison de la demande de réception, de la nature de l'urgence en cours et de son évolution possible, en fonction des caractéristiques du site et des interactions possibles avec le milieu environnant, en référence à la présence de sites sensibles tels que zones à haute valeur touristique-environnementale ; zones de pisciculture, zones densément peuplées, présence d'entreprises à "risque d'accident majeur" (GNL Italia Panigaglia, Centrale ENEL, Società Arcola Petrolifera). L'évaluation de l'excès aux lieux de refuge est effectuée par une cellule de crise, créé par le décret 57/2013 le 13.12.2013 et composé d'autorités, organismes et entités privées, et une équipe d'experts, créé par le décret no. 43/2012 le 10.10.2012 du chef du département maritime de La Spezia et composé de : Chef de la section de la sécurité de la navigation de la capitainerie (ou son remplaçant ayant la qualification de CSP) ; officier du R.I.Na.; commandant provincial des pompiers de La Spezia ; directeur du



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

département provincial Arpal de La Spezia ; pilote en chef du port de La Spezia ; chimiste du service chimique du port de La Spezia.

Organismes de gestion des urgences (chapitre 3):

Les organismes impliqués dans la gestion des situations d'urgence sont : Autorité maritime, centre de commandement et de contrôle (CCC), commandant de zone et préfecture de La Spezia. En collaboration avec l'Autorité maritime, la gestion des situations d'urgence est assurée par toutes les Administrations et les Organismes de l'État, Organismes, organisations publiques, organismes, associations et groupes privés qui, dans la juridiction du compartiment, disposent de personnel, de moyens et de ressources utilement employés dans les opérations de lutte contre la pollution. Le CCC, d'autre part, est mis en place spécifiquement pour faire face à l'urgence par la capitainerie et se compose d'un comité directeur, d'un comité technique et d'un comité logistique.

Les phases d'urgence (chapitre 4):

L'urgence est divisée en local et national. L'urgence locale est déclarée par le chef du compartiment maritime et immédiatement communiquée au MATTM. L'urgence nationale est demandée par le MATTM au Président du Conseil des Ministres lorsque, de l'avis du MATTM et sur proposition du Chef du compartiment maritime, l'urgence locale ne peut être traitée par les moyens dont dispose le MATTM, et la gestion est assurée par le Chef du Département de la Protection Civile.

Les phases opérationnelles (chapitre 5):

- Phase d'alerte : elle commence lorsqu'il y a notification de toute situation pouvant constituer une urgence et pour laquelle il est nécessaire de vérifier et de s'assurer. Lorsque la présence d'une urgence est constatée, la phase de danger peut être mise en œuvre.
- Phase de danger : à ce stade, il est nécessaire de vérifier les événements qui ont conduit à l'urgence, la quantité et le type de substances déversées, les caractéristiques physiques et chimiques de la pollution, l'état du déversement et son éventuelle évolution, la nature morphologique et climatologique de la zone environnante, le type



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

de techniques anti-pollution applicables. Après avoir acquis ces connaissances, l'autorisation est demandée pour effectuer toutes les procédures nécessaires et les municipalités environnantes et la préfecture de La Spezia sont informées.

Situations opérationnelles (chapitre 6):

- Situation de première étape: se produit lorsque la pollution affecte les eaux de la zone portuaire, les eaux territoriales ou les ZPS, mais sans constituer une menace pour les zones côtières. Il s'agit de dispersions à petite ou moyenne échelle qui ont un faible impact sur l'environnement et qui peuvent être gérées sur place par le confinement, la récupération, la remise en état et l'élimination. Le polluant peut être d'origine connue ou d'origine inconnue, pour laquelle les procédures énoncées à l'annexe 5 sont mises en œuvre.
- Situation de deuxième étape: se produit lorsque la pollution actuelle constitue un danger grave et réel pour les zones côtières et que des ressources locales, sectorielles, nationales ou internationales supplémentaires sont nécessaires. Cela inclut les pollutions pour lesquelles le gestionnaire du compartiment déclare une urgence locale et les pollutions impliquant la zone de responsabilité de plus d'un compartiment maritime.
- Situation de troisième étape: elle se produit lorsqu'il y a une situation de pollution marine grave qui nécessite de demander la déclaration d'urgence nationale au département de la protection civile, ex art. 11 paragraphe 4 loi 979/1982. En cas de risque grave de compromettre l'intégrité de la vie humaine, l'urgence nationale est déclarée directement par la Présidence du Conseil des ministres, après avoir entendu les régions concernées, conformément à l'article 3 de la loi 286/2002.

Communications, messagerie, exercices (chapitre 7):

Le POL souligne la nécessité de gérer les situations d'urgence au moyen de messages résumés si l'on veut que l'intervention soit opportune, tandis que des messages détaillés sont nécessaires pour fournir des informations détaillées et communiquer des mises à jour. Dans les phases d'urgence, la communication ne doit en aucun cas interférer avec le déroulement des opérations et doit donc contenir des informations claires, concises, précises, pertinentes

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée

et correctement adressées. Dans le cas d'accidents maritimes nécessitant des activités de recherche et de sauvetage, les premières communications suivent les procédures S.A.R. prévues par le "Plan national de recherche et de sauvetage en mer" de Maricogecap ; si de telles activités ne sont pas nécessaires, les nouvelles de la pollution peuvent parvenir à l'Autorité maritime par le biais des rapports des navires et des aéronefs de la Garde côtière ou d'autres administrations, des rapports des aéronefs, des unités navales ou des citoyens qui ont été témoins d'un accident en mer ou qui ont vu une pollution même d'origine inconnue, ou des rapports par satellite de l'AESM.

L'Autorité maritime, outre qu'elle adopte les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des personnes et la protection du milieu marin et côtier, informe rapidement les organismes centraux et périphériques concernés en utilisant, outre les systèmes S.S.N. et P.M.I.S., le message POLREP - Pollution Reporting, adopté par les États européens participant au Safe Sea Net (SSN), pour la transmission, par le biais du Safe Sea Net lui-même, des informations relatives à la pollution.

La capitainerie organise périodiquement des exercices visant à vérifier l'efficacité des mesures prévues, l'application pratique de la POL et le niveau de formation du personnel. Le chef du compartiment maritime promeut également des exercices conjoints périodiques, en synergie avec les autorités compétentes et en collaboration avec la préfecture locale, sur les opérations terrestres prévues dans le plan de protection civile, avec l'implication et la participation de toutes les parties prenantes.

Mode d'intervention opérationnelle (chapitre 8):

Une fois que le rapport de pollution a été reçu, l'Autorité maritime est tenue de vérifier sa fiabilité et de procéder à une évaluation. L'évaluation est nécessaire pour établir les procédures à adopter, qui doivent principalement viser à circonscrire la zone de l'accident et à préserver la côte. Il faut tout d'abord identifier les circonstances de l'événement et les personnes impliquées, puis caractériser le type de pollution, ce qui inclut la catégorie de polluant déversé, les caractéristiques physico-chimiques, l'état du déversement et son éventuelle éviction. Il est également nécessaire d'identifier les conditions environnementales dans lesquelles le déversement a eu lieu, à la fois par la nature géographique et par les



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

données météorologiques et marines, afin de déterminer les ressources et les techniques à utiliser pour la gestion de l'urgence.

En ce qui concerne les déversements d'hydrocarbures, ils suivent une évolution naturelle avec les étapes suivantes : expansion, évaporation, oxydation, dissolution, émulsion, dégradation microbologique, enfoncement, retour à la surface des hydrocarbures ; dans ce cas, les techniques de dépollution sont mécaniques (écrémeur à panne, absorbants) ou chimiques (dispersants), et sont décrites ci-dessous :

- Disjoncteurs : actuellement, l'utilisation des disjoncteurs implique principalement un type d'intervention dynamique, qui s'adapte aux changements de courants et de vents, mais ils peuvent également être utilisés en mode statique. Il existe trois configurations possibles (qui peuvent également être mises en œuvre en mode combiné) : "J", "U" et "V". Les pannes peuvent également être utilisées pour détourner la pollution sur des portions limitées du littoral, puis procéder à la récupération mécanique du produit polluant au moyen d'écrémeurs, de pompes d'aspiration ou d'autres moyens mécaniques. La limite de fonctionnement pour l'utilisation des disjoncteurs est évidemment les conditions météorologiques et maritimes, même s'il est possible de contourner partiellement les problèmes en utilisant des disjoncteurs d'une taille adaptée aux conditions.
- Les écrémeurs : leur efficacité dépend des paramètres suivants : épaisseur de la tache polluante, viscosité et degré d'émulsification, état de la mer, capacité de stockage. Il s'agit d'un système de collecte valable, mais il doit être utilisé avec d'autres instruments. Il existe différents types et formes d'écorcheurs et ils sont divisés en mécaniques et oléophiles. Les écrémeurs mécaniques permettent de collecter de grandes quantités d'eau et de mélange d'hydrocarbures, mais il est nécessaire de disposer d'une instrumentation capable de séparer l'hydrocarbure du mélange ; il peut s'agir de "déversoir", qui permet de déverser les hydrocarbures à l'intérieur d'un puits de récupération, ou de "vortex", qui concentre les hydrocarbures au centre d'un vortex d'où ils peuvent être prélevés. Les écrémeurs d'huile fonctionnent sur la base d'une plus grande attraction des hydrocarbures vers certains matériaux autres que l'eau,



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

auxquels ils adhèrent, tels que le plastique, l'acier et l'aluminium inoxydable ; par rapport aux écrémeurs mécaniques, l'action des écrémeurs d'huile est plus lente, mais permet de séparer l'hydrocarbure de l'eau déjà en phase de récupération. Les écrémeurs oléophiles peuvent être à "disque", où les hydrocarbures adhèrent à un disque rotatif, ou à "courroie", où l'adhésion se fait sur une courroie rotative.

- Absorbants : ils peuvent être produits en matériau naturel ou synthétique, et leur action est basée sur l'absorption des hydrocarbures de l'eau et leur faible densité, ce qui leur permet de continuer à flotter même après l'absorption et facilite donc leur récupération.
- Agents dispersants : ce sont des produits chimiques qui n'agissent pas en récupérant l'hydrocarbure, mais permettent sa dispersion et donc sa dilution dans l'eau. Ils sont basés sur des propriétés tensioactives, qui réduisent la tension superficielle entre l'eau et les hydrocarbures. L'inconvénient des dispersants est qu'ils peuvent être utilisés dans les premières heures suivant le déversement et qu'ils sont toxiques pour les organismes vivants.

Le choix du type d'intervention à mettre en œuvre est principalement basé sur les caractéristiques de la zone, mais dans la mesure du possible, il est toujours préférable d'utiliser des absorbants plutôt que des dispersants, en particulier dans les zones de mer semi-fermée ou les zones adjacentes à la côte.

D'autres types de polluants que les hydrocarbures doivent être traités en fonction de leur comportement dans l'environnement. Les substances flottantes peuvent être récupérées de la même manière que les hydrocarbures, tandis que pour les produits immergés, des systèmes mécaniques tels que l'utilisation de dragues sont nécessaires. En ce qui concerne les substances volatiles, celles-ci auront tendance à se propager du compartiment aqueux au compartiment aérien et, selon leurs caractéristiques, ce passage peut être accéléré ou ralenti. Enfin, les produits hydrosolubles sont les plus difficiles à traiter et leur dilution peut être facilitée pour diminuer leur concentration dans l'environnement ; dans le cas des substances acides ou alcalines, elles peuvent être partiellement neutralisées avec des solutions appropriées.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

La pollution par des substances dangereuses toxiques et nocives peut être traitée de la même manière que le déversement d'hydrocarbures, mais il est toujours nécessaire d'évaluer la possibilité d'explosions, d'incendies, d'émanations de nuages gazeux ou de mélanges toxiques dilués, qui peuvent toucher des zones même très étendues, ce qui nécessite, en priorité, l'adoption de mesures de protection de l'homme et de l'environnement.

Si des méthodes de récupération des polluants sont utilisées, il est toujours nécessaire de disposer d'installations de stockage adéquates et de prévoir leur élimination correcte, qui doit être effectuée conformément aux prescriptions de "Marpol 73/78" et de la loi 979/82.

Relations avec les médias (chapitre 9):

C'est généralement le chef du compartiment maritime qui assure la liaison avec les médias, mais le responsable des relations extérieures, le responsable de l'inspection ou le chef des opérations, lorsqu'ils y sont expressément autorisés, peuvent également s'acquitter de cette tâche. Les informations fournies sont mises à jour et communiquées de manière claire, compréhensible et objective.

2.2.3 Recenti incidenti occorsi nel porto della Spezia e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port de La Spezia et ses environs immédiats



29 Ottobre 2018: a causa del maltempo una nave rompe gli ormeggi nel Porto della Spezia, rischiando la collisione con altre imbarcazioni e provocando il rovesciamento di alcuni container in mare. In concomitanza avviene anche la rottura degli ormeggi di una nave da crociera, che urta la prua di un'altra nave ormeggiata nelle vicinanze.

Pur non trattandosi di eventi recenti, nel 1971 si è verificata un'esplosione di un serbatoio di stoccaggio nell'impianto di rigassificazione della GNL presso Panigaglia, nel Golfo della Spezia. L'impianto è stato ovviamente rimodernato negli anni e i protocolli di gestione sono diventati negli anni sempre più attenti alla sicurezza e alla gestione delle emergenze, come testimonia il più recente Piano di emergenza testato su scala reale nel 2010. L'impianto rimane comunque,



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

a causa dei volumi di gas naturale liquefatto (GNL) presenti all'interno dei serbatoi di stoccaggio, una realtà soggetta alla normativa di prevenzione per gli impianti a rischio di incidente rilevante.



29 octobre 2018 : en raison du mauvais temps, un navire rompt son amarrage dans le port de La Spezia, risquant ainsi de heurter d'autres navires et de faire chavirer certains conteneurs en mer. Au même moment, les amarres d'un bateau de croisière se brisent, heurtant la proue d'un autre navire amarré à proximité.

Bien que ces événements ne soient pas récents, il y a eu en 1971 l'explosion d'un réservoir de stockage à l'usine de regazéification de GNL de Panigaglia dans le golfe de La Spezia. L'usine a évidemment été modernisée au fil des ans et les protocoles de gestion sont devenus de plus en plus attentifs à la sécurité et à la gestion des urgences, comme en témoigne le dernier plan d'urgence en grandeur réelle testé en 2010. Cependant, en raison des volumes de gaz naturel liquéfié (GNL) présents à l'intérieur des réservoirs de stockage, l'usine reste soumise à la réglementation de prévention des usines à risque d'accidents majeurs.

2.3 Porto di Genova/ Port de Gênes

2.3.1 Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle Navi e dei residui del carico/ Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison



Il Piano si inserisce nel contesto del D.Lgs.N.182/03, che recepisce la direttiva 2000/59/CE, e ha definito l'obbligo per le navi che utilizzano porti situati nel territorio dello Stato Italiano, di utilizzare gli impianti portuali di raccolta dei rifiuti per la raccolta degli stessi. Con l'adozione del presente Piano Portuale, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP-MLO) intende perseguire i seguenti principali obiettivi: fornire un servizio completo a tutte le navi che approdano nei propri scali, per l'intero ciclo di gestione dei rifiuti; fornire un servizio

**La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée**

di raccolta e gestione che risponda a criteri di facilità di utilizzo, efficienza, economicità; garantire l'efficienza e l'efficacia della raccolta dei rifiuti da navi e residui del carico nel rispetto di standard di sicurezza per l'ambiente e per la salute dell'uomo attraverso i soggetti che sono e saranno autorizzati ai servizi; attuare il programma di raccolta dei rifiuti in accordo agli obiettivi indicati dal piano Regionale Ligure; sostenere e supportare il programma nazionale per la differenziazione dei rifiuti nell'ottica dell'impostazione prevista nell'economia circolare. Per le attività specifiche regolamentate dal piano, si riportano di seguito i soggetti principali, competenti territorialmente, con i quali l'AdSP-MLO si rapporta periodicamente: Capitaneria di Porto; Agenzia delle Dogane; Guardia di Finanza; Sanità marittima – Servizi di veterinaria; Chimici del Porto; Associazioni Industriali; Privati concessionari, società terminaliste, gestori impianti portuali, agenzie marittime. L'AdSP-MLO promuove attività di sensibilizzazione agli utenti portuali, al fine di ridurre i rischi di inquinamento dei mari dovuto allo scarico in mare dei rifiuti e favorisce le forme corrette di raccolta e trasporto, recupero e smaltimento dei rifiuti. Inoltre, cura la divulgazione del piano di raccolta dei rifiuti, attraverso i diversi strumenti d'informazione a propria disposizione. Fornisce altresì periodiche informazioni sul sistema di raccolta e di gestione dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, attraverso la pubblicazione dell'opuscolo informativo previsto dall'Art. 14, comma 1 dell'ex D. Lgs. N. 182 del 24 giugno 2003.

I rifiuti prodotti dalle navi sono divisi in gruppi che rientrano nell'ambito di applicazione degli allegati alla Convenzione Internazionale MARPOL, ratificata in Italia con Legge 29 settembre 1980, n. 662, e si distinguono in: petrolio (petrolio, olio combustibile, idrocarburi); sostanze liquide nocive, trasportate alla rinfusa; sostanze dannose trasportate in imballaggi; liquami (acque reflue grigie e nere); rifiuti solidi (rifiuti domestici, plastica, imballaggi, stracci, vetro, carta, stoviglie, ceneri, ecc.); inquinamento atmosferico. L'Art. 6 del D.Lgs.182/2003 stabilisce che il comandante di una nave diretta verso uno scalo nazionale, ha l'obbligo di notificare all'Autorità Marittima tutti i dati utili all'identificazione della nave e del suo tragitto precedente e successivo, nonché i dati relativi ai rifiuti a bordo. Ogni nave, prima di lasciare il porto, dovrà conferire i rifiuti prodotti dalla nave all'impianto portuale di raccolta.



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Il piano di raccolta dei rifiuti viene applicato a tutte le navi, intese come unità di qualsiasi tipo a prescindere dalla loro bandiera, operanti nell'ambiente marino, inclusi gli aliscafi, i veicoli a cuscino d'aria, i sommergibili, i pescherecci e le imbarcazioni da diporto, che fanno scalo nel porto, quali: navi commerciali; petroliere; traghetti ro/ro; navi passeggeri; navi che operano in porto; navi dei servizi tecnico/nautici (pilotaggio, ormeggio, rimorchio); imbarcazioni da diporto (omologate per un numero superiore ai 12 passeggeri); pescherecci. Si rimarca il fatto che le imbarcazioni da diporto sono ormeggiate in banchine date in concessione a società e circoli privati che effettuano direttamente la gestione dei servizi di raccolta, attraverso ulteriori società private, in possesso delle necessarie autorizzazioni ambientali. Le marine sono dotate inoltre di isole ecologiche, atte al recupero di batterie, oli esausti, filtri olio ed altro rifiuto speciale. Caso a parte, è la gestione dei rifiuti negli ormeggi dedicati alla flotta pescherecci, costituita da un numero limitato d'imbarcazioni non ormeggiate in aree di competenza AdSP. In questo caso, l'ormeggio ricade su specchi acquei di titolarità comunale e pertanto, i rifiuti ivi prodotti, vengono ritirati dalla locale azienda municipalizzata (AMIU). Nel porto di Genova, a differenza di altre realtà portuali nazionali, è stata effettuata la scelta di mantenere il servizio di raccolta all'interno di un sistema di libero mercato, controllato dall'Ente, attraverso le autorizzazioni e grazie al piano stesso e con l'attribuzione dell'autorizzazione ad operare nello scalo portuale per la raccolta dei rifiuti dalle navi alle diverse società individuate.



Le plan s'inscrit dans le cadre du décret législatif n° 182/03, qui met en œuvre la directive 2000/59/CE, et a défini l'obligation pour les navires utilisant des ports situés sur le territoire de l'État italien d'utiliser les installations portuaires de réception des déchets pour la collecte des déchets. Avec l'adoption de ce plan portuaire, l'Autorité du système portuaire maritime de la Ligurie occidentale (AdSP-MLO) entend poursuivre les principaux objectifs suivants : fournir un service complet à tous les navires faisant escale dans ses ports, pour l'ensemble du cycle de gestion des déchets ; fournir un service de collecte et de gestion répondant à des critères de facilité d'utilisation, d'efficacité, de rentabilité ; garantir l'efficience et l'efficacité de la collecte des déchets des navires et des résidus de cargaison dans le respect des normes de

sécurité pour l'environnement et la santé humaine par l'intermédiaire des sujets qui sont et seront autorisés aux services ; mettre en œuvre le programme de collecte des déchets conformément aux objectifs fixés dans le plan régional de la Ligurie ; soutenir et pérenniser le programme national de tri des déchets compte tenu de l'approche envisagée dans l'économie circulaire. Pour les activités spécifiques réglementées par le plan, les principaux sujets, territorialement compétents, avec lesquels l'AdSP-MLO traite périodiquement sont les suivants : Capitainerie du port ; Agence des douanes ; Guardia di Finanza ; Santé maritime - Services vétérinaires ; Chimistes portuaires ; Associations industrielles ; Concessionnaires privés, sociétés de terminaux, gestionnaires d'installations portuaires, agences maritimes. AdSP-MLO encourage les activités de sensibilisation des utilisateurs des ports, afin de réduire les risques de pollution des mers dus au rejet de déchets en mer et promeut les formes correctes de collecte et de transport, de valorisation et d'élimination des déchets. Elle diffuse également le plan de collecte des déchets à travers les différents outils d'information dont elle dispose. Il fournit également des informations périodiques sur le système de collecte et de gestion des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, par la publication de la brochure d'information requise par l'article 14, paragraphe 1 de l'ancien décret législatif n° 182 du 24 juin 2003.

Les déchets d'exploitation des navires sont divisés en groupes qui entrent dans le champ d'application des annexes de la Convention internationale MARPOL, ratifiée en Italie par la loi n° 662 du 29 septembre 1980, et sont divisés en : hydrocarbures (pétrole, fioul, hydrocarbures) ; substances liquides nocives, transportées en vrac ; substances nocives transportées dans des emballages ; eaux usées (eaux grises et noires) ; déchets solides (ordures ménagères, plastique, emballages, chiffons, verre, papier, vaisselle, cendres, etc. Les navires faisant escale dans les ports, comme prévu par l'article 6 du D.Lgs.182/2003, établit que le capitaine d'un navire, à destination d'une escale nationale, a l'obligation de notifier à l'Autorité Maritime toutes les données utiles à l'identification du navire et de sa route précédente et ultérieure, ainsi que les données relatives aux déchets à bord. Chaque navire, avant de quitter le port, doit déposer les déchets d'exploitation du navire dans l'installation de réception portuaire.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Le système de collecte des déchets s'applique à tous les navires, définis comme des unités de tous types, quel que soit leur pavillon, opérant dans le milieu marin, y compris les hydroptères, les véhicules à coussin d'air, les submersibles, les bateaux de pêche et les bateaux de plaisance, faisant escale dans un port, tels que : les navires commerciaux, les pétroliers, les transbordeurs rouliers, les navires à passagers, les navires opérant dans un port, les navires de services techniques/nautiques (pilotage, amarrage, remorquage), les bateaux de plaisance (certifiés pour plus de 12 passagers), les bateaux de pêche. Il convient de noter que les bateaux de plaisance sont amarrés à des quais dont les droits sont accordés à des entreprises privées et à des clubs qui gèrent directement les services de collecte, par l'intermédiaire d'autres entreprises privées, avec les permis environnementaux nécessaires. Les marinas sont également équipées d'îlots écologiques, adaptés à la récupération des batteries, des huiles usées, des filtres à huile et autres déchets spéciaux. La gestion des déchets dans les mouillages dédiés à la flotte de pêche, composée d'un nombre limité de navires non amarrés dans les zones de compétence de l'AdSP, constitue un cas à part. Dans ce cas, l'amarrage tombe sur des miroirs d'eau de propriété municipale et donc, les déchets qui y sont produits sont collectés par la société municipale locale (AMIU). Dans le port de Gênes, contrairement à d'autres réalités portuaires nationales, le choix a été fait de maintenir le service de collecte dans un système de marché libre, contrôlé par l'Autorité, par le biais d'autorisations et grâce au plan lui-même, qui a donné aux différentes entreprises identifiées comme installations de collecte portuaires l'autorisation d'opérer dans le port, pour la collecte des déchets des navires.

2.3.2 Manuale del sistema di gestione della qualità dell'ambiente/ Manuel du système de gestion de la qualité environnementale



L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP-MLO), che gestisce il Porto di Genova insieme ai Porti di Savona, Prà e Vado Ligure, ha redatto nel 2018 un Manuale del

sistema di gestione della qualità dell'ambiente nell'ottica delle normative ISO 9001:2015 e ISO 14001:2015

I primi 5 capitoli sono atti a inquadrare il contesto in cui il Manuale si inserisce e a fornire informazioni circa il ruolo AdSP-MLO in tal senso. Il Capitolo 1, infatti, presenta l'istituzione dell'AdSP-MLO, esponendone i compiti istituzionali, la funzione e gli strumenti di pianificazione e coordinamento e il quadro legislativo di riferimento. Il Capitolo 2 passa poi a fornire le dichiarazioni della Politica di Qualità, volta a conseguire obiettivi strategici di crescita economica, sviluppo sociale e di coesione politica e territoriale a livello locale, nazionale ed europeo e della Politica Ambientale, che prevede la gestione degli aspetti ambientali e la conseguente tenuta sotto controllo degli impatti ambientali delle proprie attività allo scopo di consegnare alle generazioni future un territorio nel quale siano compatibili lo sviluppo economico, la conservazione dei beni culturali e dell'ambiente, la salute e la sicurezza dei cittadini, degli utenti e degli operatori del porto.

I Capitoli 3, 4 e 5 sono dedicati alla struttura organizzativa dell'AdSP-MLO, sia dal punto di vista della descizione delle competenze funzionali, sia nel fornire informazioni sul contesto in cui l'istituzione agisce e sulla sua leadership.

I Capitoli 6-10 del Manuale si concentrano maggiormente sull'aspetto pratico della gestione della qualità ambientale.

Pianificazione (capitolo 6):

La prima parte del capitolo è dedicata alle azioni per affrontare rischi e opportunità, di cui la prima è la valutazione degli stessi. Il processo di valutazione viene svolto sulla base del contesto, delle aspettative attese sui risultati, ma anche delle reali capacità istituzionali, nonché in base ai requisiti normativi. L'AdSP-MLO mantiene informazioni aggiornate rispetto agli aspetti ambientali su cui può avere impatto e a tal proposito identifica gli aspetti ambientali associati ai propri processi, alle proprie attività istituzionali ed alle attività svolte dalle imprese operanti nelle aree portuali. Viene elaborato un rapporto di analisi ambientale ed un registro aspetti-impatti ambientali con identificazione particolare di quelli significativi. Per ogni aspetto al quale è stato attribuito un carattere di significatività in termini di possibile impatto sull'ambiente l'organizzazione ha definito in apposite procedure o istruzioni operative

l'approccio da adottare in condizioni operative normali, in condizioni anomale ed in caso di incidenti o di situazioni di emergenza, allo scopo di minimizzare i potenziali pericoli per l'ambiente. Per pianificare i propri interventi, l'AdSP-MLO, tiene in considerazione, oltre agli aspetti ambientali significativi, anche gli obblighi di conformità e i rischi e le opportunità identificati.

Gli obiettivi di tale piano d'azione sono volti alla tutela dell'ambiente, alla prevenzione di ogni possibile fonte di inquinamento e al costante miglioramento delle condizioni ambientali. Nello stabilire, riesaminare e aggiornare gli obiettivi si deve prendere in esame: i requisiti istituzionali e organizzativi applicabili; le prescrizioni legali e le altre prescrizioni sottoscritte dall'organizzazione; gli aspetti ambientali ad impatto significativo individuati dall'analisi ambientale; l'evoluzione dei traffici commerciali; le evoluzioni tecnologiche in tema di esecuzione delle operazioni portuali; lo sviluppo infrastrutturale del porto; i vincoli di natura finanziaria, operativa, politica.

È previsto inoltre un processo di pianificazione per raggiungere gli obiettivi, che definisce le attività da svolgere, le risorse impiegate, le responsabilità, i tempi di completamento e i metodi di valutazione dei risultati.

Supporto (capitolo 7):

Il capitolo relativo al supporto racchiude tutte le informazioni relative alle risorse, alle infrastrutture e agli ambienti che costituiscono il sistema di gestione, necessarie per tenere aggiornato il sistema, accrescere la soddisfazione delle parti interessate e migliorare le prestazioni ambientali. L'AdSP-MLO fornisce tutto il personale necessario ad attuare il sistema di gestione, e la dotazione organica dell'Ente è adottata dal Comitato di Gestione e approvata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. L'AdSP-MLO mette a disposizione, inoltre, tutte le infrastrutture necessarie e ne assicura lo sviluppo in termini di spazi e di attrezzature per tenerle al passo dei tempi e pronte a cogliere le opportunità dei futuri traffici, in armonia con le esigenze del territorio e gli aspetti ambientali. Infine, l'AdSP-MLO assicura l'idoneità dell'ambiente di lavoro alle prescrizioni di legge in materia di salute e sicurezza (D.Lgs. n.81/2008), inclusa la valutazione dello stress correlato al lavoro (D.Lgs. 3 agosto 2009 n. 106). Per permettere l'attuazione del programma di gestione ambientale vengono individuate come

necessarie le attività di monitoraggio, che devono essere effettuate con strumentazione aggiornata e idonea all'incarico. Anche il personale impiegato deve essere adeguato e a tal fine vengono effettuati costanti aggiornamenti delle conoscenze. L'AdSP-MLO identifica le necessità formative e provvede alle relative attività di formazione/addestramento in modo da assicurare che il proprio personale sia in possesso della necessaria competenza, basata su adeguati gradi di istruzione, formazione, addestramento, abilità ed esperienza. Molto importante è anche il sistema di comunicazione interno al sistema di gestione, tramite la diffusione dei dati di analisi e la sensibilizzazione dei dipendenti. Non solo la comunicazione interna è importante, ma risulta fondamentale anche la comunicazione esterna, per ricevere, documentare e rispondere a richieste provenienti dai soggetti esterni interessati. In particolare, il sito aziendale rappresenta lo strumento istituzionale per la messa a disposizione delle informazioni ambientali che si ritiene di comunicare a tutte le parti interessate.

Attività operative (capitolo 8):

Sono identificate e pianificate le operazioni associate agli aspetti ambientali significativi identificati affinché siano condotte in modo tale da tenere sotto controllo o ridurre gli impatti negativi ad esse associati, in conformità con la politica ambientale, con gli obiettivi e con i traguardi. Per quanto riguarda la verifica del rispetto delle prescrizioni regolamentari da parte delle imprese portuali, sono state emesse diverse ordinanze in merito a specifiche problematiche di natura ambientale al fine di definire le regole tecniche-procedurali e le metodologie da adottare nell'effettuazione delle attività operative. Il rispetto delle prescrizioni è verificato durante visite ispettive degli addetti incaricati e l'esito registrato su opportuna documentazione. Per quanto riguarda la realizzazione delle opere in ambito portuale, i requisiti ambientali vengono identificati e formalizzati in fase di progettazione.

Prodotti e servizi devono rispettare precisi requisiti, e per effettuare un controllo in tal senso è necessario che ci sia comunicazione con il cliente; in particolare, la comunicazione con gli utenti è regolata dalle prescrizioni della L.241/90. Per quanto riguarda prodotti e servizi, sono definite distinte responsabilità di identificazione e di registrazione delle esigenze degli utenti portuali e predisposte a questo proposito distinte e adeguate modulistiche.

La progettazione e lo sviluppo delle opere portuali devono essere coerenti con diversi requisiti, tra cui quelli ambientali, previsti dalla normativa vigente (D.Lgs 50/2016), così come processi prodotti e servizi forniti dall'esterno.

L'AdSP-MLO monitora e misura le caratteristiche del prodotto e dei servizi allo scopo di accertare la conformità ai requisiti applicabili ad ogni livello, compresi i requisiti di tipo ambientale. I documenti di registrazione degli esiti delle prove, dei controlli e dei collaudi, siano essi relativi a componenti e materiali in entrata, alle lavorazioni intermedie, che alle opere finite o alle pratiche di servizio, sono conservati per dare l'evidenza dell'esito degli stessi e per garantire che i prodotti siano stati controllati. Tali documenti evidenziano se i prodotti abbiano superato o meno i controlli previsti a fronte dei criteri di accettazione stabiliti. Il rilascio dei prodotti non viene effettuato fintanto che quanto pianificato non sia stato completato in modo soddisfacente. Anche per quanto riguarda la realizzazione delle opere portuali, per ogni materiale e componente da costruzione è previsto un controllo in entrata come stabilito dall'apposito piano di controllo, che definisce specificamente il tipo di controllo da effettuare. I prodotti e i risultati dei servizi non conformi ai requisiti applicabili sono identificati come tali e tenuti sotto controllo allo scopo di prevenirne l'indebita utilizzazione o consegna.

L'AdSP-MLO attua e mantiene attivi i processi che dovrà affrontare per rispondere alle potenziali situazioni di emergenza che possono avere un impatto sull'ambiente. Nell'ambito di tali piani, essa partecipa alle prove di emergenza periodicamente organizzate e svolge un ruolo di supporto alle forze pubbliche di pronto intervento.

Valutazione delle prestazioni (capitolo 9):

L'AdSP-MLO attua e mantiene attiva una procedura documentata per la valutazione periodica dell'adempimento dei propri obblighi di conformità e, in caso di scostamenti, intraprendere le azioni necessarie a ristabilire la conformità. In particolare, la valutazione della conformità legislativa è eseguita attraverso uno specifico audit annuale, incluso un sopralluogo in ambito portuale, che ha lo scopo di valutare la conformità delle attività, dei servizi, dei prodotti e delle prestazioni ambientali dell'organizzazione alle leggi e ai regolamenti applicabili. Con frequenza annuale, il Segretario Generale, il Rappresentante della Direzione, il Responsabile



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

del Sistema di Gestione, e il personale che si ritiene utile convocare, effettuano un riesame formale e sostanziale del sistema di gestione ambiente e qualità allo scopo di : assicurarsi che il sistema continui ad essere idoneo, adeguato ed efficace; verificare l'attualità o aggiornare la politica di qualità ed ambientale in vigore; aggiornare gli obiettivi e i traguardi ambientali e di qualità; valutare le opportunità di miglioramento e le esigenze di modifiche al sistema di gestione per la qualità e l'ambiente.

Miglioramento (capitolo 10):

L'AdSP-MLO persegue ed attua una politica di miglioramento continuo dell'efficacia del sistema qualità ed ambiente e delle sue prestazioni ambientali al fine di soddisfare i requisiti dei propri servizi/prodotti ed accrescere la soddisfazione delle parti interessate. In particolare, le decisioni per il miglioramento continuo riguardano: il miglioramento dei servizi e prodotti, anche in funzione di esigenze ed aspettative future; la prevenzione, correzione o riduzione degli effetti indesiderati; il miglioramento delle prestazioni ambientali; il miglioramento dell'efficacia del sistema di gestione per la qualità e l'ambiente. Il continuo miglioramento dell'adeguatezza ed efficacia del sistema di gestione ambientale viene perseguito secondo i seguenti criteri: analisi dei risultati del riesame di direzione; esame della valutazione dei rischi e delle opportunità; grado di attuazione e l'efficacia dei piani di miglioramento qualità e ambiente; esiti degli audit interni ed esterni; prestazioni ambientali; analisi dei dati, inclusa la soddisfazione delle parti interessate; stato delle non conformità e delle azioni correttive.



L'Autorité du système portuaire maritime de la Ligurie occidentale (AdSP-MLO), qui gère le port de Gênes avec les ports de Savone, Prà et Vado Ligure, a élaboré un Manuel du système de gestion de la qualité environnementale en 2018, en vue des normes ISO 9001:2015 et ISO 14001:2015.

Les 5 premiers chapitres sont destinés à encadrer le contexte dans lequel le manuel est inséré et à fournir des informations sur le rôle de l'AdSP-MLO dans ce sens. Le chapitre 1 présente en effet la création de l'AdSP-MLO, en précisant ses tâches institutionnelles, sa fonction et ses outils de planification et de coordination, ainsi que le cadre législatif de

référence. Le chapitre 2 présente ensuite les déclarations de la politique de qualité, qui vise à atteindre les objectifs stratégiques de croissance économique, de développement social et de cohésion politique et territoriale aux niveaux local, national et européen, et de la politique environnementale, qui prévoit la gestion des aspects environnementaux et le contrôle des impacts environnementaux de ses activités afin de fournir aux générations futures un territoire où le développement économique, la conservation du patrimoine culturel et de l'environnement, la santé et la sécurité des citoyens, des utilisateurs et des opérateurs du port sont compatibles.

Les chapitres 3, 4 et 5 sont consacrés à la structure organisationnelle de l'AdSP-MLO, tant du point de vue de la description de ses compétences fonctionnelles que des informations sur le contexte dans lequel l'institution agit et sur sa direction.

Les chapitres 6 à 10 du manuel se concentrent davantage sur l'aspect pratique de la gestion de la qualité environnementale.

Planification (chapitre 6) :

La première partie de ce chapitre est consacrée aux actions visant à traiter les risques et les opportunités, dont la première est l'évaluation de ces derniers. Le processus d'évaluation est mené sur la base du contexte, des attentes attendues des résultats, mais aussi sur les capacités institutionnelles réelles, ainsi que sur la base des exigences réglementaires. L'AdSP-MLO tient à jour des informations sur les aspects environnementaux sur lesquels elle peut avoir un impact et, à cet égard, identifie les aspects environnementaux associés à ses processus, ses activités institutionnelles et les activités menées par les entreprises opérant dans les zones portuaires. Un rapport d'analyse environnementale et un registre des aspects et impacts environnementaux sont établis, avec identification particulière des aspects et impacts significatifs. Pour chaque aspect auquel un caractère significatif a été attribué en termes d'impact possible sur l'environnement, l'organisation a défini dans des procédures ou des instructions d'exploitation spécifiques l'approche à adopter dans des conditions d'exploitation normales, dans des conditions anormales et en cas d'accidents ou de situations d'urgence, afin de minimiser les risques potentiels pour l'environnement. En planifiant ses

interventions, l'AdSP-MLO prend en compte non seulement les aspects environnementaux significatifs, mais aussi les obligations de conformité et les risques et opportunités identifiés.

Les objectifs de ce plan d'action visent à protéger l'environnement, à prévenir toutes les sources possibles de pollution et à améliorer constamment les conditions environnementales. Lors de l'établissement, de la révision et de la mise à jour des objectifs, les éléments suivants doivent être pris en considération : les exigences institutionnelles et organisationnelles applicables ; les prescriptions légales et autres souscrites par l'organisation ; les aspects environnementaux ayant un impact significatif identifiés par l'analyse environnementale ; l'évolution du trafic commercial ; les développements technologiques dans l'exécution des opérations portuaires ; le développement infrastructurel du port ; les contraintes financières, opérationnelles et politiques.

Il existe également un processus de planification pour atteindre les objectifs, qui définit les activités à mener, les ressources employées, les responsabilités, les délais d'exécution et les méthodes d'évaluation des résultats.

Soutien (chapitre 7) :

Le chapitre "Support" contient toutes les informations sur les ressources, les infrastructures et les environnements qui composent le système de gestion, nécessaires pour maintenir le système à jour, accroître la satisfaction des parties prenantes et améliorer les performances environnementales. L'AdSP-MLO fournit tout le personnel nécessaire à la mise en œuvre du système de gestion, et l'équipement organique de l'organisme est adopté par le comité de gestion et approuvé par le ministère des Infrastructures et des Transports. AdSP-MLO fournit également toutes les infrastructures nécessaires et assure leur développement en termes d'espace et d'équipement pour les maintenir à jour et prêtes à saisir les opportunités du trafic futur, en harmonie avec les besoins du territoire et les aspects environnementaux. Enfin, l'AdSP-MLO assure l'adéquation de l'environnement de travail aux exigences légales en matière de santé et de sécurité (décret législatif n° 81/2008), y compris l'évaluation du stress lié au travail (décret législatif n° 106 du 3 août 2009). Afin de permettre la mise en œuvre du programme de gestion de l'environnement, les activités de surveillance sont identifiées comme nécessaires et doivent être réalisées avec des instruments actualisés adaptés à la



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

tâche. Le personnel employé doit également être adéquat et, à cette fin, une mise à jour constante des connaissances est effectuée. L'AdSP-MLO identifie les besoins de formation et prévoit les activités de formation/formation correspondantes afin de garantir que son personnel possède les compétences nécessaires, sur la base de niveaux d'éducation, de formation, de qualifications et d'expérience adéquats. Le système de communication interne au sein du système de gestion est également très important, par la diffusion de données d'analyse et la sensibilisation des employés. Non seulement la communication interne est importante, mais la communication externe est également fondamentale, pour recevoir, documenter et répondre aux demandes des parties prenantes externes. En particulier, le site web de l'entreprise représente l'outil institutionnel pour la fourniture d'informations environnementales qu'il est destiné à communiquer à tous les pairs intéressés.

Activités opérationnelles (chapitre 8) :

Les opérations associées aux aspects environnementaux significatifs identifiés sont identifiées et planifiées de manière à être menées de manière à contrôler ou à réduire les impacts négatifs qui leur sont associés, conformément à la politique, aux objectifs et aux cibles en matière d'environnement. En ce qui concerne la vérification du respect des exigences réglementaires par les entreprises portuaires, plusieurs ordonnances ont été publiées sur des questions environnementales spécifiques afin de définir les règles et les méthodologies technico-procédurales à adopter dans l'exercice des activités opérationnelles. Le respect des exigences est vérifié lors de visites d'inspection par les employés responsables et le résultat est consigné sur une documentation appropriée. En ce qui concerne la réalisation des travaux dans la zone portuaire, les exigences environnementales sont identifiées et formalisées lors de la phase de conception.

Les produits et services doivent répondre à des exigences précises, et pour effectuer un contrôle en ce sens, il faut une communication avec le client ; en particulier, la communication avec les utilisateurs est régie par les prescriptions de la L.241/90. En ce qui concerne les produits et les services, des responsabilités distinctes sont définies pour l'identification et l'enregistrement des besoins des utilisateurs du port et des formulaires appropriés sont préparés à cet effet.

La conception et le développement des travaux portuaires doivent être conformes à diverses exigences, notamment environnementales, prévues par la législation en vigueur (décret législatif 50/2016), ainsi qu'aux procédés, produits et services fournis de l'extérieur.

L'AdSP-MLO contrôle et mesure les caractéristiques du produit et des services afin de vérifier la conformité aux exigences applicables à tous les niveaux, y compris les exigences environnementales. Les résultats des tests, des contrôles et des essais, qu'ils portent sur les composants et les matières premières, les processus intermédiaires, les travaux finis ou les pratiques de service, sont consignés dans des registres afin de fournir la preuve de leur résultat et de garantir que les produits ont été contrôlés. Ces documents mettent en évidence si les produits ont passé ou non les contrôles requis par rapport aux critères d'acceptation établis. La libération des produits n'est pas effectuée tant que les produits prévus n'ont pas été achevés de manière satisfaisante. En ce qui concerne la mise en œuvre des travaux portuaires, chaque matériau et élément de construction fait l'objet d'un contrôle à l'entrée comme indiqué dans le plan de contrôle correspondant, qui définit spécifiquement le type de contrôle à effectuer. Les produits et les résultats des services qui ne sont pas conformes aux exigences applicables sont identifiés comme tels et contrôlés afin d'éviter leur utilisation abusive ou leur livraison.

L'AdSP-MLO a établi, met en œuvre et maintient des processus pour se préparer et répondre aux situations d'urgence potentielles qui peuvent avoir un impact sur l'environnement. Dans le cadre de ces plans, elle participe à des tests d'urgence organisés périodiquement et joue un rôle de soutien aux forces publiques d'intervention d'urgence.

Évaluation des performances (chapitre 9) :

L'AdSP-MLO met en œuvre et maintient une procédure documentée pour l'évaluation périodique de la conformité et, en cas d'écarts, prend les mesures nécessaires pour rétablir la conformité. En particulier, l'évaluation de la conformité législative est effectuée par un audit annuel spécifique, y compris une inspection portuaire, qui vise à évaluer la conformité des activités, des services, des produits et des performances environnementales de l'organisation avec les lois et règlements applicables. Sur une base annuelle, le secrétaire général, le représentant de la direction, le responsable du système de gestion et le personnel jugé utile

de se réunir, procèdent à un examen formel et substantiel du système de gestion de l'environnement et de la qualité afin de : s'assurer que le système continue d'être adapté, adéquat et efficace ; vérifier que la politique de qualité et d'environnement en vigueur est à jour ou actualisée ; mettre à jour les objectifs et cibles en matière d'environnement et de qualité ; évaluer les possibilités d'amélioration et la nécessité de modifier le système de gestion de la qualité et de l'environnement.

Amélioration (chapitre 10) :

AdSP-MLO poursuit et met en œuvre une politique d'amélioration continue de l'efficacité du système qualité et environnement et de ses performances environnementales afin de répondre aux exigences de ses services/produits et d'accroître la satisfaction des parties prenantes. En particulier, les décisions d'amélioration continue concernent : l'amélioration des services et des produits, également en fonction des besoins et des attentes futurs ; la prévention, la correction ou la réduction des effets indésirables ; l'amélioration des performances environnementales ; l'amélioration de l'efficacité du système de gestion de la qualité et de l'environnement. L'amélioration continue de l'adéquation et de l'efficacité du système de management environnemental est poursuivie selon les critères suivants : analyse des résultats de la revue de direction ; examen de l'évaluation des risques et des opportunités ; degré de mise en œuvre et efficacité des plans d'amélioration de la qualité et de l'environnement ; résultats des audits internes et externes ; performance environnementale ; analyse des données, y compris la satisfaction des parties prenantes ; état des non-conformités et des actions correctives.

2.3.3 Piano di emergenza ambientale in area portuale/ Plan d'urgence environnemental dans la zone portuaire



Il Piano di emergenza ambientale in area portuale è stato realizzato nello svolgersi del progetto formativo e di ricerca-intervento "Organizzazione e gestione dell'ambiente negli ambiti dei porti liguri" finanziato dalla Regione Liguria, Ob. 3 del FSE, nell'ambito del Piano di



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

intervento "Gestione della sicurezza, dell'ambiente, dell'intermodalità e della logistica nei sistemi portuali e sviluppo di nuove competenze nell'ambito portuale e marittimo" (Delibera n. 520 del 21.05.2004, Decr. Dirig.le n°446 del 02/03/2005). Il piano ha lo scopo di chiarire modalità e comportamenti in situazione di emergenze ambientali e di sensibilizzare ulteriormente la mentalità della sicurezza e dell'ambiente, rendendo più evidenti gli impatti che possono prodursi giornalmente o occasionalmente nella portualità a fronte di eventi emergenziali.

Le azioni in presenza di danni all'ambiente vengono differenziate in preventive (art.304), di ripristino (artt.305-310), risarcitorie; il procedimento di bonifica è alternativo al procedimento riparatorio e risarcitorio del danno ambientale. L'operatore è tenuto ad attuare il principio di precauzione (azione preventiva) in presenza di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente, anche se non vi è certezza circa l'effettività del rischio. Se il rischio emerge deve avvertire compiutamente il Sindaco, la Regione o la Provincia autonoma, nonché il Prefetto. Egualmente se il danno ambientale non si è verificato, ma costituisce minaccia imminente, l'operatore a proprie spese deve adottare le misure di prevenzione.

L'impatto ambientale (alterazione dell'ambiente) conseguente ad un'azione diretta o indiretta dell'uomo, non dissimile dall'evento naturale (non antropico) va ad alterare le condizioni ambientali: si definisce anche "vulnerabilità socio-sistemica". È quindi conseguente che vengano considerate: le condizioni di partenza; le possibili situazioni di impatto (processi fisici precursori, eventi, scenari); le esigenze particolari della "comunità" coinvolta.

Sono state identificate 25 situazioni di emergenza ambientale, con le relative azioni di valutazione ambientale, come di seguito elencate, concentrandosi sulle situazioni che possono prevedere lo sversamento di idrocarburi e sostanze chimiche in mare.

1. Operazioni di bunkeraggio e alleggerimento tramite passaggio da un'imbarcazione a un'altra di idrocarburi in mare: prima dell'intervento di mezzi navali specializzati dotati di skimmer, è consigliabile circuire la zona con panne galleggianti anche rigide. Nel caso di sversamento in rada la circuizione deve essere la più rapida possibile e preferibilmente con panne ad insufflazione di altura. Se l'inquinamento è costituito da fuel oil l'idrocarburo è molto più inquinante del diesel oil.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

2. Operazioni di bunkeraggio attraverso motocisterne rotabili in banchina.
3. Caduta di mezzi operativi in mare con sversamento/rilascio sostanze pericolose o idrocarburi: se dopo la caduta in mare si è osservato che se il serbatoio del mezzo rimane integro, lo sversamento interessa solo gli oli lubrificanti dei motori. Nel caso che il serbatoio presenti delle falle si sversa in mare, normalmente, gasolio, in modeste quantità. L'unica possibilità di bonifica viene costituita dall'utilizzo di panne galleggianti assorbenti e da un rapido recupero del mezzo.
4. Inquinamento marino proveniente da sostanze chimiche o da merci deperibili diverse (anche container): nel caso di merce alla rinfusa il problema è soprattutto riferito al recupero del carico dal mare ovviamente con l'ausilio di mezzi e di ditte specializzate senza dimenticare il problema riferito allo smaltimento. Per quanto riguarda, invece, le merci che trafilano da container, possono far parte della categoria delle merci pericolose che l'IMDGCode suddivide da classe 1 a classe 9.
5. Inquinamento terrestre o atmosferico proveniente da sostanze chimiche o da merci deperibili diverse (anche container) in zona portuale.
6. Inquinamento al suolo proveniente da incidente stradale o da avaria di mezzo meccanico rotabile anche ferroviario, con rilascio di olio idraulico, idrocarburi, ecc.
7. Inquinamento terrestre proveniente da collasso di strutture oppure collasso delle strutture portanti di veicoli in sosta.
8. Rinvenimento di carcasse di animali di grosse dimensioni o di cetacei, in stato di decomposizione.
9. Deterioramento/alterazione dello stato del carico di una nave in uno o più stive.
10. Inquinamento marino da nave: le valutazioni dell'intervento sono in funzione dell'estensione dell'inquinamento e del tipo di prodotto sversato. Sono da valutare immediatamente le condizioni meteo in particolare per il vento e l'intensità delle correnti superficiali.
11. Inquinamento marino proveniente da ambito terrestre: le valutazioni dell'intervento sono in funzione dell'estensione dell'inquinamento e del tipo di prodotto sversato. Sono da valutare immediatamente le condizioni meteo in particolare per il vento e l'intensità



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

delle correnti superficiali. Sostanze diverse da idrocarburi e quindi, possono essere meno visibili e bonificabili con maggior difficoltà. Un segnale ripetitivo, che si nota nelle acque portuali, è una forte moria di pesci.

12. Principio di incendio a bordo.
13. Principio di incendio a terra.
14. Presenza indebita di materiale radioattivo per contaminazione o irradiazione (in contravvenzione alle disposizioni vigenti).
15. Eventi meteo-marini estremi previsti.
16. Eventi meteo-marini estremi non previsti.
17. Incendio grave/esplosione a bordo (esclusa nave cisterna).
18. Incendio grave/esplosione a terra (esclusi prodotti petroliferi).
19. Incendio grave/esplosione a bordo di nave cisterna.
20. Collisione/falla: si può verificare immediato rilascio di idrocarburi soprattutto se la falla è nelle prossimità delle sentine che contengono idrocarburi per propulsione.
21. Naufragio in acque portuali: ogni naufragio comporta inevitabilmente un inquinamento marino che se all'interno delle acque portuali può essere arginato, mentre all'esterno può essere invece molto problematico anche se si tratta di nave convenzionale per gli idrocarburi contenuti nei depositi e nella sala macchine (oli lubrificanti, diesel-oil o carburante di manovra, fuel-oil o carburante di crociera, peraltro molto inquinante).
22. Incidente con ricaduta sull'ambiente che implica pericolo per la collettività: Gli impatti ambientali possono essere numerosi e, prima di valutarli, è necessario controllare che sostanza sta inquinando, se esistono danni alle persone, se esistono danni alle cose, che sintomi presentano le persone intossicate, se esistono possibilità di "effetto domino" e le condizioni meteorologiche in atto.
23. Fughe di gas.
24. Evento sismico.
25. Tsunami.

Il Capitolo 5 e il Capitolo 6 del Piano si concentrano invece sulle procedure di comunicazione dell'emergenza e di evacuazione. Vengono successivamente fornite le linee guida da seguire



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

per la gestione dei soggetti esposti e l'eventuale disinfezione degli ambienti da agenti patogeni biologici.



Le plan d'urgence environnementale dans la zone portuaire a été réalisé dans le cadre du projet de formation et de recherche-intervention "Organisation et gestion de l'environnement dans les ports liguriens" financé par la Région Ligurie, Ob. 3 du FSE, dans le cadre du plan d'intervention "Gestion de la sécurité, de l'environnement, de l'intermodalité et de la logistique dans les systèmes portuaires et développement de nouvelles compétences dans le domaine portuaire et maritime" (Résolution n. 520 du 21.05.2004, Décret du Directeur exécutif n. 446 du 02/03/2005). Ce plan vise à mieux clarifier les méthodes et les comportements dans les situations d'urgence environnementale et à sensibiliser davantage à la mentalité de sécurité et d'environnement, en rendant plus évidents les impacts qui peuvent se produire quotidiennement ou occasionnellement dans le port face aux situations d'urgence.

Les actions en présence de dommages à l'environnement sont différenciées en prévention (art.304), restauration (art.30S-310), indemnisation ; la procédure bonification est une alternative à la procédure de réparation et d'indemnisation des dommages environnementaux. L'exploitant est tenu d'appliquer le principe de précaution (action préventive) en présence de dangers, même s'ils ne sont que potentiels, pour la santé humaine et l'environnement, même s'il n'y a pas de certitude quant au risque réel. Si le risque apparaît, l'opérateur doit en informer pleinement le maire, la région ou la province autonome et le préfet. De même, si le dommage environnemental n'est pas survenu mais constitue une menace imminente, l'exploitant doit prendre des mesures préventives à ses frais.

L'impact environnemental (altération de l'environnement) résultant d'une action directe ou indirecte de l'homme, non différente de l'événement naturel (non anthropique), altère les conditions environnementales : il est également défini comme "vulnérabilité socio-systémique". Il est donc nécessaire de prendre en compte : les conditions de départ ; les situations d'impact possibles (processus physiques précurseurs, événements, scénarios) ; les besoins particuliers de la "communauté" concernée.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

25 situations d'urgence environnementale ont été identifiées, avec les actions d'évaluation environnementale correspondantes, énumérées ci-dessous, en se concentrant sur les situations qui peuvent impliquer le déversement d'hydrocarbures et de substances chimiques dans la mer.

1. Les opérations de soutage et d'allégement par passage d'un navire à l'autre des hydrocarbures en mer : avant l'intervention de navires spécialisés équipés d'écrèmeurs, il est conseillé de drainer la zone avec des soutes flottantes, même rigides. En cas de déversement dans les rades, l'encercllement doit être le plus rapide possible et de préférence avec une pause à insufflation en haute mer. Si la pollution est due au fioul, l'hydrocarbure est beaucoup plus polluant que le diesel.
2. Les opérations de soutage par roulage de pétroliers à quai.
3. Déversement de véhicules opérationnels dans la mer avec déversement de substances dangereuses ou d'hydrocarbures : après la chute dans la mer, il a été constaté que si le réservoir du véhicule reste intact, le déversement n'affecte que les huiles de lubrification des moteurs. En cas de fuite du réservoir, le gazole est normalement déversé dans la mer en quantités modestes. La seule possibilité de fuite est représentée par l'utilisation de blocs absorbants flottants et une récupération rapide du véhicule.
4. La pollution marine provenant de substances chimiques ou de différentes marchandises périssables (également des conteneurs) : dans le cas des marchandises en vrac, le problème est principalement lié à la récupération de la cargaison en mer, évidemment à l'aide de moyens et d'entreprises embarqués sans oublier le problème lié à l'élimination. D'autre part, les marchandises qui sont transportées à partir de conteneurs peuvent appartenir à la catégorie des marchandises dangereuses que le code IMDGC subdivise de la classe 1 à la classe 9.
5. La pollution du sol ou de l'air par des substances chimiques ou par différentes marchandises périssables (également des conteneurs) dans les zones portuaires.
6. La pollution des sols résultant d'accidents de la route ou de pannes du matériel roulant mécanique, y compris le matériel roulant ferroviaire, avec rejet d'huile hydraulique, d'hydrocarbures, etc.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

7. La pollution des sols due à l'effondrement des structures ou à l'effondrement des structures porteuses des véhicules en stationnement.
8. La découverte de carcasses de grands animaux ou de cétacés en état de décomposition.
9. La détérioration/altération de l'état de la cargaison d'un navire dans une ou plusieurs cales.
10. La pollution marine par les navires : les évaluations de l'intervention sont basées sur l'étendue de la pollution et le type de produit déversé. Les conditions météorologiques, en particulier l'intensité du vent et des courants de surface, doivent être évaluées immédiatement.
11. Pollution marine d'origine terrestre : l'évaluation de la réponse est basée sur l'étendue de la pollution et le type de produit déversé. Les conditions météorologiques, en particulier le vent et l'intensité des courants de surface, doivent être évaluées immédiatement. Les substances autres que les hydrocarbures peuvent être moins visibles et plus difficiles à nettoyer. Un signal répétitif, que l'on peut voir dans les eaux portuaires, est une forte mort du poisson.
12. Principe de l'incendie à bord.
13. Principe du feu sur terre.
14. Présence indue de matières radioactives par contamination ou irradiation (en violation de la réglementation en vigueur).
15. Les événements météorologiques et marins extrêmes prévus.
16. Les événements marins extrêmes non prévus.
17. Incendie/explosion grave à bord (à l'exclusion du pétrolier).
18. Incendie/explosion important à terre (à l'exclusion des produits pétroliers).
19. Incendie/explosion important à bord d'un pétrolier.
20. Collision/déflexion : un rejet immédiat d'hydrocarbures peut se produire, en particulier si la déflexion se trouve à proximité de cales contenant des hydrocarbures pour la propulsion.
21. Naufrage dans les eaux portuaires : tout naufrage entraîne inévitablement une pollution marine, qui peut être contenue dans les eaux portuaires, alors qu'à l'extérieur, elle peut être très problématique même s'il s'agit d'un navire classique pour les hydrocarbures



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

contenus dans les dépôts et la salle des machines (huiles de graissage, gasoil ou carburant de manœuvre, fuel ou carburant de croisière, qui est également très polluant).

22. Accident avec répercussions sur l'environnement impliquant un danger pour la collectivité : les impacts environnementaux peuvent être nombreux et, avant de les évaluer, il est nécessaire de vérifier quelle est la substance polluante, s'il y a des dommages aux personnes, s'il y a des dommages aux biens, quels sont les symptômes présentés par les personnes intoxiquées, s'il y a une possibilité d'"effet domino" et les conditions météorologiques en place.

23. Fuites de gaz.

24. Événement sismique.

25. Tsunami.

Les chapitres 5 et 6 du plan portent sur les communications d'urgence et les procédures d'évacuation. Les lignes directrices à suivre pour la gestion des sujets exposés et la désinfection éventuelle de l'environnement contre les agents pathogènes biologiques sont ensuite fournies.

2.3.4 Piano operativo di pronto intervento locale per fronteggiare gli inquinamenti marini da idrocarburi e altre sostanze nocive/ Plan opérationnel local d'intervention d'urgence pour faire face à la pollution marine par les hydrocarbures et autres substances nocives



Il Piano operativo locale, di seguito indicato con l'acronimo POL, è stato elaborato in ottemperanza a quanto stabilito dall'articolo 11 della Legge n°979 del 31.12.1982, dalle direttive del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (MATTM) e quelle del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera (MARICOGECAP) relative all'omogeneizzazione dei piani antinquinamento di pronto intervento locale da ultimo prevista dal piano nazionale antinquinamento. Anche per il Porto di Genova, la suddivisione in capitoli e la struttura e i contenuti del POL sono uniformi e assimilabili a quelli precedentemente presentati e decritti per i Porti di Olbia e della Spezia; per tale motivo

si procederà di seguito a descrivere solamente le informazioni del POL che specificatamente si riferiscono al Porto di Genova.

Per quanto riguarda la giurisdizione, il compartimento marittimo di Genova ha i seguenti confini geografici: dal comune di Varazze (escluso) al comune Deiva Marina (escluso). Le zone di mare a rischio di inquinamento possono essere così distinte: porto di Genova; porto petroli di Genova Multedo; ambito portuale di Santa Margherita Ligure, Camogli, Portofino, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Arenzano e altri porti minori. Nel compartimento marittimo di Genova non esistono piattaforme di estrazione, ricerca e/o coltivazione petrolifera.

Così come per i Porti di Olbia e della Spezia, il POL del Porto di Genova identifica le seguenti cinque categorie di principali inquinanti idrici: rifiuti che utilizzano ossigeno; agenti patogeni (inquinamento batteriologico); composti organici; sostanze organiche e minerali; sedimenti. L'intera area di giurisdizione del compartimento marittimo di Genova può essere considerata come zona a rischio inquinamento a causa dell'intenso traffico marittimo sia mercantile che diportistico. Altri fattori di rischio si registrano lungo la costa, a causa della forte antropizzazione del territorio costiero e per la presenza di condotte fognarie sottomarine di by-pass dei Comuni costieri.

Da un'analisi dei rischi, le principali cause di inquinamento in ambito portuale sono: operazioni di carico e scarico di idrocarburi e HNS; operazioni di bunkeraggio; conseguenza di collisioni tra navi; lavori in sala macchine di navi ormeggiate o all'ancora; operazioni di carico e scarico di merci e container. Le modalità e le norme per il bunkeraggio da effettuarsi nel porto petroli di Multedo sono contenute nello specifico "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova/Multedo". La navigazione all'interno del porto di Genova e nella sua rada è disciplinata dal "Regolamento di sicurezza e dei servizi marittimi del porto di Genova", dal "Regolamento di polizia portuale e sicurezza del porto petroli di Genova/Multedo" della disciplina del traffico marittimo all'interno dell'area VTS di Genova.

Nel POL vengono identificati i principali siti che sono interessati dal traffico di navi-cisterna, in quanto aree in cui possono verificarsi emergenze ambientali, e sono i seguenti: Terminal Petrolifero Porto Petroli di Genova; depositi costieri Attilio Carmagnani, Petrolig e Superba; Silomar e ENI S.p.A presso Calata Oli Minerali. Vengono inoltre definite come zone sensibili o



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

di particolare pregio 13 Siti d'Importanza Comunitaria. Le acque del compartimento marittimo di Genova rientrano inoltre all'interno del Santuario dei Cetacei. Nel compartimento marittimo di Genova è presente, altresì, un impianto di acquacoltura, precisamente presso lo specchio acqueo antistante il comune di Lavagna, della Società AQUA S.r.l.

Secondo il POL del Porto di Genova, i luoghi di rifugio adibiti ad accogliere navi che presentano pericoli per la vita umana in mare, per la sicurezza della navigazione e per l'ambiente marino, in caso di emergenza sono i seguenti: la banchina V1 del porto di Voltri e l'area a mare posta a circa 1.5 km a ponente dell'imboccatura del porto di Voltri.

Gli organi preposti alla gestione dell'emergenza nel Porto di Genova sono equivalenti a quelli descritti precedentemente per Olbia e La Spezia, ovviamente in riferimento al territorio specifico di Genova (es. Prefettura di Genova).

Le fasi operative sono identiche a quelle individuate per tutti i Porti nazionali, in breve: Fase di allertamento (Alerfa), Fase di Pericolo (Detresfa), Fase di valutazione per l'utilizzo del luogo di rifugio. Altresì, come per Olbia e La Spezia, si distinguono situazioni di primo stadio e di secondo stadio, come precedentemente descritto.

Il POL del Porto di Genova si inserisce nel Piano RAMOGEPOL, il Piano d'Intervento Franco-Italo-Monegasco per la prevenzione e la lotta contro gli inquinamenti marini accidentali, che prevede la partecipazione coordinata di risorse umane e non dei tre Stati firmatari, è stato creato nel quadro dell'Accordo RAMOGE firmato nel 1993 dai tre paesi membri Francia, Italia e Principato di Monaco.

Per quanto riguarda le comunicazioni e la messagistica, anche in tal caso si rimanda alle informazioni già riassunte nei POL di Olbia e La Spezia. In particolare, La Capitaneria di porto di Genova ha disciplinato con Ordinanza 03/2003 in data 10 Gennaio 2003 "Regolamento di Sicurezza e dei Servizi marittimi del porto di Genova" ed. 2006 e successive integrazioni e modificazioni, l'utilizzo dei diversi canali radio.

Nell'allegato 32 del POL del Porto di Genova sono descritte le tecniche utilizzabili nella lotta all'inquinamento marino da idrocarburi. Le tecniche individuate possono essere, a seconda dei casi, di:

- bonifica: allo scopo di ridurre l'inquinamento e ripristinare le aree affette;



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

- confinamento: consiste nella circuirzione dell'area inquinata con l'impiego di panne galleggianti;
- contenimento: per evitare lo spargimento dell'inquinante;
- rimozione: può essere meccanica, tramite panne galleggianti, skimmer, natanti, navi cisterna o contenitori galleggianti, oppure tramite materiali inerti assorbenti e inaffondabili, o prodotti chimici che producono la gelificazione dell'idrocarburo;
- dispersione: si avvale dell'utilizzazione dei disperdenti che agiscono in base ad un principio di azione esclusivamente fisico, provocando il frazionamento del petrolio e aumentando la superficie di separazione petrolio/acqua e, quindi, favorendo e accelerando il processo di metabolizzazione del petrolio da parte dei batteri ubiquitari presenti nel mare;
- combustione e abbattimento: sono tecniche utilizzate prevalentemente in passato. La prima, se da una parte riduce drasticamente la massa inquinante (fino al 40%), dall'altra, oltre a presentare indubbio rischio, induce un forte inquinamento atmosferico, una caduta di residui combusti sottovento ed un residuo carbonioso in mare difficilmente degradabile. Con l'abbattimento, che è praticato mediante spargimento di materiali inerti che fanno raggiungere al petrolio densità superiore all'unità, non si ottiene altro che trasferire dalla superficie al fondo tutta la massa inquinante;
- controllo senza aggressione: può essere conveniente non intervenire e, eliminata comunque la fonte d'inquinamento, controllare l'evoluzione del fenomeno con una stretta e continua sorveglianza, soprattutto aerea.



Le Plan opérationnel local, ci-après dénommé POL, a été élaboré conformément aux dispositions de l'article 11 de la loi n° 979 du 31.12.1982, aux directives du ministère de l'environnement et de la protection de la terre et de la mer (MATTM) et à celles du commandement général de la capitainerie - garde-côtes (MARICOGECAP) relatives à l'homogénéisation des plans locaux d'intervention d'urgence anti-pollution, prévues en dernier lieu dans le plan national anti-pollution. Pour le port de Gênes également, la



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

subdivision en chapitres ainsi que la structure et le contenu du POL sont uniformes et similaires à ceux présentés et décrits précédemment pour les ports d'Olbia et de La Spezia ; pour cette raison, nous ne décrirons ci-après que les informations du POL qui se réfèrent spécifiquement au port de Gênes.

En ce qui concerne la juridiction, le compartiment maritime de Gênes a les limites géographiques suivantes : de la municipalité de Varazze (exclue) à la municipalité de Deiva Marina (exclue). Les zones maritimes exposées au risque de pollution peuvent être distinguées comme suit : port de Gênes ; port pétrolier de Gênes Multedo ; zone portuaire de Santa Margherita Ligure, Camogli, Portofino, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Arenzano et autres ports mineurs. Dans la zone maritime de Gênes, il n'y a pas de plateformes d'extraction, de recherche et/ou de culture de pétrole.

En ce qui concerne les ports d'Olbia et de La Spezia, le POL du port de Gênes identifie les principaux polluants de l'eau en cinq catégories : déchets utilisant de l'oxygène ; agents pathogènes (pollution bactériologique) ; composés organiques ; substances organiques et minérales ; sédiments. Toute la zone de juridiction du compartiment maritime de Gênes peut être considérée comme une zone à risque de pollution en raison de l'intense trafic maritime, tant pour les navires marchands que pour les bateaux de plaisance. D'autres facteurs de risque se produisent le long de la côte, en raison de la forte anthropisation du territoire côtier et de la présence de conduites d'égout de dérivation sous-marines des municipalités côtières. Grâce à l'analyse des risques de pollution dans l'environnement portuaire les principales causes statistiquement sont : opérations de chargement et de déchargement des hydrocarbures et des SNPD ; opérations de soutage ; conséquences des collisions entre navires ; travail dans la salle des machines des navires à quai ou au mouillage ; opérations de chargement et de déchargement des marchandises et des conteneurs. Les méthodes et les règles de soutage à effectuer dans le port pétrolier de Multedo sont contenues dans le "Règlement de police et de sécurité portuaire pour le port pétrolier de Gênes/Multedo". La navigation dans le port de Gênes et dans sa rade est régie par le "Règlement de sécurité et des services maritimes du port de Gênes", par le "Règlement de police portuaire et de



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

sécurité du port pétrolier de Gênes/Multedo" de la réglementation du trafic maritime dans la zone VTS de Gênes.

La POL identifie les principaux sites affectés par le trafic de pétroliers, comme étant des zones où des urgences environnementales peuvent se produire, et sont les suivants Terminal pétrolier de Porto Petroli à Gênes ; Attilio Carmagnani, dépôts côtiers de Petrolig et Superba ; Silomar et ENI S.p.A à Calata Oli Minerali. 13 Les sites d'importance communautaire sont également définis comme des zones sensibles ou particulièrement précieuses. Les eaux du compartiment maritime de Gênes font également partie du sanctuaire des cétacés. Dans le compartiment maritime de Gênes, il y a également une usine d'aquaculture, précisément sur l'eau devant la municipalité de Lavagna, de la société AQUA S.r.l.

Selon le POL du port de Gênes, les lieux de refuge utilisés pour accueillir les navires qui présentent des dangers pour la vie humaine en mer, pour la sécurité de la navigation et pour l'environnement marin, en cas d'urgence, sont les suivants : le quai V1 du port de Voltri et la zone en mer située à environ 1,5 km à l'ouest de l'embouchure du port de Voltri.

Les organes de gestion des situations d'urgence du port de Gênes sont équivalents à ceux décrits ci-dessus pour Olbia et La Spezia, évidemment en référence au territoire spécifique de Gênes (par exemple la préfecture de Gênes).

Les phases opérationnelles sont identiques à celles identifiées pour l'ensemble des Ports nationaux, en résumé : Phase d'alerte (Alerfa), Phase de danger (Detresfa), Phase d'évaluation pour l'utilisation du lieu de refuge. En ce qui concerne Olbia et La Spezia, une distinction est faite entre les situations de première et de seconde étape, comme décrit précédemment.

Le POL du port de Gênes fait partie du Plan RAMOGEPOL, le Plan d'intervention franco-italo-monégasque pour la prévention et la lutte contre les pollutions marines accidentelles, qui prévoit la participation coordonnée des ressources humaines et non des trois États signataires, a été créé dans le cadre de l'Accord RAMOGE signé en 1993 par les trois pays membres : la France, l'Italie et la Principauté de Monaco.

En ce qui concerne les communications et la messagerie, veuillez également vous référer, dans ce cas, aux informations déjà résumées dans les Polonais d'Olbia et de La Spezia. En particulier, la Capitainerie du port de Gênes a réglementé, par l'ordonnance 03/2003 du 10



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

janvier 2003 "Règlement pour la sécurité et les services maritimes du port de Gênes" et 2006 et ses ajouts et modifications ultérieurs, l'utilisation des différents canaux radio.

L'annexe 32 de la POL du port de Gênes décrit les techniques qui peuvent être utilisées dans la lutte contre la pollution marine par les hydrocarbures. Les techniques identifiées peuvent être, le cas échéant, des :

- la remise en état : afin de réduire la pollution et de restaurer les zones touchées
- confinement : il consiste à encercler la zone polluée à l'aide de bogies flottants
- confinement : pour éviter le déversement du polluant
- enlèvement : peut être mécanique, au moyen d'hydrocarbures flottants, d'écrémeurs, de navires, de pétroliers ou de conteneurs flottants, ou au moyen de matériaux inertes absorbants et insubmersibles, ou de produits chimiques qui produisent la gélification de l'hydrocarbure
- la dispersion : elle utilise des dispersants qui agissent selon un principe d'action exclusivement physique, provoquant le fractionnement du pétrole et augmentant la surface de séparation pétrole/eau et, par conséquent, favorisant et accélérant le processus de métabolisation du pétrole par les bactéries omniprésentes dans la mer
- combustion et réduction : ces techniques étaient principalement utilisées dans le passé. La première, si d'une part elle réduit drastiquement la masse polluante (jusqu'à 40%), d'autre part, en plus de présenter un risque certain, induit une forte pollution de l'air, une chute des résidus combustibles sous le vent et un résidu carboné dans la mer difficile à dégrader. Avec la réduction, qui se pratique par l'épandage de matériaux inertes qui font que le pétrole atteint une densité supérieure à l'unité, on n'obtient rien d'autre que de transférer de la surface au fond toute la masse polluante
- contrôle sans agression : il peut être opportun de ne pas intervenir et, une fois la source de pollution éliminée, de contrôler l'évolution du phénomène par une surveillance étroite et continue, notamment aérienne.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

7 maggio 2013: collisione della motonave Jolly Nero, durante le manovre di uscita dal Porto, contro la torre dei Piloti del Porto di Genova, provocandone il crollo e la morte di 9 persone

25 aprile 2012: perdita di isoprene infiammabile da una cisterna presso Calata Sanità

8 settembre 2011: urto tra due navi commerciali in banchina Etiopia



10 settembre 2019 : retournement d'un yacht en réparation à l'Autorité de bassin

14 février 2018 : le ferry Tirrenia accoste à quai lors des manœuvres d'amarrage

28 novembre 2017 : Accident au pont de Libye, l'Eurocargo Alexandria Grimaldi touche le quai

27 mars 2015 : le navire de croisière Msc Sinfonia heurte le quai du Ponte dei Mille lors de manœuvres d'accostage

6 octobre 2014 : le ferry Bithia entre en collision avec le quai pendant les phases de désamarrage

7 mai 2013 : le bateau à moteur Jolly Nero, lors des manœuvres de sortie du Port, entre en collision avec la Tour des Pilotes du Port de Gênes, provoquant son effondrement. L'accident a causé la mort de 9 personnes

25 avril 2012 : fuite d'isoprène inflammable d'un pétrolier à Calata Sanità

8 septembre 2011 : collision entre deux navires commerciaux à quai en Éthiopie

2.4 Porto di Tolone/ Port de Toulon

2.4.1. Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico / Plan de gestion pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison



La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Per quanto riguarda il porto di Tolone, La Seyne sur mer-Brégaillon e il Môle d'armement de la Seyne sur mer, i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico sono oggetto di un piano di gestione che consente a tutti gli utenti del porto di conoscere le decisioni prese in materia di raccolta. Questi piani sono un provvedimento di attuazione della direttiva 2000/59 adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio il 27 novembre 2000. La presente direttiva fa parte della politica ambientale della Comunità che, in linea con le convenzioni dell'Organizzazione marittima internazionale, mira a garantire la protezione dell'ambiente marino dall'inquinamento causato dal trasporto marittimo.

Questo regolamento si applica a tutti i porti marittimi della regione del Var, qualunque sia la loro attività (navigazione da diporto / pesca / commercio) e qualunque sia il loro status. Il suo scopo è quello di:

- consentire a tutti gli utenti di avere accesso a strutture adeguate per ricevere i rifiuti operativi e i residui del carico delle loro navi.
- imporre l'obbligo alle navi commerciali e a talune imbarcazioni da diporto di informare preventivamente il porto dei loro requisiti in materia di impianti di ricezione
- organizzare e pianificare il ricevimento dei rifiuti e dei residui del carico
- rendere obbligatorio per le navi l'utilizzo degli impianti di raccolta dei rifiuti e dei residui messi a loro disposizione, pena un'ammenda fino a 40 000 EUR
- istituire un meccanismo di finanziamento incentivante basato sul principio "chi inquina paga".

I rifiuti operativi generati dalle navi che normalmente visitano i porti della zona di Tolone possono essere classificati come :

- rifiuti solidi: rifiuti domestici (della cucina e della vita interna della nave, dell'equipaggio e dei passeggeri), rifiuti di legno (carico, pallet, paglioli) e rottami metallici
- rifiuti liquidi: fanghi della sala macchine, acque di sentina e acque reflue (grigie o nere)

Per quanto riguarda i residui, se il loro trattamento deve essere effettuato a Tolone, sarà oggetto di una richiesta specifica. L'intervento sarà effettuato da una ditta specializzata ed autorizzata per il trasporto di questi prodotti e l'eliminazione sarà effettuata da una ditta specializzata ed autorizzata.

La cooperazione al cuore del Mediterraneo
La coopération au coeur de la Méditerranée



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

Di seguito sono elencate le procedure per la ricezione e la raccolta, nonché i mezzi messi a disposizione.

Nel caso di rifiuti solidi, la rimozione e il trattamento sono a carico dell'agente o del comandante della nave. Per le navi da crociera, in ogni porto di scalo, viene posizionato un cassonetto sul molo a fianco della nave. Per i traghetti (Corsica Ferries e SNCM), un compattatore di 15 m³ viene collocato a bordo e rimosso da una compagnia privata in ogni porto di scalo.

Per quanto riguarda i rifiuti liquidi, ai traghetti viene offerto un pompaggio giornaliero dell'intero fango (ad esempio, questo ha rappresentato 3372 m³ per l'anno 2011) effettuato da una società autorizzata. Per le navi da crociera, questo pompaggio viene effettuato su richiesta, dopo una specifica richiesta della nave alla Capitaneria di porto.



Concernant le port de Toulon, de la Seyne sur mer-Brégaillon et du Môle d'armement de la Seyne sur mer, les déchets d'exploitation des navires et résidus de cargaison sont soumis à un plan de gestion permettant à l'ensemble des usagers du port de connaître les décisions prises en matière de collecte. Ces plans constituent une mesure d'application de la directive 2000/59 adoptée par le Parlement Européen et le Conseil en date du 27 Novembre 2000. Cette directive d'inscrit dans le cadre de la politique communautaire en matière d'environnement, qui, dans le prolongement des conventions de l'Organisation maritime internationale, vise à assurer la protection du milieu marin contre les pollutions liées au transport maritime.

Cette réglementation s'applique à l'ensemble des ports maritimes de la région varoise, quelle que soit leur activité (plaisance/pêche/commerce) et quel que soit leur statut. Elle a pour objet :

- de permettre à l'ensemble des usagers de disposer d'installation adaptées pour recevoir les déchets d'exploitation et résidus de cargaison de leur navire
- d'imposer aux navires de commerce et à certains navires de plaisance une obligation d'information préalable du port sur leurs besoins en matière d'installation de réception
- d'organiser et de planifier la réception des déchets et résidus de cargaison



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

- de rendre obligation l'utilisation par les navires des installations de réception des déchets et résidus mises à leur disposition, sous peine d'amende pouvant aller jusqu'à 40 000 euros
- de mettre ne place un mécanisme de financement incitatif, reposant sur le principe pollueur/payeur

Les déchets d'exploitation produits par les navires fréquentant habituellement les ports de l'aire toulonnaise peuvent être classés en :

- déchets solides : déchets ménagers (issus des cuisines et de la vie interne des navires, de l'équipage et des passagers), déchets de bois (cargaison, palettes, bois de fardage) et les ferrailles
- déchets liquides : les boues de la salle des machines, les eaux de fond de cale et les eaux usées (grises ou noires)

En ce qui concerne les résidus, si leur traitement doit se faire sur Toulon, il fera l'objet d'une demande spécifique. L'intervention sera faite pas une société agréée et spécialisée pour le transport de ces produits et l'élimination sera effectuée par une société spécialisée et autorisée.

Les procédures de réception et de collecte ainsi que les moyens mis à disposition sont répertoriés ci-dessous.

Concernant les déchets solides, l'enlèvement et le traitement sont à la charge de l'agent consignataire ou du capitaine du navire. Pour les navires de croisière, à chaque escale, une benne est disposée sur le quai le long du navire. Pour les ferries (Corsica Ferries et SNCM), un compacteur de 15m³ est disposé à bord et enlevé par une société privée à chaque escale.

Concernant les déchets liquides, il est proposé aux ferries un pompage journalier des boues en totalité (par exemple, cela a représenté 3372 m³ pour l'année 2011) réalisé par une société agréée. Pour les navires de croisière, ce pompage est réalisé sur demande, après une demande spécifique du navire à la Capitainerie.



Interreg



UNION EUROPÉENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

2.4.2. Piano di emergenza locale per l'inquinamento marino / Plan local d'intervention d'urgence pour lutter contre la pollution marine



Lo scopo del sistema "POLMAR", che comprende POLMAR/Mare e POLMAR/Terra, è di poter affrontare un grave inquinamento (o un incidente che costituisce un grave rischio di inquinamento) in mare e sulla costa.

Il sistema di risposta POLMAR si basa su una varietà di risorse umane. Questi includono

- il corrispondente dipartimentale POLMAR presso le Direzioni dipartimentali dei territori e del mare della Francia continentale (DDTM) e le Direzioni del mare dei territori francesi d'oltremare (DM) ;
- il personale dei centri di stoccaggio delle direzioni interregionali per il mare (DIRM) e delle direzioni per il mare d'oltremare (DM);
- il delegato della direzione regionale per l'ambiente, la pianificazione e l'edilizia abitativa nella zona di difesa e sicurezza;
- le formazioni militari delle unità di sicurezza civile;
- il Departmental Fire and Rescue Services (SDIS) che è un ente pubblico dipartimentale;
- il personale dei porti di pesca e commerciali gestiti dai Consigli Generali o Regionali;
- il personale del Consiglio dipartimentale;
- il personale dei servizi tecnici comunali e dei porti comunali;
- mezzi privati.

Il meccanismo POLMAR è quindi composto da una rete di attori. Il corrispondente del dipartimento POLMAR, responsabile dell'animazione nel suo dipartimento, aggiorna i piani del dipartimento ORSEC/POLMAR/Terra e organizza le esercitazioni che riuniscono i diversi attori. Lo scopo delle esercitazioni con il dispiegamento delle attrezzature è quello di valutare l'efficacia del sistema ORSEC/POLMAR/Terra, di formare e allenare i giocatori suscettibili di intervenire per affrontare l'inquinamento marino, di insegnare ai vari soggetti interessati ad agire insieme e di misurare la disponibilità e l'efficacia delle attrezzature dedicate. Il delegato della direzione regionale per l'ambiente, lo sviluppo e l'edilizia abitativa nelle zone di difesa e

sicurezza riunisce i partner intorno alle questioni dei rifiuti e prepara accordi quadro volti a mobilitare risorse in caso di risposta. Controlla tutti i piani di emergenza.

Essendo il primo ad essere chiamato in causa per l'inquinamento del suo litorale, il Comune ha avviato una prima risposta a terra mobilitando le proprie risorse sotto la direzione del sindaco. Quando le conseguenze dell'incidente superano i limiti o le capacità di un Comune, il Prefetto di dipartimento dirige le operazioni di risposta. Attiva quindi il piano POLMAR/Terra dell'ORSEC dipartimentale.

Lo scopo della Polizia Municipale è quello di garantire il buon ordine, la sicurezza e la salute pubblica. Esso comprende, in particolare, la prevenzione, mediante opportune precauzioni, e la cessazione, mediante la distribuzione dei necessari aiuti, dell'inquinamento di ogni tipo, la fornitura urgente di tutte le misure di assistenza e di salvataggio e, se necessario, l'intervento dell'amministrazione superiore.

Il Sindaco, che è poi Direttore delle Operazioni di Emergenza (DOS), fintanto che il prefetto non è in carica, attiva il Piano Comunale di Salvaguardia, se esistente, e ne attua la sezione "Inquinamento Marino".

Quando le conseguenze del disastro superano i limiti o le capacità di un Comune, il Prefetto dipartimentale diventa Direttore delle Operazioni di Emergenza, in qualità di rappresentante dello Stato, sotto l'autorità del Ministro dell'Interno. Attiva poi la fornitura specifica POLMAR/Terra dell'ORSEC dipartimentale.

Una delle caratteristiche specifiche dei grandi inquinamenti marini, rispetto ad altri eventi (terremoti, inondazioni, ecc.), è che possono essere soggetti contemporaneamente alla gestione delle crisi in mare (nell'ambito dell'ORSEC marittima) e alla gestione delle crisi a terra (nell'ambito dell'ORSEC dipartimentale). Il coordinamento tra le disposizioni POLMAR dell'ORSEC marittima e dell'ORSEC dipartimentale è poi assicurato dal Prefetto della zona di difesa e sicurezza interessata.



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2



L'objet du dispositif « POLMAR », comprenant POLMAR/Mer et POLMAR/Terre, est de pouvoir faire face à une pollution majeure (ou à un événement constituant un risque de pollution majeure) en mer et sur le littoral.

Le dispositif de lutte POLMAR repose sur des moyens humains diversifiés. Parmi ceux-ci il y a :

- le correspondant POLMAR départemental dans les directions départementales des territoires et de la mer en métropole (DDTM) et les directions de la mer en outre-mer (DM) ;
- les personnels des centres de stockage au sein des directions interrégionales de la mer (DIRM) et des directions de la mer en outre-mer ;
- le délégué de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de zone de défense et sécurité ;
- les formations militaires des unités de sécurité civile ;
- le Services Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) qui est un établissement public départemental ;
- les personnels des ports de pêche et de commerce gérés par les Conseils généraux ou régionaux ;
- les personnels du Conseil départemental ;
- les personnels des services techniques municipaux et des ports communaux ;
- les moyens privés.

Le dispositif POLMAR se compose ainsi d'un réseau d'acteurs. Le correspondant POLMAR départemental, en charge de l'animation dans son département met à jour les plans départementaux ORSEC/POLMAR/Terre et organise les exercices qui rassemblent les différents acteurs. Les exercices avec déploiement de matériel ont pour objectif d'évaluer l'efficacité du dispositif ORSEC/POLMAR/Terre, de former et d'entraîner les acteurs susceptibles d'intervenir pour faire face à une pollution marine, d'apprendre aux différentes parties prenantes à agir ensemble et de mesurer la disponibilité et l'efficacité des matériels

dédiés. Le délégué de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement de zone de défense et sécurité rassemble les partenaires autour des thématiques des déchets et prépare les accords cadre visant à mobiliser les moyens en cas de lutte. Il suit l'ensemble des plans d'urgence.

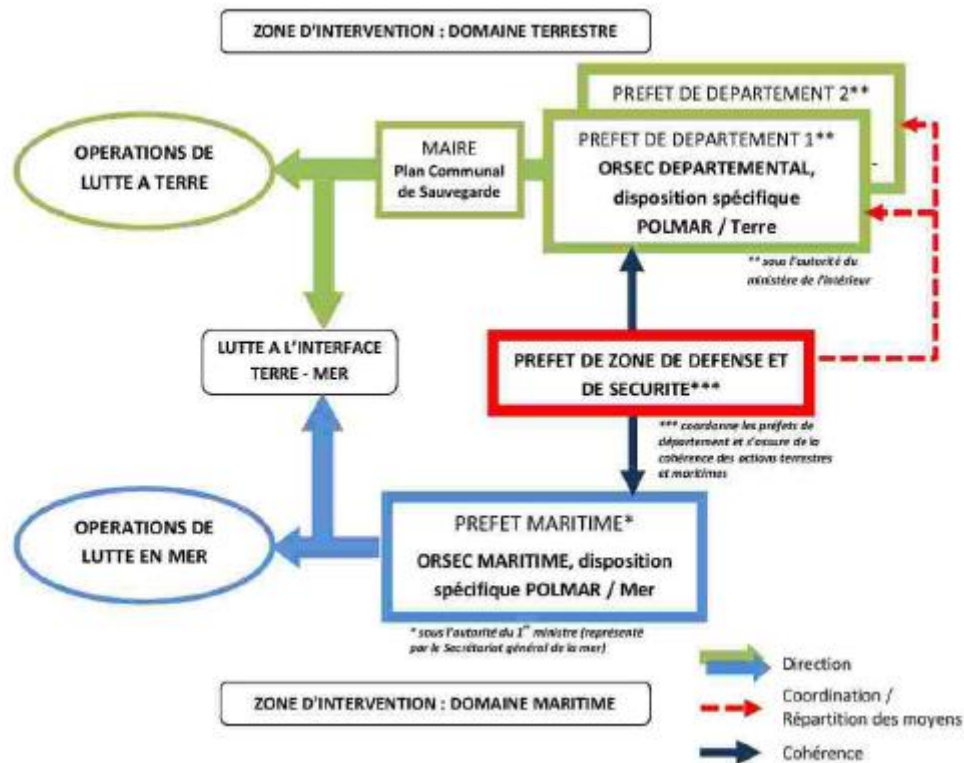
Première concernée par la pollution de son littoral, la commune met en place une première réponse à terre en mobilisant ses propres moyens sous la direction du maire. Lorsque les conséquences du sinistre dépassent les limites ou les capacités d'une commune, le préfet de département dirige les opérations de secours. Il active alors le plan POLMAR/Terre de l'ORSEC départemental.

La police municipale a pour objet d'assurer le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques. Elle comprend notamment le soin de prévenir, par des précautions convenables, et de faire cesser, par la distribution des secours nécessaires, les pollutions de toute nature, de pourvoir d'urgence à toutes les mesures d'assistance et de secours et, s'il y a lieu, de provoquer l'intervention de l'administration supérieure.

Le maire qui est alors Directeur des Opérations de Secours (DOS), tant que le préfet ne prend pas la direction, active le Plan Communal de Sauvegarde s'il existe, et met en œuvre le volet « Pollutions marines » de ce dernier.

Lorsque les conséquences du sinistre dépassent les limites ou les capacités d'une commune, le préfet de département devient Directeur des Opérations de Secours, en tant que représentant de l'État, sous l'autorité du ministre de l'intérieur. Il active alors la disposition spécifique POLMAR/Terre de l'ORSEC départemental.

L'une des spécificités des pollutions marines majeures, par rapport à d'autres événements (séisme, inondations...), est qu'elles peuvent faire simultanément l'objet d'une gestion de crise en mer (dans le cadre de l'ORSEC maritime) et d'une gestion de crise à terre (dans le cadre de l'ORSEC départemental). La coordination entre les dispositions POLMAR de l'ORSEC maritime et de l'ORSEC départemental est alors assurée par le préfet de zone de défense et de sécurité concerné.



Assegnazione delle responsabilità per la leadership, il coordinamento e la coerenza mare-terreni (Guida sulla fornitura specifica POLMAR/Terra dell'ORSEC dipartimentale e zonale (30 giugno 2015)) / Répartition des responsabilités de direction, coordination et cohérence mer-terre (Guide sur la disposition spécifique POLMAR/Terre de l'ORSEC départementale et zonale (30 juin 2015))

2.4.3 Recenti incidenti occorsi nel porto di Tolone e immediate vicinanze/ Accidents récents dans le port de Toulon et ses environs immédiats



Elenco degli incidenti verificatisi nel porto commerciale di Tolone che richiedono l'intervento del SDIS per gli anni 2018 - 2019 - 2020:

7 Gli interventi SDIS sono stati registrati negli ultimi 3 anni.

28/02/2018 Intervento sulla nave FRANCIS BEAUFORT per lo scarico del fumo di una macchina

25/10/2018 Intervento per una fuga di gas nel cantiere dello scalo di alaggio di Marépolis



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

16/02/2019 Intervento presso il cantiere navale di Port Pin Rolland, incendio di una nave in bacino di carenaggio

11/03/2019 Incendio di vegetazione nel sito di Marépolis vicino a contenitori contenenti prodotti infiammabili

28/03/2019 Intervento presso il cantiere navale di Port Pin Rolland, incendio di una nave in bacino di carenaggio

27/06/2019 Risposta a una fuoriuscita accidentale sulla sopraelevata del porto di Brégaillon di prodotto chimico di classe 9

21/12/2019 Intervento per la rottura di una linea di ormeggio che ha causato un incidente con i passeggeri di un'autovettura.

2020 : Nessun intervento.

Feedback dagli eventi che sembrano essere i più significativi.

I terminali del porto di Tolone-La Seyne si trovano tutti in un piccolo porto, uno specchio d'acqua quasi chiuso dove si possono trovare altre attività come la molluschicoltura e la piscicoltura. Durante i vari incidenti incontrati (incendi, corsi d'acqua e varie fuoriuscite), la preoccupazione principale è quella di evitare l'inquinamento del corpo idrico sia da parte dei bunker delle navi che da parte dei prodotti estinguenti in caso di incendio. Il C.C.I.V. è in grado di isolare una barca da diporto o uno yacht con bracci assorbenti. Tuttavia, questo è più complicato nel caso di un traghetto. Questa osservazione vale per altri operatori (IFREMER, ORANGE Marine) ma anche per i vari cantieri navali del porto. È in corso di elaborazione un inventario completo dei mezzi di intervento dei vari attori, che sarà incluso nel piano di sicurezza portuale attualmente in fase di ristrutturazione.

Il distretto portuale del porto di Toulon-La Seyne si estende su 3 comuni (Toulon La Seyne, Saint-Mandrier) e copre la zona di intervento di 2 caserme dei Vigili del Fuoco. Gli esercizi

vengono regolarmente svolti da queste entità dove vengono impiegati mezzi importanti come la grande scala. Presso il terminal Brégaillon Nord (lotto 17) è stato allestito un deposito di merci pericolose, monitorato da un video della capitaneria di porto.

Infine, un importante protagonista presente nel porto è la stazione dei pompieri della base navale. Sono in grado di fornire sostegno nella lotta contro i disastri con i loro potenti mezzi, ma anche di fornire, di comune accordo, l'addestramento dei Vigili del Fuoco.

Non va infine dimenticata la presenza degli ufficiali portuali che, in caso di disastri, hanno un ruolo importante nel coordinare i vari attori e anche nell'interpretare per le comunicazioni tra i Comandanti della nave e il Comandante delle Operazioni di Emergenza (C.O.S.).

L'esperienza passata non ha mostrato alcuna disfunzione tra i diversi attori in caso di disastro.



Liste des accident survenus dans le port de commerce de Toulon ayant nécessité l'intervention du SDIS pour les années 2018 - 2019 - 2020 :

7 interventions du SDIS ont été comptabilisées pour ces 3 dernières années.

28/02/2018 Intervention sur le navire FRANCIS BEAUFORT pour un dégagement de fumée à la machine

25/10/2018 Intervention pour une fuite de gaz sur le chantier de construction de la cale de levage à Marépolis

16/02/2019 Intervention au chantier Port Pin Rolland, feu de navire au port à sec

11/03/2019 Incendie de végétation sur le site de Marépolis à proximité de conteneurs contenant des produits inflammables



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

28/03/2019 Intervention au chantier Port Pin Rolland, feu de navire au port à sec

27/06/2019 Intervention pour un déversement accidentel sur le terre-plein portuaire de Brégaillon de produit chimique classe 9

21/12/2019 Intervention pour rupture d'amarre ayant entraîné un accident avec les passagers d'une voiture.

2020 : Pas d'intervention.

Retour d'expérience des évènements qui paraissent les plus significatives

Les terminaux du port de Toulon-La Seyne se situent tous en petite rade, plan d'eau quasi fermé où se côtoient d'autres activités comme la conchyliculture et pisciculture. Au cours des différents sinistres rencontrés (incendies, voie d'eau et déversements divers) le principal souci est d'éviter une pollution du plan d'eau soit par les soutes de navires ou par les produits d'extinction en cas d'incendie. La C.C.I.V est en capacité d'isoler un navire de plaisance ou un yacht par des boudins absorbants. Cependant, cela est plus compliqué lorsqu'il s'agit d'un ferry. Cette remarque s'applique aux autres exploitants (IFREMER, ORANGE Marine) mais aussi pour les différents chantiers de la rade. Un inventaire complet des moyens d'intervention des différents acteurs est en cours d'élaboration et sera consigné dans le plan portuaire de sécurité en cours de restructuration.

La circonscription portuaire du port de Toulon-La Seyne s'étale sur 3 communes (Toulon La Seyne, Saint-Mandrier) et couvre le secteur d'intervention de 2 casernes de pompiers. Des exercices sont régulièrement effectués par ces entités où des moyens importants sont déployés comme la grande échelle. Un lieu de dépôt des marchandises dangereuses a été créé sur le terminal de Brégaillon nord (lot 17) surveillé par vidéo depuis la capitainerie.

Enfin un acteur majeur cohabite dans la rade, il s'agit de la caserne des marins-pompiers de la base navale. Ceux-ci sont en capacité d'apporter leur soutien de lutte contre les sinistres par



Interreg



UNION EUROPEENNE
UNIONE EUROPEA



GEREMIA

MARITTIMO-IT FR-MARITIME

Fonds européen de développement régional
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale

Prodotto n. T3.1.2

leurs puissants moyens, mais aussi par convention ils assurent la formation des sapeur pompiers.

Enfin, il ne faut pas oublier la présence des officiers de port qui, au cours de sinistres, ont un rôle important dans la coordinations des différents acteurs mais aussi dans l'interprétariat pour les communications entre les commandants de navires et le Commandant des Opérations de Secours (C.O.S).

Les expériences passées n'ont pas montré de dysfonctionnement entre les différents acteurs en cas de sinistre.