



**COMUNE DI GENOVA
ORDINE DEL GIORNO
APPROVATO
DAL CONSIGLIO COMUNALE
NELLA SEDUTA DEL 14 DICEMBRE 2021**

Oggetto: Predisposizione di un protocollo operativo per la prevenzione del rischio di incidenti nel Porto di Genova.

IL CONSIGLIO COMUNALE

Vista l'abrogazione della norma (Decreto 293/2001), che disciplinava l'obbligo di redazione, da parte delle Autorità Portuali, del Rapporto di Sicurezza per valutare in termini cumulativi (rispetto a tutte le attività a rischio nei porti) il rischio di incidente industriale;

Considerato che, nonostante la suddetta novità normativa, nel porto di Genova sono presenti industrie e attività di per sé soggette alla normativa Seveso, come pure sostanze pericolose sulle navi che vi attraccano e che sono potenzialmente associabili alle numerose collisioni che avvengono nei porti;

Visto che secondo il Rapporto dell'European Maritime Safety Agency, nel quinquennio 2011-2014, il 42% degli incidenti che hanno visto coinvolte navi mercantili, traghetti, petroliere, bulk passeggeri è avvenuto in acque ristrette e specie nelle acque portuali. Rispetto a questa percentuale, già significativa, occorre specificare che un 27% di incidenti avviene in acque costiere sotto le 12 miglia, sovente negli spazi dove le navi in attesa di ormeggio danno fonda alle ancore e dove comunque si sviluppa la fase iniziale o quella finale delle manovre che la nave compie per entrare o uscire dal porto;

Visto che il Nuovo Rapporto dell'European Maritime Safety Agency conferma come quasi il 50% degli incidenti sono avvenuti, nel periodo 2014-2019, nelle fasi di arrivo, ancoraggio e partenza delle navi, quindi pur riducendosi gli incidenti in termini assoluti, le aree portuali restano a rischio, soprattutto quelle che vedono presenze di trasporto di merci e sostanze pericolose, attività classificate Seveso, presenze militari quindi obiettivi sensibili;

Visto lo Studio del National Cargo Bureau Inspection Safety Initiative, ente americano autorizzato per l'ispezione e la verifica della classe dei container per certificare la loro conformità alle normative internazionali sulle merci pericolose, su numerosi container non dichiarati regolarmente che creano un gravissimo rischio per la sicurezza della navigazione;

Considerato che secondo lo studio del National Cargo Bureau Inspection Safety Initiative i carichi di merci pericolose non dichiarate o dichiarate in modo errato (DG) sono responsabili di un numero crescente di incidenti da navi portacontainer: solo nel 2019 sono stati registrati nove grandi incendi di navi da carico e le statistiche mostrano che sono le navi più grandi ad essere più colpite. Tragicamente, molti di questi incendi hanno causato perdite di vite umane e danni significativi alla nave e al carico. Le statistiche del TT Club, uno dei principali fornitori

di assicurazioni per il settore dei trasporti e della logistica internazionale, suggeriscono che, in media, una nave portacontainer è coinvolta in un incendio importante ogni 60 giorni. Le navi portacontainer stanno diventando più grandi. La capacità di carico individuale è aumentata di oltre il 1500% dalla fine degli anni '60 e le navi più grandi hanno ora la capacità di trasportare più di 23.000 TEU (unità equivalente di venti piedi);

Considerato che un maggior numero di container a bordo equivale a maggiori possibilità che una nave sia esposta a una DG non dichiarato o dichiarato in modo scorretto e le navi più grandi che trasportano più merci rappresentano un maggiore accumulo di rischi, come dimostrano incidenti come la Maersk Hona;

Considerato che l'applicazione di sistemi informatici specifici oggi consentirebbe di adempiere alle prescrizioni delle normative sulla sicurezza dei lavoratori e, in particolare, all'abrogato Decreto sopra citato;

Considerato che il Decreto 293/2001 abrogato definiva non solo procedure e documenti da attivare ma anche indirizzi tecnici sulle informazioni necessarie sia per radiografare il rischio incidentale nel porto e come prevenirlo ma anche per pianificare la gestione della eventuale emergenza;

Visto che in realtà il vero motivo dell'abrogazione del Decreto 293/2001 è palesemente contenuto negli atti preparatori al Dlgs 105/2015 (attuazione Direttiva Seveso lii): "al fine di non gravare di ulteriori oneri i gestori delle infrastrutture portuali nazionali, provocando effetti distorsivi del mercato anche rispetto ai competitors europei.";

Considerato che uno studio recentissimo del sistema Agenzie Regionale Protezione dell'Ambiente (ARPA) e Corpo Nazionale Vigili del Fuoco (nota 1) così conclude: "Con l'abrogazione del Decreto Ministeriale n°293 del 6 maggio 2001 è venuto meno l'obbligo di redazione del Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale si configura una possibile "vacatio legis" che potrebbe portare ad una gestione non ottima di un'eventuale emergenza portuale soprattutto in caso di incidente rilevante proveniente da uno stabilimento Seveso o dalle sostanze pericolose presenti a qualsiasi titolo in ambito portuale tra cui si ricordano anche le condotte attualmente escluse dall'ambito di applicazione della Seveso lii.";

Visto che il Comitato europeo delle regioni della UE in un parere recentissimo (30 giugno 2017), sulla riqualificazione delle città portuali e delle aree portuali, ha affermato in premessa che: "tra le raccomandazioni che propone alle Istituzioni UE e agli stati membri c'è quella relativa alla: "valutazione dei rischi e di gestione della sicurezza che siano di aiuto per i lavoratori sono della massima importanza per la continuità operativa dei porti. I porti dell'UE e le zone circostanti non possono permettersi di subire un danno d'immagine in questo campo.";

Considerato che il suddetto studio individua gli indirizzi per la redazione di un Piano di Emergenza Portuale (PEP) valido nel caso o meno di presenza di aziende Seveso e dovrà

comprendere gli aspetti derivanti dallo stoccaggio, anche temporaneo, ed il trasporto di merci pericolose in ambito portuale;

Visto che nell'attuale quadro costituzionale la materia dei porti rientra nella legislazione concorrente (Stato – Regioni) e la recente riforma della legge quadro sui porti (legge 84/1994) ha confermato questa impostazione prevedendo in particolare che il Piano regolatore di sistema portuale (PRSP) sia adottato dal Comitato di Gestione della nuova Autorità di sistema portuale di intesa con i Comuni interessati territorialmente dal porto;

Considerato che la questione della sicurezza portuale costituisce elemento di grande attualità vista la problematica del dislocamento depositi chimici dall'area Miltedo;

IMPEGNA IL SINDACO E LA GIUNTA

A sensibilizzare gli enti competenti tra cui il Comitato di coordinamento delle nuove Autorità Portuali in Liguria e il Comitato tecnico regionale ex normativa Seveso affinché venga adottato un Protocollo che preveda le modalità operative per:

- integrare nei PRSP un Rapporto di sicurezza portuale;
- approvare un Piano di Emergenza Portuale;
- a predisporre una scheda informativa per il pubblico sui contenuti dei documenti di cui ai punti:
- 1.1. e 1.2., ai sensi della lettera b) comma 1 articolo 8 Dlgs 105/2015 e degli articoli 23 e 24 di questo Dlgs;

Proponenti: Pirondini (Movimento 5 Stelle), Terrile (Partito Democratico), Baroni (Cambiamo!), Brusoni (Vince Genova), Crivello (Lista Crivello).

Al momento della votazione, sono presenti i Consiglieri: Amorfini, Ariotti, Avvenente, Baroni, Bernini, Bertorello, Bruccoleri, Brusoni, Cassibba, Ceraudo, Corso, Costa, Crivello, De Benedictis, Ferrero, Fontana, Gambino, Giordano, Grillo, Immordino, Lodi, Mascia, Paglialunga, Pandolfo, Pignone, Pirondini, Putti, Remuzzi, Rossi, Salemi, Santi, Terrile, Tini, Vacalebre, Villa, in numero di 35.

Esito votazione: approvato con 33 voti favorevoli: Amorfini, Ariotti, Baroni, Bernini, Bertorello, Bruccoleri, Brusoni, Cassibba, Ceraudo, Corso, Costa, Crivello, De Benedictis, Ferrero, Fontana, Gambino, Giordano, Grillo, Immordino, Lodi, Mascia, Paglialunga, Pandolfo, Pignone, Pirondini, Putti, Remuzzi, Rossi, Santi, Terrile, Tini, Vacalebre, Villa.

Astenuti 2: Avvenente, Salemi.