



ORDINANZA N. 22/2016

Deposito e sosta delle merci pericolose nell'ambito portuale di Gioia Tauro

II COMMISSARIO STRAORDINARIO

- VISTA** la legge 28 Gennaio 1994 n. 84, di riordino della legislazione in materia portuale e successive modificazioni ed integrazioni e l'art 24 della stessa Legge, concernente la sicurezza e l'igiene sul lavoro in ambito portuale, ed i connessi poteri di polizia amministrativa;
- VISTO** il Decreto 5 Novembre 2015 n. 363, di nomina del Commissario Straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro e successive proroghe, il quale esercita le attribuzioni previste dall'art. 8 della Legge 28/1/1994 n. 84 e s.m.i.;
- VISTO** il D.Lgs. 04 agosto 2016 n.169, relativo la Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali (sostituite con le Autorità di Sistema Portuale) di cui alla legge 28 gennaio 1994, n.84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n.124";
- VISTO** l'art. 5 comma 5 della Legge 84/94, come modificato ed integrato dall'art.6 del D.Lgs. 04 agosto 2016 n.169, il quale detta che, le varianti al Piano Regolatore di Sistema Portuale seguono il medesimo procedimento previsto per l'adozione del Piano Regolatore di Sistema Portuale e che tale Piano è corredato dal rapporto ambientale di cui al decreto legislativo n. 152 del 2006 ed è adottato dal Comitato di gestione di cui all'art.9 del D.Lgs. 169/16, previa delimitazione delle aree destinate alla produzione industriale, all'attività cantieristica e alle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- VISTO** il Decreto Lgs. 17 agosto 1999 n. 334 e successive integrazioni, di attuazione della Direttiva 98/62/CE, relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, che ha parzialmente abrogato il D.P.R. n. 175/88, prendendo in considerazione non più l'attività industriale, bensì la presenza di specifiche sostanze o preparati, individuati per categoria di pericolo ed in predefinite quantità;
- VISTO** il Decreto Legislativo n. 105 del 26 giugno 2015, di attuazione della Direttiva 2012/18/UE, relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose, il quale ha abrogato sia il Decreto Ministeriale 16 maggio 2001, n. 293, che disciplinava il Rapporto di sicurezza che le Autorità portuali dovevano presentare ed aggiornare per valutare in termini cumulativi il rischio industriale in rapporto alla presenza di merci pericolose in ambito portuale, sia il Decreto L.gs. n.238/05 (Seveso ter) che confermava ed estendeva l'ambito di applicazione della suddetta normativa ai porti commerciali, in cui erano presenti sostanze pericolose di cui all'art.2, comma 1 del 334/99;
- VISTO** il D.P.R. 06/06/2005, n° 134, Regolamento recante disciplina per le navi mercantili dei requisiti per l'imbarco, trasporto e lo sbarco di merci pericolose, che aggiorna la normativa nazionale in materia, anche in attuazioni degli indirizzi comunitari;

LM

- VISTO** il Decreto n. 303/2014 in data 07 aprile 2014 relativo alle "procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (transshipment) delle merci pericolose" e che ha abrogato il decreto n.278/2006 del 21 marzo 2006;
- VISTO** il Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n. 81 (recante attuazione dell'art.1 della legge 3 agosto 2007 n.123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro);
- VISTO** il Decreto Legislativo 27/07/99, n. 272 concernente l' adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori portuali e l'art. 22 dello stesso Decreto, relativo alla sosta nelle aree portuali di merci pericolose, il quale richiama la competenza dell'Autorità Portuale a disciplinare le procedure di deposito delle merci pericolose nelle aree portuali, che sentita l'Azienda Sanitaria locale (ASP) competente, stabilisce i tempi, i limiti e le modalità relativi al deposito temporaneo delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso;
- VISTO** il Decreto Legislativo 27 Luglio 1999, n. 271 concernente l'adeguamento della Normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, a norma della Legge 31 Dicembre 1998, n. 485;
- VISTA** la propria ordinanza n.03 del 27/03/2002 relativa alla disciplina delle operazioni di svuotamento/riempimento contenitori contenenti merci pericolose;
- CONSIDERATO** che la Società "MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.A." con sede in San Ferdinando – Area Porto – è concessionaria di una zona demaniale marittima, sita nel Porto di Gioia Tauro, allo scopo di gestire un terminal specializzato per il trasbordo e deposito di contenitori e carichi unitizzati, di merce in genere nonché di merci pericolose, comprensivo del "deposito permanente giornaliero" della merce pericolosa appartenente alla classe 1.4.G e 1.4. S (IV e V categoria) - fuochi pirotecnici – quest'ultimo, gestito dal terminalista, ottemperando alle prescrizioni contenute nell'autorizzazione prefettizia ed in riferimento ai limiti stabiliti dalla Commissione Tecnica Provinciale per le materie esplosive ed infiammabili di cui all'art.49 del T.U.L.P.S.;
- VISTA** la nota n. 82/082540 del 30/11/2001, Ministero Infrastrutture e dei Trasporti – Comando Generale Corpo delle Capitanerie di Porto, con la quale, veniva segnalata a tutte le Autorità Marittime e Portuali, l'utilità e l'efficacia per la gestione delle merci IMO containerizzate ed in particolare nei depositi gestiti dai terminalisti, attraverso un pacchetto software denominato Hacpack, progettato, sviluppato in collaborazione con l'Associazione Nazionale Chimici di Porto e depositato dalla Società Chemical Control S.r.l.;
- CONSIDERATO** che ai fini di cui al precedente punto l'Autorità Portuale ha implementato il suddetto sistema informatico con risorse interamente a proprio carico per la parte di propria competenza, congiuntamente con la Società MCT S.p.A. concessionaria del terminal contenitori;
- VISTA** la propria Ordinanza n. 11/2005 del 15 Dicembre 2005, relativa al "Deposito e sosta delle merci pericolose in ambito portuale", nella quale, tra l'altro, vengono prescritte le procedure operative da seguire a carico dei soggetti interessati e necessarie al giusto funzionamento del sistema informatico predetto, appositamente implementato al fine di elaborare in tempo reale la valutazione del rischio d'area presente in ogni momento, in quanto le merci pericolose temporaneamente presenti in porto variano in continuazione per tipologia e quantità, lo stesso sistema informatico è risultato efficace anche nella predisposizione del Piano di Emergenza Portuale, il quale è stato redatto in

relazione ai reali rischi esistenti in ambito portuale ed in particolare alla presenza delle merci pericolose in ogni momento;

VISTA

la propria ordinanza n.22/2011 del 28.06.2011, concernente modifiche ed integrazioni all'ordinanza 11/05 del 15.12.2015, la quale tra l'altro disciplina più compiutamente la c.d. "sosta tecnica" di container con merce IMO durante l'imbarco/sbarco diretto;

RILEVATO

che il sistema informatico HACPACK consente alle Autorità preposte alla sicurezza portuale di visualizzare su schermo PC il flusso delle seguenti informazioni :- mappa del porto, numero delle navi ormeggiate con la visualizzazione delle merci pericolose a bordo in transito, da sbarcare o imbarcare, di cui il Chimico di porto deve esprimere il proprio parere alla eventuale sosta nel terminal; analisi del rischio nave, nave/terra e area per area;- numero dei containers con merci pericolose presenti in qualsiasi momento nel Terminal;- segregazione delle merci pericolose (IMO), individuando eventuali errori di segregazione, attraverso la visualizzazione delle posizioni (area, baia, riga e tiro) dei containers IMO approvati all'imbarco/sbarco/sosta; elenco dei containers di cui non sono stati inseriti i dati delle merci contenute nell'unità di trasporto;- scheda di sicurezza di ogni container con merce IMO, attraverso cui si accede alla scheda di pronto intervento, la stessa contiene – limiti di esposizione, dati chimico-fisici, descrizione sostanza, incompatibilità, metodologia di misurazione, le metodologie da intraprendere in caso di emergenza, primo soccorso, informazioni aggiuntive sull'uso dei respiratori, vie di esposizione, sintomi e organi colpiti;- altre informazioni non trascurabili ai fini della sicurezza portuale. Pertanto, gli Enti collegati alla rete Autorità Portuale, Autorità Marittima, VV.FF ed il Servizio Chimico di Porto ed eventualmente altre Autorità competenti, sono in grado, in ogni momento di conoscere la tipologia delle merci IMO, il livello di rischio delle merci pericolose in ambito portuale e di conseguenza attuare con tempestività le procedure mirate ad un'eventuale emergenza chimica;

CONSIDERATO

che l'International Maritime Organization (IMO), ha introdotto con decorrenza dal 01 Luglio 2004, il nuovo Codice International Ship and Port Facility Security (ISPS) come emendamento alla Convenzione SOLAS 74, che prevede l'adozione di misure di sicurezza per le navi e i porti, sia per prevenire atti terroristici che per affrontare situazioni di emergenza, recepito con *Regolamento (CE) n. 725/2004 del Parlamento Europeo*;

RAVVISATO

che il software predetto risulta non soltanto indispensabile per il controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose, ma anche come valido strumento attivo, per la prevenzione il monitoraggio della vulnerabilità del porto di Gioia Tauro, in relazione alla mutata realtà internazionale ed ai fini degli adempimenti della Normativa internazionale relativa alla Security nei porti come previsto dal codice ISPS, in quanto il sistema informatico HACPACK consente alle Autorità preposte alla sicurezza portuale di visualizzare su schermo PC le merci pericolose ad alto rischio, ossia quelle potenzialmente utilizzabili a fini terroristici o che possono quindi causare effetti gravi come perdita di numerose vite umane o distruzioni di massa o, in particolare nel caso della classe 7, sconvolgimenti socio-economici;

RAVVISATA

la necessità, per quanto possibile, di assicurare per motivi commerciali e produttivi la massima utilizzazione da parte della MCT dei piazzali in concessione alla stessa, garantendo nel contempo un livello di sicurezza elevato con l'uso di strumentazioni tecnologicamente avanzate e tenuto conto, degli interventi migliorativi effettuati a tutela degli operatori, nonché del mantenimento della conformazione strutturale dei parchi di stoccaggio già esistenti;

- CONSIDERATO** che il predetto sistema informatico implementato nel porto di Gioia Tauro è risultato nel corso degli anni compatibile e funzionale con il Piano di stoccaggio delle merci pericolose a suo tempo approvato dagli organi competenti, tanto da costituire un modello di riferimento per altri porti nazionali;
- VISTA** la nota della Società "MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.A datata 30 settembre 2016 con allegati i relativi Elaborati Tecnici : Relazione Tecnica – "Area di Stivaggio per la Sosta dei Contenitori con merci Pericolose"; Relazione Tecnica – "Documento della Valutazione dei Rischi connessi con la Sosta di Merci pericolose presso il MEDCENTER CONTAINER TERMINAL di Gioia Tauro", con la quale ha richiesto la revisione dell'Ordinanza n.11/2005 del 15 .12.2005, in quanto a suo tempo la Società Chemical Controls S.r.l., (Amministratore di Sistema), ai fini della determinazione del Rischio d'Area aveva elaborato lo studio applicativo per il porto di Gioia Tauro anche sulla base delle Linee Guida del Dipartimento della Protezione Civile del 1994, successivamente aggiornate e semplificate nell'ambito del c.d. "Metodo Speditivo" con DPCM 25 febbraio 2005 per la pianificazione di emergenza esterna per impianti industriali a rischio di incidente rilevante. Pertanto il Terminalista MCT S.p.A. ha proceduto tramite la Società Chemical Controls S.r.l alla predisposizione di un nuovo studio preliminare di Valutazione dei Rischi connessi con la sosta temporanea di merci pericolose, considerando nel nuovo studio, l'avvenuta acquisizione da parte del Terminalista delle nuove aree in concessione d.m.;
- CONSIDERATO** che il Metodo Speditivo utilizzato per la pianificazione dell'emergenza esterna degli stabilimenti a rischio di incidente rilevante, pur non previsti nel Porto di Gioia Tauro, laddove sussistono solo zone di stoccaggio e movimentazione di contenitori IMO già soggetti alle disposizioni del IMDG Code, individua le zone a rischio, caratterizzate da cerchi di danno denominate di "sicuro impatto, di danno e di attenzione"; ne deriva che il Metodo Speditivo applicato nell'ambito portuale presso il Terminal Contenitori e relativamente al solo stoccaggio e movimentazione di containers IMO, con l'acquisizione delle nuove aree in concessione al Terminalista, consente di fatto la gestione di cerchi di danno maggiori rispetto allo studio precedente e trasposto nel sistema informatico denominato Hacpack, il quale com'è noto permette la determinazione dell'ordine di grandezza del rischio in tempo reale per tutte quelle operazioni di movimentazione e/o stoccaggio di merci IMO in deposito, attraverso ulteriori indici di rischio Valutazioni mediante indici di rischio F&E (Fire & Explosion Index), Valutazione mediante indice di rischio CEI (Chemical & Exposure Index);
- PRESO ATTO** delle suddette Relazioni Tecniche che costituiscono uno studio esaustivo e rappresentativo della situazione reale, reso evidente dall'esame dei risultati derivanti dall'applicazione del Metodo Speditivo e dai calcoli degli indici F&E e CEI, in relazione alle merci pericolose maggiormente presenti in ambito portuale e valutate come "non comportino incidenti i cui effetti dannosi possono coinvolgere in maniera significativa la popolazione o attività all'esterno dell'area operativa del Terminal MCT del porto di Gioia Tauro";
- RITENUTO** opportuno in materia di merci pericolose richiamare in un unico documento in modo organico e sistematico quanto precedentemente contenuto nelle pertinenti Ordinanze succitate, al fine di procedere ad un'unica ed armonica disciplina della materia, nonche' aggiornare la stessa con le intervenute modifiche normative nazionali ed internazionali;
- VISTA** la propria Ordinanza n.02/14 del 03 febbraio 2014, con la quale sono state adottate e rese esecutive le procedure di emergenza per il porto di Gioia Tauro, contenute nel documento denominato "Piano di Emergenza Portuale", nonché il documento denominato "Rapporto di Sicurezza" propedeutico al predetto Piano;

VISTA

la nota del 05.12.2016, prot. n. 0016322 U/16 AAMM, con la quale l'Autorità Portuale di Gioia Tauro (AdSP) ha convocato per il giorno 15.12.2016 apposita Riunione presso la sede dell'Ente, invitando a partecipare alla stessa: CAPITANERIA DI PORTO GIOIATAURO, AZIENDA SANITARIA PROVINCIALE (Dipartimento Area Prevenzione - Soc S.P.I.S.A.L. di Palmi), COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI REGGIO CALABRIA, SERVIZIO CHIMICO DI PORTO e MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.P.A, allo scopo di illustrare gli aggiornamenti da apportare all'Ordinanza n.11/2005 e di valutare congiuntamente la possibilità, in materia di merci pericolose, di richiamare in un unico regolamento in modo organico e sistematico quanto precedentemente contenuto nelle pertinenti Ordinanze succitate, anche a seguito dell'avvenuto aggiornamento della valutazione dei rischi connessa con la sosta temporanea di merci pericolose da parte del Terminalista (MCT);

CONSIDERATO

che nel corso della predetta Riunione i rappresentanti dei suddetti Enti ed Organismi, hanno espresso ad unanimità parere favorevole sulla bozza del relativo Regolamento, elaborato dall'Ufficio Vigilanza e Sicurezza dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro (AdSP), preliminarmente distribuito ai suddetti soggetti, come risulta dal relativo verbale;

IN VIRTU'

dei poteri conferitiGLI e per le motivazioni indicati in premessa;

ORDINA**(ARTICOLO 1)**

1. **di approvare** in considerazione di quanto in premessa gli aggiornamenti predisposti con specifici studi dal Terminalista - MEDCENTER CONTAINER TERMINAL S.p.A e riportati nei relativi Elaborati Tecnici prodotti dall'Amministratore del Sistema Informatico denominato Hacpack a suo tempo implementato nel porto di Gioia Tauro per la gestione interattiva delle merci pericolose : Relazione Tecnica – “Area di Stivaggio per la Sosta dei Contenitori con merci Pericolose”; Relazione Tecnica – “Documento della Valutazione dei Rischi connessi con la Sosta di Merci pericolose presso il MEDCENTER CONTAINER TERMINAL di Gioia Tauro”;
2. **di prendere atto** che il sistema informatico specificato nelle premesse, ha consentito dalla sua implementazione nel porto di Gioia Tauro di gestire il flusso delle informazioni in maniera interattiva ed in tempo reale, necessaria a prevenire i pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose presenti in ambito portuale e/o a bordo delle navi, ossia la previsione del possibile verificarsi di eventi incidentali i cui effetti possano coinvolgere infrastrutture portuali al fine di attuare il Piano di Emergenza Interno in maniera tempestiva e corretta a tutela della salute degli operatori portuali contro i rischi di esposizione chimica. Tenuto conto che le informazioni elaborate dal sistema informatico consentono di informare gli organi competenti (Prefettura, Protezione Civile) sulla natura del rischio per l'eventuale attuazione del Piano di Emergenza Esterno al Porto a tutela della Popolazione dei centri Urbani limitrofi.
3. **di mantenere in vigore** il “Programma di Sosta di Contenitori con Merci Pericolose” elaborato dalla Società M.C.T S.p.A. ed approvato dagli Organi Competenti, opportunamente revisionato in data 01/05/2002 e l'utilizzo da parte dei soggetti interessati di seguito specificati del suddetto sistema informatico, considerato, che il sistema informatico predetto consente di ricevere simultaneamente tutte le informazioni sulle merci pericolose e valutare il rischio reale esistente in ogni momento nell'ambito portuale di Gioia Tauro, ove la presenza di sostanze pericolose varia continuamente per quantità e per tipologia di merci, essendo prevalentemente un porto Hub dedicato al transhipment di carichi containerizzati.
4. **di abrogare** per effetto delle intervenute modifiche normative nazionali, internazionali ed al fine di procedere ad un'unica ed armonica disciplina della materia, le seguenti Ordinanze: Ordinanza n.03/02 del 27/03/2002, relativa la disciplina delle operazioni di svuotamento/riempimento contenitori contenenti merci pericolose; Ordinanza n.11/2005 del 15/12/2005, relativa il Deposito e sosta delle merci pericolose in ambito portuale;

Ordinanza n.22/2011 del 18 luglio 2011, relativa modifiche ed integrazioni all'ordinanza n.11/2005 del 15/12/2005.

(ARTICOLO 2) Definizioni

Ministero: il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;

Autorità Marittima: la Capitaneria di Porto di Gioia Tauro;

Autorità Portuale: l'Ente istituito nel porto di Gioia Tauro ai sensi della legge 28 gennaio 1994, sostituite con le Autorità di Sistema Portuale (ADSP) in forza dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015 n.124, relativa "Deleghe al Governo in materia di riorganizzazione delle amministrazioni pubbliche" ed in attuazione del D.Lgs. 04 agosto 2016 n.169, relativo la Riorganizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali;

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

Deposito permanente: nella fattispecie si intende il deposito di merci liquide, granulari e polverulenti, ivi comprese le merci pericolose, realizzato in manufatto o struttura fissa inamovibile;

Si ricorda che mentre al trasporto di merci pericolose via mare si applica il codice IMDG, i depositi permanenti di merci pericolose sono individuati e soggetti alla normativa nazionale D.P.R. 26 maggio 1959, n.689; D.M. 16 febbraio 1982, quest'ultimo elenca i depositi soggetti al C.P.I.

Deposito temporaneo: costituisce una delle fasi costituenti le "operazioni portuali", (art.16, Legge 84/94 – Riordino della legislazione in materia portuale -) comprendenti il carico, lo scarico, il trasbordo, il deposito, il movimento in genere delle merci e di ogni altro materiale, svolti nell'ambito portuale. Pertanto, l'attività di deposito temporaneo è strettamente connessa alle fasi di carico e scarico delle merci per il tempo necessario allo smistamento delle stesse merci. *(In termini doganali si intende: una destinazione doganale, al fine di consentire la permanenza nello stato di merce estera in sospensione del pagamento dei diritti doganali fino al momento dell'immissione in consumo della merce stessa).* L'impresa che accoppia autorizzazione all'esercizio delle operazioni portuali al diritto di disporre in modo sostanzialmente esclusivo di spazi ed aree portuali, è definita com'è noto, impresa terminalista, pertanto, il "deposito temporaneo" delle merci pericolose nell'area portuale di Gioia Tauro in attesa di imbarco o di deflusso, nella fattispecie si intende "il Piano di deposito di merce pericolosa" della Società terminalista (MCT), a suo tempo approvato dagli organi competenti.

Sosta tecnica: nella fattispecie si intende la breve sosta del container con merce IMO (*durante l'imbarco/sbarco diretto*) in un'area di stoccaggio del Terminal Container (MCT), ritenuta temporaneamente idonea dal Terminalista e dal Servizio chimico di porto, il quale, fornirà allo stesso Terminalista, all'Autorità Portuale, all'Autorità Marittima e Doganale, le relative prescrizioni e la posizione inerente la breve sosta, che di norma non dovrà eccedere le 24 ore dalla presenza del contenitore in Terminal, salvo diverse disposizioni da parte dei suddetti organi competenti, in relazione alle prescrizioni a tutela dell'incolumità degli operatori portuali. La sosta tecnica in piazzale, sarà prevista nelle posizioni indicate nel vigente "Piano di deposito di merce pericolosa", la cui sosta, venga ritenuta tecnicamente compatibile, in termini di segregazione con altre merci IMO presenti in deposito temporaneo per il tempo necessario all'espletamento della relativa attività di controllo da parte dell'Autorità doganale e di polizia.

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

IMO: International Maritime Organization (Organizzazione Internazionale Marittima);

Codice IMDG: codice marittimo internazionale per il trasporto delle merci pericolose via mare, così come adottato dall'IMO con risoluzione A.18 (IV) del 27 Settembre 1965 e successive modificazioni. Il codice si occupa specificatamente della classificazione, forme di contenimento, segnalazioni di pericolo e stivaggio delle merci pericolose su nave. Il Codice è obbligatorio per tutti gli Stati Membri dell'IMO, questo significa che le relative disposizioni devono essere applicabili all'intero tragitto, dall'ingresso nel porto di esportazione sino all'arrivo nel porto d'importazione.

ADR: l'accordo europeo relativo al trasporto internazionale di merci pericolose su strada, concluso a Ginevra il 30 settembre 1957 con le relative modifiche, così come rettificato con legge 12 Agosto 1962

ku

n. 1839 e recepito dal decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 4 settembre 1996, e successive modificazioni, recante "Attuazione delle direttive 94/55/CE del consiglio concernente il riavvicinamento delle legislazione degli stati membri relative al trasporto di merci pericolose per strada;
RID: il regolamento concernente il trasporto internazionale di merci pericolose per ferrovie, di cui all'annesso I dell'appendice B della convenzione relativa ai trasporti ferroviari internazionali (COTIF), così come recepito dal decreto legislativo 13 gennaio 1999, n°41 e successive modificazione, recante "Attuazione delle direttive 96/49/CE e 96/87/CE relative al trasporto di merci pericolose per ferrovia;

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

- Classe 1** : esplosivi;
- Classe 2** : gas compressi, gas liquefatti, gas liquefatti refrigerati e gas disciolti sotto pressione;
- Classe 3** : liquidi infiammabili;
- Classe 4.1** : solidi infiammabili;
- Classe 4.2** : materie suscettibili di combustione spontanea;
- Classe 4.3** : materie che a contatto con l'acqua sviluppano gas infiammabili;
- Classe 5.1** : materie comburenti;
- Classe 5.2** : perossidi organici;
- Classe 6.1** : materie tossiche;
- Classe 6.2** : materie infettanti;
- Classe 7** : materie radioattive;
- Classe 8** : materie corrosive;
- Classe 9** : materie pericolose diverse..

Collo: l'imballaggio ed il suo contenuto;

I colli pronti per la spedizione sono costituiti dagli imballaggi sopra definiti contenenti le merci, e completati da eventuali materiali di imbottitura ed assorbenti previsti dalle singole tabelle allegate a ciascuna classe di merci pericolose. I diversi tipi di imballaggi sono suddivisi in tre gruppi, ognuno dei quali individua il grado di pericolo presentato della merce contenuta:

Per **Imballaggio**: si intende qualsiasi recipiente o elemento utilizzato per contenere o proteggere il prodotto trasportato, ovvero un recipiente od un qualsiasi elemento approvato ed utilizzato per contenere e preservare la merce pericolosa che si vuole trasportare:

Sono definiti i seguenti tipi di imballaggi: fusti, barili di legno, taniche, casse, sacchi, imballaggi compositi, imballaggi combinati ecc.

- Gruppo di imballaggio I:** indice di rischio elevato
- Gruppo di imballaggio II:** indice di rischio medio
- Gruppo di imballaggio III:** indice di rischio basso

Contenitore la conoscenza anche sommaria del contenitore e la sua identificazione, risulta a tal proposito necessaria.

Il corretto contenimento e protezione delle merci, in particolare di quelle considerate pericolose durante il trasporto e la movimentazione è elemento fondamentale per la sicurezza e la tutela dell'ambiente.

Il contenitore è nato negli anni 50 negli Stati Uniti, dalla necessità del vettore marittimo di limitare i danni e le manomissioni alla merce e per un più sollecito disbrigo delle operazioni commerciali.

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

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

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

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

64

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

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

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

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

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

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

Nome Tecnico o "proper shipping name": Nome appropriato di spedizione: la denominazione della merce pericolosa come indicata Codice IMDG;

Terminalista: il significato di questo termine, trae origine da una figura di soggetto economico, regolata anche dal diritto internazionale che è quella del "terminal operator" che consente una coerente rappresentazione dell'oggetto dell'attività medesima, nella quale la dottrina ha saputo cogliere elementi di riferimento con la disciplina posta sotto l'art. 18, legge n. 84/94. In particolare, in un terminal container portuale, devono potersi compiere due operazioni essenziali: trasferimento dei container da un mezzo di trasporto ad un altro; deposito temporaneo ed intermedio tra diverse fasi di trasporto (via camion, treno, nave). il Terminalista deve, pertanto, possedere adeguate attrezzature tecniche ed organizzative, idonee anche dal punto di vista della sicurezza a soddisfare le esigenze di un ciclo integrale produttivo e continuativo in grado di esaurire tutto il ciclo operativo, quest'ultimo costituito dalla produzione di operazioni e servizi portuali che si collegano con la partecipazione di altri soggetti muniti di autorizzazione.

Ne deriva per quanto suddetto che un terminale specializzato per la movimentazione e deposito di contenitori anche con merci pericolose deve rispettare i seguenti requisiti ed avere istituito:

- Una unità lavorativa incaricata della gestione delle merci pericolose con individuazione del responsabile per la gestione delle merci pericolose dotato di capacità e conoscenze in materia adeguate;
- Un servizio di pronto intervento in grado di intervenire in caso di incidente;
- Un servizio di ronda in piazzale al fine di controllare l'integrità dei contenitori con merci pericolose;
- Un sistema informatico in grado di fornire in qualsiasi momento informazioni relative ai contenitori con merci pericolose ai fini della tutela degli operatori portuali, dell'ambiente e sicurezza portuale;
- Un piano di deposito di merci pericolose con specifico riferimento sulle modalità operative gestionale del deposito stesso.

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

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

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

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

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

Metodologie di analisi utilizzate per determinare il rischio associato all'assetto delle aree di deposito merci IMO:

- **Fire and Explosion Index** (abbreviato in **F&EI**) è un indice della pericolosità di un processo o di un impianto per quello che riguarda il rischio di incendi ed esplosioni. L'indice F&EI viene stimato a partire da due contributi: **Material Factor** (o **MF**), fattore legato alle sostanze: dipende dalla natura delle specie chimiche coinvolte nel processo, in particolare è tanto più elevato quanto più è maggiore l'inflammabilità e l'esplosività intrinseca delle sostanze; **F3**, fattore legato

al processo: questo fattore è a sua volta dato dal prodotto di due fattori: **F1**, fattore di pericolo generico: dipende dall'accessibilità della zona in pericolo e il modo in cui vengono trattate le sostanze pericolose; **F2**, fattore di pericolo specifico: dipende dalle condizioni operative (temperatura e pressione) e dalla presenza di sostanze particolarmente tossiche (che possono rallentare le operazioni di messa in sicurezza dell'impianto).

L'indice F&EI è dato dal prodotto di questi due fattori:

$$F\&EI = MF \times F3$$

La tabella seguente mostra, a fianco del valore del F&EI, il grado di pericolosità di un processo ad esso associato:

Valore del F&EI Grado di pericolo

1÷60	Leggero
61÷96	Moderato
97÷127	Intermedio
128÷158	Alto
>159	Molto alto

CEI Index

Il terzo metodo (**Chemical Exposure Index**) consiste nell'identificazione dei pericoli connessi con ipotetici scenari di rilascio di sostanze potenzialmente pericolose. L'indice **CEI** è calcolato in "condizioni standard" fissando i tempi per la durata del rilascio e le condizioni atmosferiche. In particolare per il rilascio continuo, viene fissata una durata di scarico pari a 15 minuti mentre, per il rilascio istantaneo, viene fissata una durata pari a 5 minuti. Per le condizioni atmosferiche, il metodo **CEI** suppone condizioni di neutralità con velocità del vento pari a 5 m/s.

- **Metodo Speditivo:** predisposto dal Dipartimento della Protezione Civile, costituente le "linee guida per la pianificazione di emergenza esterna (emergenza chimica) e con il quale si individuano le zone a rischio, denominate di sicuro impatto (*soglia elevata letalità*); di danno (*soglia lesioni irreversibili*), di attenzione caratterizzata da effetti lievi e danni reversibili non gravi.

Il metodo speditivo è utilizzato dall'Autorità Competente Locale (Prefetto/Provincia), per predisporre il piano d'emergenza esterno, sulla base delle informazioni fornite dal gestore dello stabilimento, al fine di creare i probabili scenari d'evento rispondenti alla realtà industriale locale.

In ambito portuale in considerazione della presenza di merci pericolose prevalentemente containerizzati vengono prese in considerazione tre principali eventi in relazione alle regole dell'IMDG Code – *incendio – esplosione – rilascio di sostanze pericolose* -.

TITOLO I

(ARTICOLO 3) Disposizioni generali

Ferme restando le procedure autorizzative previste dal Decreto n. 303/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose" ed alle procedure in vigore nel porto di Gioia Tauro contenute nel regolamento emanato dalla Capitaneria di Porto Gioia Tauro con Ordinanza n.4/2015, fatte salve le competenze degli altri Enti/Amministrazioni, ASP, V.V.F.F. La gestione del deposito temporaneo di containers con merci pericolose nelle aree assentite in concessione alla società M.C.T. S.p.A., a suo tempo autorizzato dagli organi competenti, viene effettuata con l'ausilio del sistema informatico per le ragioni sinteticamente esposte al precedente art. 1 e con le modalità descritte al successivo articolo 4.

(ARTICOLO 4)

La sosta di merci pericolose nelle aree del Terminal container (M.C.T.) - Adozione del sistema operativo interattivo per la gestione della merci pericolose in ambito Portuale

Il sistema informatico per la gestione delle merci pericolose già implementato in altri Porti italiani di rilevanza economica internazionale, risulta coerente con i vincoli normativi nazionali ed internazionali ed in particolare con le prescrizioni dettate dal Codice IMDG (International Maritime Dangerous Goods), recepito nell'Ordinamento italiano con il DPR del 6 giugno 2005, n.134, relativamente al trasporto marittimo delle merci pericolose in colli. In particolare il predetto sistema è stato realizzato al fine di massimizzare la sicurezza portuale e minimizzare i rischi, attraverso la raccolta di dati in tempo reale, necessaria per una gestione integrata dell'informazioni atti a garantire efficienti piani di emergenza interni alle aree portuali e disporre immediatamente le informazioni necessarie per l'eventuale attivazione del piano di emergenza esterno al porto.

1. Le disposizioni del presente articolo si applicano alle aree dove è consentita la sosta delle merci classificate pericolose e nelle aree dalla Società M.C.T S.p.A., nel rispetto di quanto disciplinato nel "Programma di Sosta di Contenitori con Merci Pericolose" elaborato dalla stessa Società, in virtù di quanto previsto dagli articoli 21 e 22 del Decreto Lgs. 272/99 del 27.07.1999.
2. l'implementazione dello specifico sistema informatico in ambito portuale ed in particolare nelle aree in concessione assentite alla Società M.C.T S.p.A., risulta un adeguato strumento per la gestione in sicurezza del predetto piano di stoccaggio, il quale ha reso necessaria l'elaborazione da parte dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro di uno determinato Rapporto di Sicurezza, sulla base della previgente normativa settoriale e nel quale viene indicato una situazione denominata "standard", previamente valutata dal Servizio Chimico di Porto e rilevata utilizzando le sostanze aventi UN number che più di frequente, per qualità e quantità, sono presenti in sosta nel Terminale. Per la redazione del predetto rapporto di sicurezza è stato necessario quindi, attraverso uno studio preliminare contenuto nelle relative Relazioni Tecniche elaborare i relativi dati effettuando la raccolta di elementi informativi l'identificazione dei pericoli e la valutazione delle conseguenze. Il metodo a cui si è fatto maggiore riferimento, oltre ai parametri mediante indici di rischio F&E1 e CEI, è quello c.d. "speditivo", come definito all'articolo precedente, semplificato rispetto alla versione del 1994, utilizzato dalle Autorità Competenti (Prefetto, Provincia) per predisporre il piano d'emergenza esterno agli impianti industriali a rischio di incidente rilevante.

Pertanto, il sistema informatico, gestisce il flusso delle informazioni, ed allo stesso modo permette di visualizzare la mappa del Porto e di conseguenza la presenza delle merci nel Terminal e a bordo delle navi in maniera interattiva e in tempo reale.

3. Il sistema informatizzato è costituito da appositi "moduli" per Autorità Portuale, Autorità Marittima, VV.FF., Agenzie Marittime, Terminale e Servizio Chimico di Porto, così come schematizzato nei seguenti punti:
 - a) Il Raccomandatario Marittimo, tramite il "Modulo Agenzia Marittima", deve inviare all'Autorità Marittima ed al Servizio Chimico di Porto tutte le informazioni riguardanti il transito, lo sbarco, e l'imbarco delle merci pericolose;
 - b) Allo stesso modo il Terminalista, tramite il "Modulo Terminals" deve inviare all'Autorità Portuale ed al Servizio Chimico di Porto, le informazioni relative alla sosta in porto di merci pericolose.
 - c) A seguito delle informazioni ricevute, il Servizio Chimico di Porto, utilizzando il "Modulo Servizio Chimico di Porto", elabora la valutazione del rischio nave, fornendo rispettivamente all'Autorità Marittima e all'Autorità Portuale la relativa certificazione. Inoltre, relativamente al rischio terminal il Servizio Chimico di Porto provvederà ad inviare alle suddette Autorità competenti apposita certificazione quando in esito alla valutazione del rischio terminal siano ritenute necessarie, precauzioni aggiuntive rispetto a quelle già previste in sede di pianificazione. In particolare il Servizio Chimico di Porto sulla base delle informazioni ricevute e degli accertamenti ed approfondimenti di competenza, quando si presenti il caso di un diverso UN number ed una diversa tipologia di sostanza o un diverso imballaggio, mediante l'utilizzo del Metodo Speditivo per via informatica, dovrà effettuare tutte le valutazioni richieste

dal caso e stabilire se la sostanza in questione rientra o meno nella situazione di rischio rilevato nella situazione "standard" (cerchi di danno interni all'area operativa del Terminale). Quando la nuova situazione è accettata: il Chimico dovrà solo fornire le istruzioni di sicurezza relative alla nuova sostanza per i lavoratori del Terminal.

Qualora il rischio non rientri in quello stabilito tramite le valutazioni fatte nella Relazione Tecnica presentata dal Terminalista MCT S.p.A. ovvero ove l'area di danno sia superiore ai 300 metri di raggio, il chimico di porto esaminerà la possibilità di fare effettuare lo stoccaggio nell'area del terminal con l'adozione di prescrizioni di sicurezza particolari (che risulteranno nella suddetta certificazione) o verrà deciso, previo parere dell'Autorità Portuale, di collocare la merce in questione in area del terminal diversa da quella stabilita ma con le medesime garanzie richieste affinché l'area di danno resti il più possibile compresa nell'area operativa del terminal.

Quando lo stoccaggio della merce pericolosa nell'area del Terminal sia giudicata non accettabile anche con l'adozione di particolari prescrizioni sia a giudizio del chimico sia a giudizio delle Autorità preposte, si dovrà procedere all'imbarco/sbarco della merce per "via diretta" senza sosta in area portuale.

- d) Gli enti collegati alla rete (Autorità Portuale, Autorità Marittima, Vigili del Fuoco ed eventuali altri organismi competenti in materia di sicurezza portuale) possono in ogni momento, conoscere non solo la tipologia ma anche il livello di rischio delle merci pericolose, le aree di danno ed accedere alle schede di sicurezza di ogni merce. Nondimeno l'opportunità di monitorare la presenza delle merci ad "alto rischio" in ambito portuale, che sono quelle merci di natura chimica che "hanno il potenziale di essere utilizzati per fini illeciti intenzionali, come regolamentato dalle disposizioni riportate nell'IMDG Code in sintonia al Codice ISPS (International Ship & Port Facility Security Code) destinato a regolamentare l'applicazione dei principi di Security sia sulle navi che nei porti.

(ARTICOLO 5)

Sosta di merci pericolose nell'ambito portuale di Gioia Tauro Autorizzazione gestione merci pericolose

1. Nell'ambito portuale di Gioia Tauro il deposito temporaneo di merci pericolose è ammesso esclusivamente nelle aree appositamente autorizzate dall'Autorità Portuale (art. 22 D.Lgs.272/99), che sentita preventivamente l'A.S.P. competente, (*contestualmente ai pareri dell'Autorità Marittima, VV.FF e del Servizio Chimico di Porto*), stabilisce i tempi, i limiti e le modalità relativi al deposito temporaneo delle merci pericolose nelle aree portuali in attesa di imbarco o di deflusso.

L'autorizzazione al deposito di merci pericolose nell'ambito portuale di Gioia Tauro a favore del terminalista/concessionario richiedente, è subordinata alla valutazione della seguente documentazione:

- planimetria in scala adeguata dell'area da adibire a deposito e delle distanze dalle aree confinanti;
- metodologia di segregazione delle merci pericolose;
- impianto antincendio ritenuto congruo e conforme dai VV. FF;
- modalità di imbarco/sbarco e movimentazione e deposito;
- Piano di Sicurezza contenente le procedure di emergenza in caso d'incidenti determinati dalle merci pericolose presenti all'interno dell'area portuale;
- organizzazione per la gestione delle merci pericolose;
- avvenuta formazione per tutto il personale a terra, impiegato secondo mansione e responsabilità nelle operazioni di trasporto marittimo di merci IMO, formazione resa obbligatoria dalla normativa internazionale IMDG Code che da altre normative vigenti e secondo le istruzioni applicative emanate dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, con Circolare 24.11.2009. Difatti, la normativa settoriale in materia di merci pericolose (IMO), che prevede una formazione commisurata al rischio di esposizione in caso di dispersione accidentale ed alle mansioni svolte, ricade ampiamente tra gli obblighi dalla vigente normativa nazionale e comunitaria in materia di sicurezza sul lavoro.

Lu

Resta fermo che l'inserimento di depositi temporanei di merci pericolose ed i relativi processi di gestione da parte di nuovi gestori, dovranno conformarsi con le caratteristiche progettuali, procedurali già sviluppate in sintonia con il sistema informatico in uso, ovvero dovranno garantire livelli di sicurezza equivalenti a quelli stabiliti con la presente ordinanza.


(ARTICOLO 6)

Compiti dei terminalisti/concessionari di aree destinati al deposito di merce IMO

I Terminalisti/concessionari autorizzati al deposito di merci pericolose, individuano fra i propri dipendenti il "Responsabile della Sicurezza" ed un suo sostituto - cui compete assicurare il rispetto delle norme in materia di sicurezza (D.Lgs. 272/99) delle operazioni portuali di imbarco, sbarco, movimentazione e sosta delle merci pericolose, nonché il rispetto delle norme IMDG CODE relative agli imballaggi, marcatura, etichettatura e riempimento delle "unità di carico".

Il responsabile della sicurezza o il suo sostituto deve assicurare la propria reperibilità in ogni momento. Alle Autorità competenti debbono essere forniti, e mantenuti aggiornati, l'indirizzo ed i recapiti telefonici del responsabile merci pericolose e del suo sostituto.

Il datore di lavoro o suoi delegati dell'Impresa Portuale impegnata ad effettuare le operazioni portuali di imbarco/sbarco in relazione alle prescrizioni contenute nelle relative autorizzazioni rilasciate dall'Autorità Marittima, in sintonia con quanto contenuto nei Decreti Legislativi 272/1999 e 271/1999 richiamati nelle premesse, deve in particolare, informare i lavoratori incaricati delle esecuzioni delle operazioni portuali sulla natura pericolosa delle merci, impartendo istruzioni in ordine alle modalità delle operazioni, agli attrezzi da usare alle cautele da adottare per la loro movimentazione ed eventuale manipolazione, inoltre, gli addetti o preposti devono verificare che le unità di carico siano integre e provviste di etichettatura.

- .1 Il Gestore Terminalista, attraverso le proprie strutture deve:
- consentire l'introduzione nel Terminal delle merci pericolose solamente in presenza della documentazione prevista dalle norme vigenti;
 - accertare che le merci classificate pericolose destinate all'imbarco ed in sosta siano correttamente etichettate in conformità alle disposizioni dell'IMDG CODE, provvedendo se necessario alla loro regolarizzazione.
 - verificare per quanto attiene le merci classificate pericolose, che i contenitori, le unità di carico, ed i colli, non presentino colaggi o perdite di contenuto dagli stessi; qualora dovesse accertare tali inconvenienti, informare immediatamente l'Autorità Portuale e Marittima, le quali sentito il parere del Servizio Chimico di Porto e della locale ASP disporranno per i provvedimenti del caso.
 - sospendere le operazioni di imbarco, sbarco e movimentazione delle merci classificate pericolose qualora - a suo giudizio - le condizioni meteomarine siano tali da rendere seriamente rischiose tali operazioni;
 - assicurare che ogni parte della banchina cui è ormeggiata una nave avente a bordo delle merci classificate pericolose, sia accessibile in ogni momento ai mezzi di soccorso;
 - assicurare la corretta e regolare gestione dell'area destinata alla sosta di merci pericolose;
 - impartire, in caso di emergenza, le prime disposizioni contingenti in attesa dell'arrivo del personale dei Vigili del Fuoco e delle Autorità competenti;
 - ad ogni cambiamento di situazione, comunicare per via elettronica all'Autorità Portuale - Marittima ed al Servizio Chimico di Porto, la lista delle unità di carico contenenti merci classificate pericolose introdotte nell'area del Terminale;
- 

.2 Il Gestore/Terminalista, Datore di lavoro dell'impresa portuale, in riferimento al proprio Status assicura:

- un'organizzazione di emergenza all'interno delle aree autorizzate, in termini di contenimento e controllo dell'incidente al fine di minimizzare gli effetti, e limitare i danni alle persone e all'ambiente;
- il rispetto della normativa posta dalla vigente legislazione nazionale in materia di prevenzione degli infortuni e degli incidenti sul lavoro durante le operazioni e servizi portuali (D. Lgs. 81/08; D. Lgs. 272/99); - esclusi i componenti l'equipaggio della nave che sono interessati alla movimentazione della merce classificata pericolosa che rimangono sotto la sorveglianza e la direzione del Comandante della nave o di un Ufficiale da lui delegato.
Rimane fermo, l'onere per il Datore di Lavoro (o suo preposto) dell'Impresa portuale, impegnata nelle operazioni di imbarco/sbarco cnts, prima dell'inizio delle relative operazioni, accertarsi che sia stata attivata a bordo quella necessaria collaborazione e cooperazione per lo svolgimento del lavoro integrato Impresa-Nave;
- che i mezzi di sollevamento e movimentazione utilizzati per le merci, in particolare per quelle merci classificate pericolose sono sottoposte a verifiche periodiche, le cui modalità e le procedure tecniche delle verifiche, seguono il regime giuridico corrispondente a quello in base al quale l'attrezzatura ed i mezzi sono stati costruiti e messi in servizio;
- il rispetto delle disposizioni previste nel piano di Sicurezza, relative alla valutazione del rischio delle aree per la sosta di merci classificate pericolose;
- di informare e consultare il/i rappresentante/i dei lavoratori per la Sicurezza (RLS/RLSS) secondo le modalità previste dal D.Lgs. 81/08 nella definizione, nell'attuazione, nella gestione, nella verifica e nelle modifiche del piano di Sicurezza e di Emergenza;
- ai fini della pianificazione dell'emergenza portuale il Gestore/Terminale/Concessionario una volta autorizzato a gestire un deposito con merci IMO, ha la facoltà di interagire con il sistema di gestione informatizzato delle merci pericolose in ambito portuale come descritto all'art. 1 della predetta Ordinanza.

(ARTICOLO 7)

Norme particolari per le merci pericolose classi 1 - 2.3 - 5.2

e

Modifiche deposito merci pericolose

1. Fermo restando che è vietato il deposito permanente e/o temporaneo nell'area portuale di Gioia Tauro delle merci pericolose classe 1, 6.2 e 7; il deposito temporaneo di merci pericolose appartenenti alle classi IMO 1.4G, 1.4S - è ammesso presso il terminalista specializzato (M.C.T. S.p.A.) previo possesso della specifica Licenza prefettizia in corso di validità, nonché il deposito delle merci IMO classe 2.3 e 5.2 con le modalità e i limiti stabiliti nel "Programma di Sosta di Contenitori con Merci Pericolose" ediz. anno 2002, approvato dagli Organi Competenti.
2. Il terminalista specializzato, per motivi commerciali, produttivi, o per effetto di eventuali acquisizioni di nuove aree in concessione da destinare a deposito, potrà predisporre ampliamenti temporanei all'attuale piano di stoccaggio di merci pericolose modificando lo stesso in conformità al programma di sosta contenitori esistente, previa specifica Autorizzazione dell'Autorità Portuale, come stabilito all'art. 5.
3. L'Autorità Portuale (ADSP) si riserva il diritto di far interrompere temporaneamente la sosta permanente, temporanea o tecnica di containers con merci pericolose, in specifiche aree di deposito, quando lo ritenga necessario per motivi di sicurezza portuale/marittima.

In tale caso il terminalista/concessionario provvederà, a sue spese, nei termini fissati dall'Autorità Portuale, allo sgombero delle aree interessate ed al trasferimento dei relativi contenitori in altre aree debitamente individuate dalla stessa Autorità Portuale.

4. Nel porto di Gioia Tauro possono circolare merci pericolose come di seguito indicato:
- A. destinate all'imbarco;
 - B. provenienti da sbarco;
 - C. destinate al deposito temporaneo;
 - D. destinate al bunkeraggio;
 - E. destinate alle navi come provviste di bordo.
- In porto è vietato il deposito temporaneo di merci pericolose per le classi IMO non previste nel Piano/Programma di sosta e deposito temporaneo, approvato dagli organi competenti, secondo quanto dettato dall'art.5 della presente ordinanza.
5. E' consentita la sosta tecnica di containers con merci pericolose all'interno del Terminal MCT, quando:
- a) questi non siano destinati al deposito temporaneo;
 - b) devono affluire direttamente dal Gate ingresso/uscita fino sottobordo alla nave per l'imbarco - e viceversa - per lo sbarco diretto dalla nave fino al Gate di entrata/uscita;
 - c) devono sostare temporaneamente, il tempo debito all'espletamento delle pratiche amministrative doganali, ovvero, per il tempo necessario alla esecuzione dell'attività di controllo delle merci da parte delle Autorità doganali e di polizia.

TITOLO II

(ARTICOLO 8)

Apertura contenitori IMO e Svuotamento/Riempimento contenitori IMO

Nei casi in cui si dovesse procedere all'apertura di contenitori IMO, sia pure per effettuare ispezioni doganali, è necessaria l'Autorizzazione/Nulla-Osta dell'Autorità Portuale – Ufficio Vigilanza e Sicurezza. A tal fine, il Raccomandataro Marittimo/Spedizioniere o Agente Marittimo interessato, è tenuto a presentare apposita istanza al predetto Ufficio, come da **(Modello 1)** allegato alla presente, corredato dalle prescrizioni da parte del Servizio chimico di porto. Non è consentito aprire i contenitori sigillati se non alla presenza dell'autorità doganale.

Qualora durante il percorso di ingresso/uscita dall'area portuale, il deposito temporaneo o la sosta tecnica in porto dovessero verificarsi rotture o danneggiamenti dei colli, delle unità di carico, ovvero, a seguito d'ispezione doganale del container IMO interessato, si riscontrassero anomalie ai colli, per le cui circostanze, risultasse necessario per motivi di sicurezza procedere al parziale o totale svuotamento/riempimento del contenitore (tramacco) della merce in esso contenuta, le specifiche autorizzazioni/operazioni dovranno essere richieste/eseguite in ottemperanza alle seguenti disposizioni, al fine di garantire un adeguato coordinamento finalizzato alla salvaguardia della salute degli operatori e dell'ambiente portuale.

- a) A tal fine, il Raccomandataro Marittimo/Spedizioniere o Agente Marittimo è tenuto a presentare apposita istanza come da **(Modello 2)** allegato alla presente, nel quale deve essere riportata l'impresa portuale regolarmente iscritta nel registro di cui all'Art. 16 Legge 84/94 che effettuerà i lavori, inoltre, deve indicare l'eventuale collaborazione di Ditta o Impresa ausiliaria, dotata di adeguata struttura operativa, a condizione che l'attività loro affidata consista solamente nel concorso all'organizzazione delle predette operazioni e non nell'autonomo esercizio delle stesse e rientrante nella categoria delle attività previste dall'art. 68 C.N.,
- b) Alla predetta istanza dovrà essere allegata oltre che la "Dichiarazione Multimodale per il Trasporto merci pericolose" (ex dichiarazione IMO) o altro documento equivalente della merce di che trattasi, un certificato rilasciato dal Servizio Chimico di Porto, contenente il parere tecnico-specialistico, ed una specifica valutazione dei rischi più importanti per la salute e l'ambiente, scaturenti dalla manipolazione della merce pericolosa.
- c) L'Autorità Portuale (ADSP) esaminata la documentazione suddetta e compiuti tutti gli accertamenti ritenuti opportuni a seconda dei casi rilascia il Nulla Osta per l'esecuzione dei

lu

lavori, i quali, dovranno svolgersi nei giorni da lunedì a venerdì in ore diurne possibilmente entro la fascia oraria 09:00 / 16:00.

- d) In casi di necessità e di urgenza, eventi valutati e ritenuti tali dal Servizio Chimico di Porto (*condizioni pericolose che potrebbero compromettere l'incolumità pubblica e l'ambiente*) che dovessero avvenire in giorni festivi e prefestivi ed oltre l'orario indicato al punto c, il Raccomandatario/Spedizioniere comunque il rappresentante della merce, tramite l'impresa portuale potrà intervenire tempestivamente ad eliminare le cause di pericolosità constatate, operando eccezionalmente senza il previsto Nulla Osta, comunque, rispettando rigorosamente le procedure che saranno impartite dal Servizio Chimico di Porto, il quale, stabilirà le misure più opportune da adottare.

Il Committente, rappresentante della merce, (*Raccomandatario Marittimo, Agente Marittimo o Spedizioniere*) è tenuto a motivare per iscritto all'Autorità Portuale, da inviare anche a mezzo di posta elettronica all'indirizzo - E.mail vigilanzasicurezza@portodigioiatauro.it - entro il giorno successivo lavorativo, le cause dell'urgenza che hanno determinato l'avvenuto intervento di vuotatura-riempimento dell/i Contenitore/i di che trattasi, allegando:

la certificazione del Servizio Chimico di Porto a tal uopo prodotta;

la relativa Dichiarazione Multimodale per il Trasporto di Merci Pericolose;

(Modello 2) allegato alla presente Ordinanza, compilato in tutte le sue parti utili.

PRESCRIZIONI

1. Le aree destinate alle operazioni di riempimento e svuotamento delle "unità di carico" ed il confezionamento negli imballaggi delle merci pericolose debbono essere separate da quelle in cui sono depositate le merci pericolose movimentate o da movimentare;
2. le aree devono essere delimitate con transenne o nastro bicolore, opportunamente sostenuto, al fine di impedire il transito e la sosta per qualsiasi veicolo o persona estranea alle operazioni, la delimitazione deve essere posta ad una distanza sufficientemente adeguata dal punto in cui si manipola la merce;
3. sul perimetro esterno dell'area circoscritta deve essere sistemata idonea e visibile segnaletica indicante la simbologia IMO del prodotto oggetto di manipolazione ed il divieto di fumare;
4. l'area e la relativa fascia perimetrale devono essere adeguatamente illuminate;
5. l'impianto elettrico di illuminazione e gli impianti elettrici, comunque, presenti nell'area debbono essere di sicurezza appropriata;
6. all'interno dell'area, nella relativa fascia perimetrale e nel sottosuolo corrispondente, non debbono essere presenti tubature per gas, per sostanze infiammabili o combustibili;
7. durante le operazioni di svuotamento/riempimento e manipolazione in genere di unità di carico, l'area deve essere permanentemente presidiata con servizio antincendio appositamente istituito dall'impresa che effettua tali operazioni, la stessa, deve disporre di materiale assorbente (es. sabbia, farina fossile, ecc.) onde evitare infiltrazioni del prodotto chimico nel sottosuolo;
8. durante le operazioni di svuotamento e riempimento di contenitori, devono essere mantenute le condizioni di sicurezza con piena e scrupolosa osservanza di tutte le prescrizioni raccomandazioni e modalità indicate dal Consulente Chimico del Porto ed eventualmente dall'Autorità Portuale e dagli altri Enti/Amministrazioni competenti;
9. in dette aree devono, essere predisposte, adeguate prese di acqua corrente o recipienti contenenti adatte soluzioni neutralizzanti;
10. l'impresa portuale che effettua dette operazioni, individua fra i propri dipendenti il Responsabile Merci Pericolose ed un suo sostituto, cui compete assicurare durante le operazioni il rispetto delle norme IMDG CODE relative agli imballaggi, marcatura, etichettatura e riempimento delle "Unità di carico";

Il Responsabile Merci Pericolose, in particolare, **deve:**

- a) consentire dette operazioni solamente in presenza del Consulente Chimico di porto e della documentazione richiamata nel predetto (Modello 2);
- b) informare gli operatori in modo chiaro e succinto sulle precauzioni di carattere generale da adottare per una manipolazione sicura, comprendenti informazioni sugli accorgimenti tecnici quali: la ventilazione del contenitore, le misure per prevenire la formazione di Aerosol e polveri;
- c) controllare l'adempimento da parte degli operatori di tutte le specifiche prescrizioni impartite dal Servizio Chimico di Porto, in relazione alle particolari condizioni, quali temperatura, pressione, luce, urti, ecc. che potrebbero provocare reazioni pericolose se non adeguatamente valutate;

- d) far predisporre idonei approntamenti antincendio, indicando, le prescrizioni per la lotta contro eventuali incendi causati dal prodotto da manipolare, l'equipaggiamento speciale di protezione per gli addetti all'antincendio;
- e) in riferimento al tipo di sostanza di merce pericolosa deve fornire le necessarie informazioni in merito alle precauzioni individuali ed i DPI da far utilizzare. – *Protezione respiratoria*: in caso di gas, vapori o polveri pericolosi, prevedere la necessità di adeguate attrezzature di protezione quali autorespiratori, maschere e filtri adatti; *Protezione delle mani* : indicare il tipo di guanti da indossare durante la manipolazione del prodotto chimico, se necessario, indicare eventuali accorgimenti supplementari per la protezione della pelle o delle mani; *Protezione degli occhi* : specificare il tipo di dispositivo richiesto per la protezione degli occhi, quali: occhiali di sicurezza, visiere, schermo facciale.
- f) accertare che vengano utilizzati per il confezionamento delle merci pericolose solamente imballaggi rispondenti alle pertinenti disposizioni dell'IMDG CODE;
- g) verificare che i colli e le unità di carico non presentano colaggi o perdite di contenuto dagli stessi e provvedere, nel caso a verificare scrupolosamente il loro ripristino a norma;
- h) qualora durante lo svolgimento delle operazioni dovessero insorgere pericoli per gli operatori, il Responsabile Merci Pericolose, sentito il Chimico di Porto, dovrà interrompere immediatamente le operazioni ed eventualmente far evacuare immediatamente l'area, ovunque essa sia stata precedentemente individuata in ambito portuale, attuando il previsto Piano di Emergenza contenuto nel predisposto documento di sicurezza, comunicando tempestivamente l'evento all'Autorità Portuale e Marittima, le quali, sentita l'A.S.P. e altri Organi competenti disporranno per i provvedimenti del caso.
- l) All'interno delle aree in concessione alla Società MCT, le operazioni di svuotamento e riempimento di unità di carico con merci pericolose, debbono essere eseguite presso le "vasche di colaggio" o aree adiacenti ad esse opportunamente protette, salve, diverse disposizioni impartite dal Servizio Chimico di Porto.
Pertanto, le stesse aree devono sempre essere mantenute pulite da residui di qualsiasi natura, idonee ad accogliere inaspettatamente unità di carico danneggiati contenenti merci pericolose, fermo restando l'ottemperanza di tutte le suddette prescrizioni di carattere generale.

Disposizioni per containers con prodotti esplosivi appartenenti alle classi IMO (1) in Sbarco/Imbarco diretto

- a) Ferme restando le modalità operative fissate nelle disposizioni vigenti, afferenti le merci IMO delle classi 1.4S ed 1.4G, durante lo sbarco/imbarco, la sosta tecnica ed il successivo transito in porto verso il Gate principale di uscita/entrata – e viceversa – di contenitore IMO della classe 1, ovvero, durante il percorso/trasferimento del cntr verso la postazione "controllo scanner", o verso l'area ispezioni doganali, dovrà essere assicurata la vigilanza antincendio da parte del Corpo dei Vigili del Fuoco. A tal fine, il Raccomandatario Marittimo/Spedizioniere o Agente Marittimo interessato, concorderà direttamente con gli stessi VV.F. relativi termini e modalità. Il Servizio di Vigilanza Antincendio (a titolo oneroso), dovrà essere richiesto dall'interessato con almeno (5) cinque giorni di anticipo, all'Ufficio Prevenzione Incendi del Comando Provinciale Vigili del Fuoco di Reggio Calabria, fornendo tutte le indicazioni necessarie richieste.
- b) La sosta tecnica di containers IMO con prodotti esplosivi appartenenti alla classe 1, per i quali non è previsto il deposito, comunque autorizzati al transito, sbarco/imbarco nel Porto di Gioia Tauro, dovrà essere effettuata, privilegiando la scelta, ai fini di una maggiore sicurezza portuale, verso i predisposti siti disponibili ad accogliere il contenitore IMO, nell'ambito del "deposito permanente giornaliero", ritenuto conforme ed autorizzato a suo tempo dalla Prefettura di RC, con Provvedimento/Licenza n° 1058 del 23/10/2001, e successivi provvedimenti concernenti la variazione del soggetto intestatario della suddetta Licenza, per le classi IMO - 1.4S e 1.4G (IV e V categoria) all'interno delle aree demaniali m. in concessione alla Società terminalista (MCT). Pertanto, la sosta tecnica nelle predette aree, è ammessa per il tempo necessario all'espletamento della relativa attività di controllo da parte dell'Autorità doganale e di polizia, salvo impedimenti tecnici-operativi del momento e per come indicato nel Programma di sosta di contenitori con merci pericolose, elaborato dalla stessa Società ed in ottemperanza agli obblighi procedurali per la gestione delle merci pericolose, previste dalla presente Ordinanza.

- c) nell'ambito portuale di Gioia Tauro, non è consentito effettuare operazioni di svuotamento/riempimento cmts (tramacco) merce IMO appartenente alla classe 1, ossia il trasferimento dei colli da container a container, salvo specifica autorizzazione da parte del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- d) inoltre, per eventuali e sopravvenute ragioni tecniche contingenti si dovesse rendere indispensabile procedere alla movimentazione di travaso e riconfezionamento e stoccaggio delle suddette sostanze contenute nei relativi colli, oltre alla prevista autorizzazione da parte del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, per il caso specifico è necessaria anche la preventiva autorizzazione da parte dell'A.R.P.A.CAL.
- e) Pertanto, nel caso in cui per motivi di sicurezza o per altri giustificati motivi si dovesse procedere ad effettuare le suddette operazioni presso le predisposte postazioni, a cura delle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16 L. 84/94, le specifiche operazioni dovranno essere richieste all'Autorità Portuale di Gioia Tauro con le modalità previste all'art.8 della presente ordinanza. A tal fine a corredo della richiesta (**Modello 2**), il Raccomandatario Marittimo/Spedizioniere o Agente Marittimo interessato, oltre alle prescrizioni impartite dal Servizio Chimico di Porto, dovrà allegare a secondo dei casi richiamati ai succitati punti c) e d), le preventive autorizzazioni/prescrizioni rilasciate dai suddetti Enti. A tal uopo, il Terminalista (MCT) provvederà congiuntamente all'impresa portuale individuata per dette operazioni ad organizzare e predisporre le procedure di emergenza per l'area interessata alle operazioni, la cui area, dovrà essere opportunamente circoscritta e segnalata e sufficientemente adeguata per la movimentazione dei colli e dei relativi mezzi. A termine delle predette operazioni, l'impresa portuale che ha eseguito i lavori, dovrà attestare che le stesse operazioni sono state eseguite conformemente a quanto previsto dal codice IMDG dell'IMO in relazione al tipo di merce/sostanza movimentata.
- Per tutta la durata delle operazioni sia di tramacco che di riconfezionamento e travaso delle sostanze dai relativi colli delle merci della classe 1, dovrà essere garantita la presenza dei Vigili del Fuoco.
- f) In presenza di particolari condizioni meteorologiche e/o tecnico-operative, e comunque valutate compatibili in termini di sicurezza, gli organi istituzionali competenti,(Autorità Portuale/Marittima e Doganale, sentito il Servizio chimico di porto ed il Terminalista, potranno concedere eventuali deroghe alle suddette disposizioni.
- g) Le procedure cui fare riferimento per l'ottenimento dei relativi provvedimenti amministrativi e le prescrizioni particolari relative alle varie classi di merci pericolose, salvo quanto previsto nella presente ordinanza, sono quelle dettate con il D.P.R. n.134 del 06 giugno 2005, dal Decreto n. 303/2014 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti "Procedure per il rilascio dell'autorizzazione all'imbarco e trasporto marittimo e per il nulla osta allo sbarco e al reimbarco su altre navi (Transshipment) delle merci pericolose" ed alle procedure in vigore nel porto di Gioia Tauro contenute nel regolamento emanato dalla Capitaneria di Porto Gioia Tauro con Ordinanza n.4/2015.

(ARTICOLO 9)

Coordinamento tra Committente e Ditte terze degli interventi di protezione e prevenzione dei rischi cui sono esposti i lavoratori

I terminalisti/concessionari in caso di affidamento di lavori di qualsiasi natura ad imprese appaltatrici o lavoratori autonomi, da svolgersi all'interno delle proprie aree in concessione ed in particolare in prossimità delle aree dedicate allo stoccaggio di contenitori contenenti merci pericolose (IMO), devono fornire agli stessi soggetti dettagliate informazioni sui rischi specifici esistenti nell'ambiente in cui sono destinati ad operare, promuovendo la cooperazione ed il coordinamento sulle misure di prevenzione di emergenza adottate in relazione all'attività oggetto dell'appalto; a tal uopo, le stesse sono tenute a mantenere in efficienza ed in stato di rapido funzionamento gli impianti ed i servizi per la segnalazione ed estinzione degli incendi.

(ARTICOLO 10)

Divieti e limitazioni

Fermo restando l'obbligo di osservanza dell'Ordinanza n. 01/2001 in data 21/06/2001, dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, in materia di uso di fiamma in ambito portuale, è vietato effettuare lavori di riparazione che prevedano l'utilizzo di fonti di calore, di fiamma o di apparecchiature che possano produrre scintille, ad una distanza inferiore ai 50 metri fra il punto di erogazione della fiamma ed i contenitori di merci pericolose, ovvero da materiali infiammabili e/o combustibili.

Per particolari e motivate esigenze di carattere tecnico/operativo il rilascio del Nulla Osta da parte dell'Autorità Portuale secondo il modello in allegato alla predetta Ordinanza, per l'uso di fiamma a distanza inferiore a 50 metri è subordinato al parere del Chimico di Porto.

In ogni caso, l'area interessata dovrà essere transennata al fine di impedire la circolazione dei mezzi operativi e delle persone estranee all'organizzazione di sicurezza, e la predetta area dovrà essere presidiata dal personale adibito alla Sorveglianza Antincendio.

TITOLO III

(ARTICOLO 11)

Obblighi procedurali per la gestione delle merci pericolose con il sistema informatico

L'Autorità Portuale (ADSP) in qualità di Autorità Istituita dalla legge 84/94 e s.m.i. apportate in particolare con il D.Lgs. 04 agosto 2016 n.169, al fine di svolgere precisi compiti di programmazione, coordinamento e controllo di tutte le attività esercitate nei porti di propria competenza, quale Autorità Competente nel porto di Gioia Tauro, ha il compito di garantire il coordinamento delle attività finalizzate al giusto funzionamento del sistema informatico in relazione agli obiettivi, ai contenuti, all'articolazione, alle modalità organizzative ed esecutive di svolgimento delle attività portuali, in particolare:

- di farsi carico degli oneri e costi ripartiti per le Amministrazioni Pubbliche competenti e presenti in ambito portuale (Autorità Portuale, Autorità Marittima, Vigili del Fuoco), in riferimento alle relative condizioni economiche offerte dalla Società che elabora e fornisce il sistema informatico;
- verificare e validare eventuali componenti integrative al sistema informatico interattivo.

La Società Medcenter Container Terminal S.p.A.:

in qualità di gestore/terminalista, dovrà garantire, conformemente al piano di stoccaggio delle merci pericolose, le informazioni relative alla posizione dei contenitori. Gli stessi verranno visualizzati sulla mappa del porto, tramite il sistema interattivo, al fine, di consentire alle Autorità competenti di conoscere in tempo reale il livello di rischio e nel contempo consentire al Servizio Chimico di Porto di calcolare le aree di danno ed elaborare la valutazione del rischio nave/terminale, che questo, rientri nei limiti precedentemente approvati o prescritti.

Gli oneri finanziari del canone annuale e relativi aggiornamenti necessari per il funzionamento del sistema informatico "Modulo Terminal" saranno a carico dallo stesso Gestore/Terminalista.

Le Agenzie Marittime:

in qualità di raccomandatari marittimi, devono, oltre a quanto previsto all'art. 4, comma 3, punto a), assicurare costantemente, l'inserimento e l'aggiornamento dei dati delle merci pericolose dalle stesse rappresentate, necessari per il corretto funzionamento del sistema informatico, pertanto gli oneri finanziari relativi al canone annuale e relativi aggiornamenti necessari per l'utilizzo dei moduli informatici predisposti per le Agenzie Marittime, le quali operano nella fattispecie in ausilio al Servizio chimico di porto, sono a carico dello stesso Servizio chimico di porto.

Il Servizio Chimico di Porto:

- deve svolgere nell'ambito della propria competenza professionale, gli accertamenti e le verifiche richieste sia dagli organismi dello Stato che dalle utenze con la massima scrupolosità e con tutti i mezzi strumentali più aggiornati e procedimenti chimici più idonei al caso;
- tenuto conto degli eventi incidentali storicamente verificatisi in ambito portuale ed al fine di mitigare, possibili incidenti, causati dall' emissione di sostanze pericolose dai contenitori in deposito temporaneo, il Servizio Chimico di Porto, sotto il profilo della sicurezza, deve ispezionare almeno una volta al giorno i contenitori appartenenti alle classi 1.4G, 1.4S e 2.3;

mentre per la classe 5.2 la frequenza delle ispezioni sarà valutata dallo stesso Servizio chimico, in rapporto alle proprietà chimico-fisiche delle sostanze ed in relazione alla valutazione del rischio delle merci nell'ambito del Piano di Stoccaggio già approvato.

- inoltre, il Servizio Chimico di Porto, deve ispezionare le merci pericolose classe 2.1 relativamente con UN number 1057 (gas infiammabili) eventualmente presenti nei parchi di stoccaggio MCT o depositi autorizzati, allo scopo di verificare possibili anomalie. Dell'esito dell'ispezione dovrà essere notiziata in tempo reale l'Autorità portuale di Gioia Tauro per quanto di competenza.
- L'opera prestata dal Consulente Servizio Chimico di Porto, in ausilio dell'Autorità Portuale e Marittima, è a titolo gratuito, mentre l'opera prestata a favore dell'utenza Portuale tesa al rilascio di certificazioni attestanti la valutazione del rischio chimico, qualora il rischio non rientri in quello stabilito tramite le valutazioni fatte nella Relazione Tecnica presentata dal Terminalista MCT S.p.A. ove l'area di danno sia superiore ai 300 metri di raggio, ovvero per le richieste necessarie ad ottenere deroghe, o a seguito di ispezioni, incidenti o danni a cntrs che trasportano merci pericolose con relativo rilascio di nulla osta o autorizzazioni da parte di organismi dello Stato, è a titolo oneroso.

Gli oneri finanziari relativi al canone annuale e relativi aggiornamenti necessari per il funzionamento del sistema informatico "Modulo Servizio Chimico di Porto" saranno a carico dallo stesso Servizio.

(ARTICOLO 12)

Disposizioni sullo stoccaggio e smaltimento dei rifiuti pericolosi

L'attività di stoccaggio dei rifiuti pericolosi è una attività inserita nel sistema di gestione dei rifiuti nel contesto del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, e successive modifiche ed integrazioni, il quale impone una serie di procedure per l'immagazzinamento degli stessi in attesa dello smaltimento definitivo.

Pertanto, in ambito portuale, tutti i rifiuti di sostanze chimiche prodotti dalla manipolazione delle relative merci pericolose o dalla fuoriuscita dagli imballaggi, devono essere smaltite seguendo le procedure per l'eliminazione dei rifiuti pericolosi. Tale attività, pertanto, deve essere effettuata esclusivamente da imprese autorizzate, in possesso dei requisiti prescritti dal suddetto Decreto.

Tenuto conto che i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico sono considerati rifiuti ai sensi del predetto decreto, quindi sottoposti al regime amministrativo conseguente e tenuta presente l'esigenza di uniformità della relativa Normativa con le disposizioni contenute nell'IMGD Code o Marpol 73/78, sia per motivi di sicurezza che per motivi economico – commerciali, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro, (ADSP) ottemperando a quanto disposto nel Decreto Legislativo 24/06/2003 n. 182, di Attuazione della Direttiva 200/59/CE relativa agli impianti portuali di raccolta per rifiuti prodotti dalle navi ed i residui del carico, ha emanato con apposita Ordinanza il Regolamento che disciplina il predetto servizio, in sintonia con la vigente normativa in materia.

(ARTICOLO 13)

Tutela del sistema informatico

Tutti i soggetti Pubblici e Privati di cui all'art. 11 della presente Ordinanza, chiamati ad interagire con il predetto sistema informatico, nell'ambito delle proprie competenze ed in relazione alle indicate finalità, dovranno garantire la sicurezza e la riservatezza dei dati e delle informazioni elaborati con il sistema informatico.

I rispettivi datori di lavoro, dovranno nominare per iscritto uno o più addetti al trattamento dei dati, la lettera di incarico deve essere controfirmata dall'interessato per presa visione e copia della stessa deve essere conservata dal datore di lavoro.

Al fine di garantire l'integrità dei dati contro i rischi di distruzione o perdita, il responsabile del trattamento dei dati stabilisce, con il supporto tecnico della Società (Amministratore di Sistema), la periodicità con cui debbono essere effettuate le copie di sicurezza delle banche dei dati trattati. I criteri debbono essere definiti dall'Amministratore di Sistema in relazione del tipo di rischio potenziale e in base al livello di tecnologia al momento utilizzata.

L'amministratore del sistema, preventivamente registra l'utente e quest'ultimo genera in modo protetto dal sistema la Password personale, conosciuta solo dall'utilizzatore.

In particolare, l'amministratore di sistema, dovrà attuare scrupolosamente i criteri tecnici ed organizzativi relativi al sistema di protezione, come descritto nella relazione tecnica "Protezione Informatica del sistema" in conformità alla Normativa vigente in materia di Sicurezza Informatica.

(ARTICOLO 14)

Norme di richiamo

Il lavoro portuale in termini giuridici, si concentra sulle interazioni sussistenti tra il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i. e la normativa settoriale in materia di sicurezza e salute dei lavoratori portuali contenuta nel D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 272.

Con riguardo all'individuazione del soggetto giuridico preposto alla sicurezza, la normativa suddetta, non trascura l'eventuale cooperazione di più imprese nell'ambito delle operazioni portuali, definendo la necessità di nominare un'impresa c.d. capo-commessa, cui è demandata la funzione del coordinamento ai fini della sicurezza. Pertanto, il Datore di Lavoro (o suo preposto) dell'Impresa portuale/Terminalista capo-commessa, impegnata nelle operazioni di imbarco/sbarco contenitori, in particolare per le merci IMO, prima dell'inizio delle relative operazioni, dovrà accertarsi che sia stata attivata a bordo quella necessaria collaborazione e cooperazione per lo svolgimento del lavoro integrato Impresa-Nave. Inoltre, nell'ambito di applicazione del d.lgs.272/99, l'articolo 1. Lettera e), prevede altresì, l'obbligo di adottare misure di sicurezza adeguate in presenza di condizioni particolari di rischi, tra cui i rischi di inquinamento dell'aria in locali a bordo delle navi, specificamente richiamati negli articoli 12, 13, 17, 25, 36, 46, 48 e 49 del medesimo decreto.

SITUAZIONI CRITICHE -

Gli accadimenti, che possono dar luogo a situazioni di emergenza in ambito portuale, possono essere suddivisi in: eventi legati ai rischi propri delle attività portuali con le conseguenti situazioni critiche (incendio, rilascio di sostanze chimiche, ecc.); eventi legate a cause esterne quali: terremoti, tsunami, condizioni metereologiche estreme (eventi naturali); emergenze dovute ad attentati (eventi intenzionali). Al riguardo, le misure tecniche principali d'intervento da adottare nell'ambito portuale, sono contenute in congrui Piani di Emergenza, elaborati in relazione alle specifiche competenze, sia dagli Organi istituzionali - Autorità Marittima/Portuale, - attuabili quando un evento pericoloso assume proporzioni non limitabili all'interno delle aree in concessione d.m., sia dal Terminalista (MCT), attraverso l'attuazione del proprio Piano di Emergenza interno, che contiene le modalità tecniche, organizzative e procedurali con le quali l'Organizzazione MCT affronta le possibili situazioni di emergenza che si potrebbero verificare all'interno del Terminal, in particolare connesse alle merci/sostanze pericolose. Pertanto è obbligo che copie del Piano di Emergenza, siano sempre a disposizione di tutti i lavoratori chiamati a svolgere un ruolo attivo all'interno della gestione dell'emergenza (squadre antincendi, evacuazione, pronto soccorso, addetti alla sicurezza ecc.). Una sua adeguata e capillare diffusione, congiunta ad una congrua formazione dei lavoratori all'interno dell'Azienda, permette di avere una reale applicabilità.

(ARTICOLO 15)

Obblighi - Norme Sanzionatorie

È fatto obbligo a chiunque osservare e far osservare la presente Ordinanza che entra in vigore il

~~19 GEN 2017~~
La presente Ordinanza sostituisce ogni altra disposizione precedente in materia o comunque con essa incompatibile.

I contravventori del presente Regolamento, qualora il fatto commesso non costituisca reato, incorreranno nella violazione degli artt. 1161 e 1174 del C.N., così come depenalizzati dal Decreto Legislativo 30/12/1999, n. 507.

La presente Ordinanza, è composta da n.15 articoli e 22 pagine, inclusi allegati.

Gioia Tauro

19 DIC. 2016

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO
C.V. (CP) Andrea AGOSTINELLI

(Istanza di apertura cntr IMO per ispezione doganale)

ALL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO
UFFICIO VIGILANZA E SICUREZZA
Contrada Lamia, snc. – 89013 Gioia Tauro (RC)
 Tel. 0966/588621 – 22 - Fax 0966/588645 –
 E.mail vigilanzasicurezza@portodigioiatauro.it

Il sottoscritto _____ in qualità di Raccomandatario Marittimo/Spedizioniere
 o Agente Marittimo _____ con sede legale in _____
 Via _____ Telefono _____ / _____ Fax _____ / _____

CHIEDE

a Codesta Spett.le Autorità Portuale il **nulla osta**, ai sensi dell'Ordinanza n. ___/___, art. ___, co. ___, a poter eseguire l'apertura del/i cntr/s IMO per ispezione delle unità di carico sotto-elencate, per il giorno ___/___/___ alle ore _____:

APERTURA RICHIESTA DA:

- Agenzia delle Dogane
- Guardia di Finanza
- Capitaneria di porto
- Polizia di Stato
- Carabinieri
- Spedizioniere doganale
- Raccomandatario Marittimo
- Altro _____

Motivo della richiesta _____

DATI RELATIVI ALLA MERCE PERICOLOSA

NUMERO CNTR	NOME TECNICO/COMMERCIALE	CLASSE	UN	MARINE POLLUTANT

ALLEGATI IN COPIA

1. Multimodal Dangerous Goods Form (dichiarazione multimodale per il trasporto di merci pericolose)
2. Certificazione del Chimico di Porto

Gioia Tauro li, _____

TIMBRO E FIRMA DEL RICHIEDENTE

AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO – UFFICIO VIGILANZA E SICUREZZA

NULLA OSTA all'apertura per ispezione doganale del/i cntr/s indicati nella presente richiesta con il rispetto delle disposizioni impartite dal Servizio chimico di porto.

GIOIA TAURO

N.B. Per l'eventuale richiesta di svuotamento/riempimento (tramacco) di unità di carico merce IMO, dovrà essere utilizzato il predisposto Modello 2

Non è consentito effettuare operazioni di tramacco merci IMO della classe 1, salvo specifiche autorizzazioni previste dal Comando Provinciale dei VV.FF ed ove necessario da parte dell'A.R.P.A.CAL da allegare a corredo della richiesta - Modello 2

(Istanza per l'operazione di svuotamento e riempimento di unità di carico)

Spazio riservato per
l'apposizione della marca da
bollo valore corrente

ALL'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO
UFFICIO VIGILANZA E SICUREZZA
Contrada Lamia, snc. – 89013 Gioia Tauro (RC)
Tel. 0966/588621 – 22 – Fax 0966/588645 –
E.mail vigilanzasicurezza@portodigioiatauro.it

Il sottoscritto _____ in qualità di Raccomandatario Marittimo/Spedizioniere
o Agente Marittimo _____ con sede legale in _____
Via _____ Telefono _____ / _____ Fax _____ / _____

CHIEDE

a Codesta Spett.le Autorità Portuale il **nulla osta** ad eseguire l'operazione di svuotamento e riempimento delle
unità di carico sotto elencate, prevista per il giorno ____ / ____ / _____ alle ore ____:____

Motivo della richiesta _____

TIPO UNITÀ DI CARICO	NUMERO IDENTIFICATIVO	NUMERO COLLI	QUANTITÀ TOTALE VOLUME/MASSA	TIPO DI IMBALLAGGIO

DATI RELATIVI ALLA MERCE PERICOLOSA

NOME TECNICO/COMMERCIALE	CLASSE	UN	P.G.	IMDG PAG	EMS	MARINE POLLUTANT

Impresa portuale incaricata ai lavori _____

Impresa autorizzata allo smaltimento dei rifiuti _____

Impresa ausiliaria (se prevista) _____

Gioia Tauro li, _____

Timbro e firma del richiedente

ALLEGATI IN COPIA

- MULTIMODAL DANGEROUS GOODS FORM (DICHIARAZIONE MULTIMODALE PER IL TRASPORTO DI MERCI PERICOLOSE)
- CERTIFICAZIONE DEL CHIMICO DI PORTO
- AUTORIZZAZIONE RILASCIATA DALLA DOGANA DI GIOIA TAURO

L'AUTORITÀ PORTUALE DI GIOIA TAURO
NULLA OSTA

all'esecuzione dei lavori con il rispetto delle norme contenute nell'Ordinanza ____ / ____ in data ____ /12/20 ____

NELLE AREE _____