



Prefettura di Venezia
Ufficio Territoriale del Governo

Area V - Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico

Verbale della riunione del 17 maggio 2019

Oggetto: Costituzione tavolo tecnico per Piano Emergenza Esterno ditta Costa Bionergia di Chioggia

In data 17 maggio 2019 alle ore 9.30, si è svolta una riunione presso la Sala Interistituzionale di Protezione Civile, sita nel Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Mestre-Venezia, cui hanno partecipato:

Prefettura	- Paola Spatuzza	Dirigente Protezione Civile
“	- Maria Meneghini	Incaricata Protezione Civile
Comando Prov.le Vigili del Fuoco	- Francesco Pilo	Funzionario
Arpav	- Maurizio Vesco	Dirigente
“”	- Alessandro Monetti	Collaboratore tecnico
Città metropolitana di Venezia	- Chiara Fastelli	Funzionario
Comune di Chioggia	- Marco Veronese	Vicesindaco
	- Jenny Cavazzana	Ass. Protezione Civile
	- Gianni Favaretto	Dirigente Urbanistica
	- Ivano Bellemo	Resp. Protezione Civile
	- Roberto Cazziola	Tecnico esterno
Capitaneria di Porto di Chioggia	- Giuseppe Chiarelli	Comandante
	- Donato Scolozzi	Capo Sezione Tecnica
Autorità di Sistema Portuale	- Andrea Rossi	Resp. Area Sicurezza
ASPO	- Alessandro di Giovanni	P.F.Security Officer

Dopo il saluto iniziale, la dott.ssa Spatuzza introduce l'argomento, facendo presente la necessità di costituire il tavolo di lavoro per avviare l'iter per la predisposizione del PEE della ditta Costa: il Prefetto ha l'obbligo, sulla base degli elementi in possesso, entro due anni dalla notifica, di approntare il PEE al fine di pianificare gli interventi degli organi coinvolti nelle operazioni di intervento e soccorso in caso di incidente a rischio rilevante come previsto dal D.Lgs. 105/2015. Anzitutto è necessario inquadrare territorialmente lo stabilimento e tutti gli elementi di vulnerabilità presenti in zona.

L'ing. Vesco comunica che è già stato rilasciato il nullaosta di fattibilità e che la ditta è all'80% della costruzione. Illustra poi la conformazione dell'impianto, le attività nelle immediate vicinanze, l'ubicazione dei luoghi di carico delle autobotti e di scarico delle navi gasiere, gli scenari incidentali prodotti dall'azienda con i due involucri corrispondenti ai due punti di rischio: lo scenario incidentale da carico di GPL su autobotte e quello dello scarico della nave per il riempimento del serbatoio.

Il dott. Veronese chiede se è contemplato un effetto domino nel caso sia coinvolta anche la nave ormeggiata.

L'ing. Monetti risponde che, in caso di GPL, si tratta di fiammata istantanea a seguito di innesco che dura pochi secondi, e di conseguenza non esiste effetto domino.

L'ing. Fastelli precisa che il direttore del Comitato Tecnico Regionale si è raccomandato di non prendere in esame, nella riunione, gli scenari perché non ancora validati.

L'ing. Vesco replica che la tipologia degli scenari da prendere in esame nel PEE non potrà essere sostanzialmente diversa da quelli illustrati.

Il Comandante Chiarelli chiede se nel PEE verrà considerato lo scenario della nave carica di GPL attraccata al molo adiacente al deposito che prenda fuoco, e indicate le misure da intraprendere. Qualora si decidesse di farla



Prefettura di Venezia
Ufficio Territoriale del Governo

Area V - Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico

allontanare dall'impianto bisogna tenere conto che l'unica via di fuga è tornare indietro passando davanti a tutte le abitazioni dal momento che il canale navigabile costeggia l'abitato.

La dott.ssa Spatuzza chiede al Comune di indicare nel PEE i punti vulnerabili e i dati anagrafici riferibili alla zona adiacente allo stabilimento.

Il dott. Veronese riferisce che è in fase di revisione il piano comunale che riporta i dati richiesti per il PEE.

Il Comandante Chiarelli evidenzia che Val da Rio è quotidianamente percorso da navi mercantili e chiede se va valutato in questa sede lo scenario derivato dall'impatto di una nave in uscita in avaria su una nave che sta scaricando GPL nel deposito.

L'ing. Fastelli riferisce che il d. lgs n. 105/2015 ha eliminato il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale e ora c'è un vuoto normativo per gli incidenti in ambito di navigazione all'interno del Porto.

La dr.ssa Spatuzza conferma che verrà inviato l'indice degli argomenti da inserire nel Piano a tutti i presenti per la predisposizione - da parte di ognuno - della parte di competenza relativa alla descrizione del sito e all'inquadramento territoriale. Chiede all'Autorità di Sistema Portuale di illustrare le caratteristiche del porto.

Il dott. Rossi precisa che la competenza sul porto è da poco passata da Aspò all'Autorità e che è in corso il passaggio delle consegne.

Il dr. Di Giovanni specifica che potrà essere di supporto all'Autorità di Sistema Portuale per fornire i dati necessari.

Il S.T.V. Scolozzi descrive il percorso delle navi e delle altre imbarcazioni di tipo commerciale, da diporto e dei pescherecci dall'ingresso della bocca di Porto e quello che dovrebbe essere effettuato dalle gasiere. Le altre navi transitano vicino al deposito di GPL. Le vecchia discarica fra lo stabilimento e il porto sarà bonificata e verrà a far parte del porto. L'ampiezza del canale è di 80 metri e la sua lunghezza è di circa 5 km. È estremamente frequentato. La flotta di pesca esce mediamente due volte al giorno ed ha un grosso flusso turistico. Una buona parte delle imbarcazioni censite nella Laguna sono presenti a Chioggia. Sono inoltre presenti linee ACTV di trasporto pubblico.

In relazione alla viabilità nell'area, il dott. Rossi segnala che in zona sono presenti:

- un flusso quotidiano di camion di cemento per la rotonda di accesso allo stabilimento che è anche svincolo per Val da Rio;
- tre terminal attivi con viabilità interna ed esterna;
- un asse ferroviario che l'Autorità Portuale vuole riattivare prevedendo quindi, oltre all'attuale traffico ferroviario per le persone, un futuro traffico per le merci;
- il depuratore;

Quindi la viabilità dell'area, che dovrebbe essere preclusa in caso di incidente, presenta un traffico sostenuto.

L'ing. Pilo specifica che la competenza del tavolo è stabilire il PEE e gli scenari con gli incidenti di traffico acqueo non rientrano nel PEE: anche se sarebbe auspicabile un piano unico, la navigazione della nave gasiera non rientra nel PEE.

Il Comandante ripete all'ing. Pilo, non presente al momento della domanda, se nel PEE va preso in considerazione lo scenario incidentale derivato dalla nave di passaggio che va a impattare nella gasiera attraccata al molo dello stabilimento o della nave gasiera carica di GPL cui vanno a fuoco i motori durante le operazioni di scarico.

L'ing. Pilo dice che il problema è dove far rientrare questo caso dal momento che il Rapporto Integrato di Sicurezza Portuale, che prevedeva un piano di emergenza portuale, è stato abrogato dal d.lgs. n. 105/2015. D'altra parte, rileva che a livello stradale di piani di emergenza per trasporto merci pericolose non v'è nulla se non l'ADR.



Prefettura di Venezia
Ufficio Territoriale del Governo

Area V - Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico

L'ing. Vesco evidenzia che l'art. 2, comma 2, lett. c) del d.lgs. n. 105/15 esclude che il PEE possa contemplare anche tale ipotesi.

Viene letto l'art. citato:

Il presente decreto non si applica:

- a) agli stabilimenti, agli impianti o ai depositi militari;
- b) ai pericoli connessi alle radiazioni ionizzanti derivanti dalle sostanze;
- c) salvo quanto previsto al comma 4, al trasporto di sostanze pericolose e al deposito temporaneo intermedio direttamente connesso, su strada, per ferrovia, per idrovia interna e marittima o per via aerea, comprese le attività di carico e scarico e il trasferimento intermodale presso le banchine, i moli o gli scali ferroviari di smistamento e terminali, al di fuori degli stabilimenti soggetti al presente decreto;

L'ing. Fastelli fa presente che il Piano comunale di protezione civile prevede tutti gli scenari possibili. Gli scenari del PEE si prendono dallo stabilimento, **ma quelli della navigazione non hanno una normativa di riferimento.**

L'ing. Pilo propone di costituire un gruppo di lavoro composto da esperti in materia che, partendo dal precedente RISP, costruisca un documento che indichi scenari che potrebbe essere inserito nel Piano Comunale e allegato al PEE.

L'ing. Pilo conferma che nei rapporti di Sicurezza non è previsto lo scenario di nave che perde il controllo, che deve essere preso in considerazione in altro strumento. L'incendio può partire dalla rottura della manichetta in fase di carico (situazione frequente ma scenario molto contenuto) ma non è previsto di spegnere incendi su nave attraccata, ma solo che la nave si allontani dallo stabilimento. Ritiene comunque prioritario portare avanti il lavoro per il PEE in tempo per l'avvio dell'attività. Altro problema è l'area da considerare: gli scenari sono calcolati sulle zone di carico del prodotto, che **non sono ancora validati dal CTR** (sono quelli del Nulla Osta Fattibilità), coinvolgono il deposito, le aree limitrofe, una parte dello specchio acqueo. Va considerato che gli scenari sono circoscritti e limitati e che non tengono conto dell'attivazione di sistemi di emergenza (barriere d'acqua) che riducono l'avanzamento della nube di GPL. Gli scenari più catastrofici arrivano al confine stradale. In CTR sono già stati chiesti al gestore l'installazione di un semaforo per chiudere la strada per evitare gli inneschi e una sirena in cima al tetto dello stabilimento, con attivazione automatica, di circa 70 db al limite dell'area dei 300 metri.

Per il traffico acqueo non è stato previsto un semaforo solo perché la cosa non sembra realizzabile.

La Capitaneria di Porto, nel confermare che non sembrano contemplati semafori acquei, condivide l'opportunità di interdizione del traffico acqueo nella circostanza, tanto più che il pericolo può derivare anche dai barchini che passano sotto al ponte provenienti dalla Bocca di Porto per immettersi nel canale di navigazione. A tal proposito la Capitaneria fa presente che su quella zona ha competenza il Provveditorato OO.PP.. Oltre alle ordinanze, non efficaci, però, nella circostanza, dal punto di vista della tempistica, vengono ipotizzati lampeggianti di segnalazione o sistemi di avvisi marittimi per fermare il traffico acqueo nell'area compresa negli scenari.

L'ing. Pilo affronta poi la problematica dell'ampiezza della zona di attenzione tenuto conto delle zone di impatto e di danno indicate nello scenario incidentale, partendo dal presupposto che le linee guida del 2005 suggeriscono per le sostanze tossiche (e non per il GPL) un'area di margine del doppio della zona di danno.



Prefettura di Venezia
Ufficio Territoriale del Governo

Area V - Protezione Civile, Difesa Civile e Coordinamento del Soccorso Pubblico

Dopo diverse ipotesi sull'ampiezza e sul punto da cui calcolarla, **i presenti optano concordemente per una zona di attenzione di 300 metri a partire dal perimetro dello stabilimento** in quanto maggiormente cautelativa nei confronti dei residenti nelle abitazioni più vicine **(rientra nella zona di attenzione anche un plesso scolastico) che pertanto saranno informati sui comportamenti da tenere in caso di suono della sirena dello stabilimento.**

La dott.ssa Spatuzza riferirà al Prefetto che, in mancanza di uno strumento di pianificazione ad hoc quale il Rapporto Integrativo Sicurezza Portuale, **è opportuno venga stilato un piano di emergenza per incidente alla nave gasiera attraccata al molo adiacente allo stabilimento**, facendo presente che, come già emerso nel corso della riunione, tale pianificazione non rientra nel PEE in base all'art. 2, comma 2, lett. c) del d.lgs n. 105/2015 e quindi nella competenza del Prefetto ma **potrebbe piuttosto rientrare nel Piano comunale di Protezione Civile che appare pertanto lo strumento giuridicamente valido per contenerlo. Nel Piano Comunale vanno infatti prese in considerazione tutte le situazioni di rischio presenti nel territorio comunale.**

La Prefettura fa riserva di inoltrare la cartografia in cui è delimitata la zona di attenzione condivisa, che verrà predisposta dall'ing. Monetti, per ricevere dagli Enti partecipanti al tavolo, entro la prossima riunione, i contributi di rispettiva competenza in ordine all'inquadramento territoriale dello stabilimento.

Si fissa il prossimo incontro il 3 giugno con la convocazione anche del Provveditorato Interregionale alle OO.PP., competente per la zona nella Bocca di Porto.

IL VERBALIZZANTE
Maria Meneghini

Per presa visione e accettazione:

Paola Spatuzza _____

Francesco Pilo _____

Maurizio Vesco _____

Alessandro Monetti _____

Chiara Fastelli _____

Marco Veronese _____

Jenny Cavazzana _____

Gianni Favaretto _____

Giuseppe Chiarelli _____

Donato Scolozzi _____

Andrea Rossi _____

Alessandro di Giovanni _____