

Allegato A



*Ministero della
Transizione Ecologica*

**PIANO DI PRONTO INTERVENTO
PER LA DIFESA DEL MARE
E DELLE ZONE COSTIERE
DAGLI INQUINAMENTI DA IDROCARBURI
E DA ALTRE SOSTANZE PERICOLOSE E NOCIVE**





INDICE

1. ACRONIMI	3
2. INTRODUZIONE	5
3. SCOPO E AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PIANO	6
3.1 Scopo del Piano MiTE	6
3.2 Ambito di applicazione del Piano MiTE	6
4. ATTIVITÀ DI PREVENZIONE	8
4.1 Prevenzione e monitoraggio	8
4.2 Luoghi rifugio - Accoglienza di navi che necessitano di assistenza	10
4.3 Fonti di segnalazioni di inquinamento	10
5. GESTIONE DELLE EMERGENZE	11
5.1 Allertamento	11
5.2 Emergenza di Livello 1 – inquinamenti lievi o di media gravità	11
5.2.1 <i>Enti coinvolti e processo decisionale</i>	12
5.3 Emergenza Locale, Livello 2 – inquinamenti gravi	13
5.3.1 <i>Enti coinvolti e processo decisionale</i>	13
5.4 Emergenza Nazionale, Livello 3 – inquinamenti gravissimi	17
5.4.1 <i>Enti coinvolti e processo decisionale</i>	17
5.5 Emergenze in ottemperanza ad accordi internazionali	18
5.5.1 <i>Enti coinvolti e processo decisionale</i>	18
5.6 Gestione rifiuti	18
5.7 Chiusura delle emergenze	19
5.8 Valorizzazione delle esperienze acquisite	19
5.9 Aspetti amministrativi ed economico-finanziari	19
5.9.1 <i>Procedure di riconoscimento di debito</i>	19
5.9.2 <i>Recupero del credito e danno ambientale</i>	20
6. INQUINAMENTO DA IDROCARBURI	21
6.1 Possibili scenari e tipologie di emergenza	21
6.2 Modalità operative	21



7. INQUINAMENTO DA HNS	25
7.1 Generalità e normativa di riferimento	25
7.2 Possibili scenari e tipologie di emergenza	26
7.3 Modalità operative HNS	27
8. ATTREZZATURE DISPONIBILI	29
8.1 Mezzi e strutture nella disponibilità del MiTE	29
9. COMUNICAZIONI E RELAZIONI ESTERNE	30
9.1 Comunicazioni	30
9.2 Rapporti con Organi di Informazione	30
10. ESERCITAZIONI E FORMAZIONE	31
10.1 Esercitazioni	31
10.2 Formazione	32
11. LINGUA, AGGIORNAMENTI E VARIAZIONI	33
12. DEFINIZIONI	35
13. ALLEGATI	39



1. ACRONIMI

AMP: Area Marina Protetta

ARPA: Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale

CCAM: Centro di Coordinamento Ambientale Marino istituito presso la Direzione Marittima

CCNA: Centro di Controllo Nazionale Ambiente del Corpo delle Capitanerie di Porto, Guardia Costiera

CECIS: Common Emergency Communication and Information System - Sistema comune di comunicazione e di informazione in caso di emergenza (DG ECHO – Commissione Europea)

COEMM: Centro Operativo Emergenze Marittime del Dipartimento della Protezione Civile

COGECAP: Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

COIMAR: Coordinamento Operativo Inquinamenti in mare del MiTE

CONGUARCOST: Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera

CP: Capitaneria di Porto

DG PNM: Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare del MiTE

DiAG: Dipartimento Amministrazione Generale, Pianificazione e Patrimonio Naturale del MiTE

DM: Direzione Marittima

DPC: Dipartimento della Protezione Civile

EMSA: *European Maritime Safety Agency* – Agenzia europea per la sicurezza marittima

GC: Guardia Costiera

HNS: *Hazardous and Noxious Substances* – Sostanze pericolose e nocive

IMO: *International Maritime Organization* – Organizzazione marittima internazionale

IOPCF: *International Oil Pollution Compensation Funds* - Fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi

ITOPF: *International Tanker Owners Pollution Federation Limited*

ISPRA: Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

LAB GC: Laboratorio analisi ambientali della Guardia Costiera

MATTM: Ministero dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

MIMS: Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili

MISE: Ministero dello Sviluppo Economico

MiTE: Ministero della Transizione Ecologica

MRCC: *Maritime Rescue Coordination Center* - Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo

MRSC: *Maritime Rescue Sub Center* - Centro Secondario del Soccorso Marittimo

NCA: *National Competent Authority*

OSC: *On Scene Coordinator*

POL: Piano Operativo di Pronto Intervento Locale

POLFAC: *POLLution FACilities*

POLINF: *POLLution INFORMATION*

POLLEX: *POLLution EXercise*



POLREP: *POLLution REPort System*

POLWARN: *POLLution WARNing*

RAM: Reparto Ambientale Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera

RAMOGE: Accordo internazionale il cui nome si riferisce alle 3 aree costiere di competenza: Francia (Saint R^Aphaël), Principato di Monaco (M^Onaco) ed Italia (G^Enova)

REMPEC: *Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea - Centro regionale di risposta alle emergenze di inquinamento marino per il Mar Mediterraneo*

SAR: *Search and Rescue* – Ricerca e soccorso in mare

SIC: Sito di Importanza Comunitaria

SITREP: *Situation Report*

SNPA: Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente

VTMIS: *Vessel Traffic Management and Information System*

VV.F.: Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

ZEE: Zona Economica Esclusiva

ZPE: Zona di Protezione Ecologica

ZPS: Zona di Protezione Speciale



2. INTRODUZIONE

In relazione a quanto previsto dagli articoli 10, 11 e 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979 e 2 del D.P.R. 27 maggio 1978, n. 504, a seguito dei successivi assetti normativi intervenuti il Ministero della Transizione Ecologica – Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare (MiTE – DG PNM) è l'ente competente per l'organizzazione del pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti o dal pericolo di inquinamenti causati da incidenti marini e per la direzione delle attività di disinquinamento in mare durante l'emergenza.

Ai sensi della suddetta normativa veniva adottato con D.M. del 29 gennaio 2013 il *“Piano operativo di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti accidentali da idrocarburi e da altre sostanze nocive”*.

A seguito della recente evoluzione normativa, si è resa necessaria una revisione del predetto piano che assume la nuova denominazione *“Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere da inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive”*.

Le attività di risposta italiana agli inquinamenti marini e delle coste da idrocarburi e altre sostanze pericolose e nocive (da qui in poi definite *HNS*) sono organizzate su tre livelli di gestione a cui corrispondono altrettanti livelli di pianificazione. Il Livello 1 – inquinamento lieve o di media gravità è regolamentato dai Piani Operativi Locali (POL) dei Compartimenti marittimi e, nel caso di inquinamenti che coinvolgono più Compartimenti, dai Piani di coordinamento delle Direzioni Marittime, il Livello 2 – inquinamento grave è oggetto di regolamentazione nel presente piano (Piano MiTE), mentre il Livello 3 – inquinamento gravissimo è regolamentato dal Piano nazionale del Dipartimento della Protezione Civile (Piano DPC).

Nell'ambito delle attività poste in essere ai sensi del presente piano, resta inteso che le operazioni di ricerca e soccorso (SAR), per la salvaguardia della vita umana in mare, risultano prioritarie rispetto ad ogni altro tipo di intervento.

Quando l'inquinamento raggiunge la costa, le relative attività vengono gestite a livello territoriale e periferico dagli organi del servizio nazionale della protezione civile in base a quanto stabilito dal Piano DPC, che agiscono in stretta collaborazione con gli Enti coinvolti nell'emergenza a mare.

Il presente piano è stato redatto dal Gruppo di Lavoro istituito con Decreto Prot. MATTM_0063246 dell'11 giugno 2021 della ex Direzione Generale per il Mare e le Coste, cui hanno preso parte, oltre al personale della suddetta Direzione del MiTE, anche il Reparto Ambientale Marino (RAM) del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera (COGECAP), il Dipartimento della Protezione Civile (DPC) e l'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA).



3. SCOPO ED AMBITO DI APPLICAZIONE DEL PIANO

3.1 - Scopo del Piano

Lo scopo del presente Piano MiTE è definire le misure organizzative, a livello centrale e periferico, in risposta agli eventi di Livello 1 (la cui gestione è prevista principalmente nei Piani Operativi Locali - POL predisposti dai Capi di Compartimento Marittimo) e coordinare le attività operative degli Enti interessati per il Livello 2 di inquinamento marino o di imminente pericolo di sversamento in mare di idrocarburi e/o HNS, applicando misure di contenimento, riduzione ed eliminazione dell'inquinamento^{1,2}. Il piano descrive anche il Livello 3 di emergenza (la cui gestione è prevista nel Piano antinquinamento del Dipartimento della Protezione Civile), nonché le attività che si svolgono in ambito di accordi internazionali.

L'attivazione del Piano MiTE avviene in continuità e per sussidiarietà alle azioni già poste in essere in attuazione dei POL, oltre che degli altri piani locali (quali, ad esempio, piani di emergenza esterna a cura delle Prefetture³, piani di sicurezza degli impianti/stabilimenti, monografie antincendio porti, piani comunali di emergenza protezione civile, ecc.) ed eventualmente dei Piani di Coordinamento delle Direzioni Marittime.

Tutte le attività mirano a garantire una risposta adeguata alla gravità dell'inquinamento, sia in atto che potenziale, attraverso un'organizzazione chiara, strutturata, coordinata ed efficace allo scopo di contenere, ridurre e minimizzare gli impatti sull'ecosistema marino.

Il presente Piano disciplina il coordinamento tra gli enti e le strutture interessate e le misure organizzative da adottare per consentire ai Capi di Compartimento Marittimo un'efficace direzione operativa delle operazioni rientranti nel Livello 1 e 2 (Capitolo 5.2 e 5.3) e descrive anche gli aspetti amministrativi ed economico-finanziari relativi al riconoscimento del debito, necessari per procedere al pagamento dei servizi e prestazioni a titolo oneroso svolte da mezzi navali antinquinamento non oggetto della convenzione tra il Ministero e il soggetto vincitore della gara europea e/o qualora non vi sia alcuna convenzione in essere, ed al recupero del credito vantato per l'attività antinquinamento svolta dal MiTE, nonché all'adozione delle misure relative al danno o minaccia imminente di danno ambientale eventualmente prodotto (Capitolo 5.9).

3.2 - Ambito di applicazione del Piano MiTE

Il presente piano si applica all'interno delle acque di giurisdizione italiana, tra la costa ed il limite

¹ Artt. 10 e 11 della Legge n. 979 del 1982 ed art. 3 della Convenzione OPRC 1990.

² Protocollo Emergency della Convenzione di Barcellona "Protocol Concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in cases of Emergency, Combating Pollution of the Mediterranean Sea"

³ Ai sensi del D. L.vo 105/2015.



esterno delle Zone di Protezione Ecologica (ZPE)⁴ e della Zona Economica Esclusiva (ZEE)⁵, nonché in alto mare al fine di adottare le misure necessarie a prevenire, attenuare o eliminare i gravi ed imminenti rischi per il litorale o per interessi connessi, che possono derivare dall'inquinamento delle acque marine da idrocarburi e/o da HNS, in seguito ad un sinistro marittimo o a fatti connessi a tale sinistro, che appaiano suscettibili di avere gravi e dannose conseguenze⁶.

Rimangono ferme le disposizioni in materia di obbligo di reportazione di incidenti marini e di accoglienza delle navi che necessitano di assistenza all'interno della Regione SAR italiana⁷.

⁴ Legge n. 61/2006

⁵ Legge n. 91/2021

⁶ Art. 2 del DPR 27 maggio 1978, n. 504 e art. I della Convenzione di Bruxelles del 1969, ratificata con L. n. 85/1977 sull'intervento in alto mare.

⁷ Artt. 17, 19, 20, 20 Bis e 20 Ter e allegato IV del D.lgs 19 agosto 2005, n.196.



4. ATTIVITA' DI PREVENZIONE

4.1 Prevenzione e monitoraggio

Le numerose attività poste in essere dal MiTE e dal Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera per prevenire i sinistri e gli sversamenti provenienti da qualsiasi fonte e disincentivare e contrastare attività illecite di inquinamento sono attuate attraverso un monitoraggio costante ed integrato tra le diverse componenti del sistema nazionale antinquinamento, rivolgendo una particolare attenzione alle aree sensibili (Allegato 5) e maggiormente a rischio. Il MiTE acquisisce e rende disponibili unità antinquinamento, equipaggiamenti e materiali costituenti le scorte nazionali antinquinamento dello Stato, nei limiti delle risorse finanziarie di cui dispone.

Il MiTE si avvale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, quale autorità a cui compete⁸, in via esclusiva:

- la direzione delle attività di sorveglianza marittima, per la prevenzione degli inquinamenti delle acque marine da idrocarburi e da *HNS*, all'interno delle acque soggette alla giurisdizione nazionale (acque interne marittime, acque territoriali, ZPE e ZEE), con particolare attenzione alle Aree Marine Protette (Allegato 5), nonché per l'accertamento delle violazioni delle norme volte alla tutela dall'inquinamento ed alla corretta gestione dei rifiuti delle navi, in mare e nei porti;
- il monitoraggio del traffico marittimo per prevenire il verificarsi di sinistri marittimi e per cooperare all'identificazione e intercettazione delle navi responsabili di eventi di inquinamento, nonché per il controllo di altre sorgenti di inquinamento accidentale, incluse quelle da terra (ad es: impianti industriali e fiumi).

Il Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera assicura le attività sopra indicate, sia nell'ambito dei prioritari compiti d'istituto sia in regime convenzionale con il MiTE, mediante:

- il Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera (CONGUARCOST), che svolge le funzioni di Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo (MRCC) e di *National Competent Authority* (NCA) relativamente al sistema integrato di monitoraggio *Vessel Traffic Management and Information System* (VTMIS);
- il Centro di Controllo Nazionale Ambiente (CCNA) istituito presso il Comando generale del Corpo;
- le Sale Operative delle Direzioni Marittime – Centri Secondari del Soccorso Marittimo (MRSC), delle Capitanerie di Porto e degli altri Uffici Marittimi dipendenti;
- i Centri di Coordinamento Ambientale Marino istituiti presso le Direzioni Marittime (CCAM),

⁸ Norme di riferimento: artt. 11, 12 e 23 della Legge n. 979/1982, artt. 2, 7, 8, 9 e segg. del D.Lgs. 196/2005, artt. 135 e 195 del D.Lgs. n. 152/2006, art. 12 del D.lgs. n. 202/2007, art. 7 della Legge n. 239/1998, comma 7 dell'articolo 19 della legge 6 dicembre 1991, n. 394, art. 20 della Legge n. 179/2002.



nonché attraverso l'attività di tutti i Comandi territoriali e dei Nuclei Operativi di Polizia Ambientale istituiti presso le Capitanerie di Porto;

- la componente aerea per l'attività di individuazione degli inquinamenti marini anche con l'ausilio di sensori per il telerilevamento ambientale;
- la componente navale, mediante l'impiego di unità di varie classi (alturiere e costiere);
- la componente dei Nuclei Subacquei del Corpo;
- il laboratorio analisi ambientali (LAB GC) "C.F. (CP) Natale De Grazia" in assetto mobile e tradizionale.

Il CONGUARCOST effettua per conto del MiTE un servizio integrato di sorveglianza satellitare, navale ed aerea per il monitoraggio di eventuali inquinamenti dalle piattaforme off-shore per l'estrazione di idrocarburi.

Ulteriori attività per prevenire i sinistri e gli sversamenti provenienti da impianti industriali e disincentivare attività illecite di inquinamento sono quelle derivanti dalla normativa relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose⁹, dall'Autorizzazione Integrata Ambientale¹⁰ e dal Decreto 23 gennaio 2017¹¹.

Annualmente, nell'ambito delle attività italo-franco-monegasche dell'Accordo RAMOGE, viene effettuata con mezzi aerei e navali, un'attività di monitoraggio e prevenzione degli scarichi illeciti da navi che vede attivamente coinvolti la CP-GC ed il MiTE.

Il RAM assicura il supporto tecnico-operativo al MiTE e informa COGECAP sulle direttive emanate dal Ministro¹².

Il Comitato per la sicurezza delle Operazioni a mare¹³, composto dal MiTE, dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, dalla Marina Militare, dal Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco (V.V.F.) e dall'ISPRA, ha finalità di prevenzione per la sicurezza delle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi estratti da piattaforme petrolifere.

⁹ Dlgs. 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi con sostanze pericolose" (c.d. "Direttiva Seveso III") che si applica agli "stabilimenti" nei quali sono presenti sostanze pericolose all'interno di uno o più impianti, comprese le infrastrutture o le attività comuni o connesse (cfr, art. 3 comma a).

¹⁰ Titolo III-bis "L'Autorizzazione Integrata Ambientale" della Parte II del Dlgs. 152/2006 e ss.mm.ii, che si applica alle installazioni che svolgono attività di cui all'Allegato VIII alla Parte Seconda del Dlgs. 152/2006 e ss.mm.ii.

¹¹ Decreto del 23 gennaio 2017 "Definizione delle dotazioni di attrezzature e scorte di risposta ad inquinamenti marini da idrocarburi, che devono essere presenti in appositi depositi di terraferma, sugli impianti di perforazione, sulle piattaforme di produzione e sulle relative navi appoggio".

¹² Art. 20 della Legge 31 luglio 2002, n. 179 (Istituzione del Reparto ambientale marino) e art. 11 del "Regolamento di Organizzazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare", approvato con D.P.C.M. 17 giugno 2019, n. 97, modificato con D.P.C.M. 6 novembre 2019, n. 138.

¹³ Il Comitato per la Sicurezza delle operazioni a mare (c.d. Comitato Offshore), istituito con Decreto legislativo 18 agosto 2015, n. 145, che recepisce la Direttiva 2013/30/UE, ha sede presso il Ministero dello sviluppo economico e si articola in uffici di livello dirigenziale non generale (Sezioni UNMIG) presso la Direzione generale per le infrastrutture e la sicurezza dei sistemi energetici e geominerari DG-ISSEG (in avvalimento al MITE ai sensi del D.L. 22/2021).



4.2 Luoghi rifugio - Accoglienza di navi che necessitano di assistenza

Ogni Capo di Compartimento, nell'ambito del Piano operativo locale, individua le procedure da adottare per valutare l'accesso di una nave che necessita di assistenza in un idoneo luogo di rifugio^{14,15}, se identificato nelle acque di propria competenza, ed esercita le altre competenze conferite dalla legge.

Il Direttore marittimo svolge l'attività di raccordo tra le dipendenti Capitanerie di Porto al fine di uniformare le procedure attuative per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza, anche nel quadro degli indirizzi impartiti dal MiTE.

4.3 Fonti di segnalazioni di inquinamento

Il comandante, l'armatore o il proprietario di una nave o il responsabile di un mezzo o di un impianto situato nella ZEE, nella ZPE, nelle acque territoriali, nelle acque interne marittime o sulla terraferma, nel caso di avarie o di incidenti agli stessi, suscettibili di arrecare, attraverso lo sversamento di idrocarburi o di *HNS*, danni all'ambiente marino, al litorale, alla costa o agli interessi connessi, è tenuto ad informare senza indugio l'Autorità Marittima più vicina al luogo del sinistro e ad adottare ogni misura che risulti al momento possibile per evitare ulteriori danni ed eliminare gli effetti dannosi già prodotti.

L'informazione circa un inquinamento marino da idrocarburi o *HNS*, in atto o potenziale, può altresì arrivare al CONGUARCOST, alle Capitanerie di Porto o al COIMAR anche da altre fonti (es. da navi o aerei in transito o da un impianto costiero e *offshore*, da un altro Stato rivierasco, dall'osservazione satellitare che produce un rapporto di inquinamento automatico, dai mezzi aeronavali della GC, dalle navi antinquinamento durante le attività di pattugliamento, da privati).

Quando il CONGUARCOST, le Capitanerie di Porto o il COIMAR vengono a conoscenza della presenza di un inquinamento da idrocarburi o da *HNS* o di qualsiasi situazione che possa potenzialmente provocare un inquinamento delle acque o della costa provvedono ad informare tempestivamente gli Enti centrali e periferici interessati utilizzando l'Allegato 1-A (**POLWARN**) della messaggistica **POLREP** (Allegato 1), vedi par. 5.1 Fase di allertamento.

¹⁴ Direttiva 2002/59/CE (relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio e di informazione sul traffico navale) come modificata dalla Direttiva 2009/17/CE.

¹⁵ Resolution IMO A.949(23) "Guidelines on Places of Refuge for ships in need of assistance".



5. GESTIONE DELLE EMERGENZE

5.1 Allertamento

Ai sensi del presente Piano la fase di allertamento inizia appena viene **notificato al COIMAR**, attraverso i canali ufficiali di trasmissione, resi noti agli enti competenti dalla DG PNM, la presenza di un inquinamento marino o di un potenziale pericolo di inquinamento marino da idrocarburi o HNS.

L'attivazione del Piano MiTE avviene in continuità e per sussidiarietà alle azioni già poste in essere in attuazione dei POL ed, eventualmente, dei Piani di Coordinamento delle Direzioni Marittime e si applica sino a quando l'emergenza non può essere più affrontata con i mezzi e le strutture previsti dagli stessi piani.

5.2 Emergenza di Livello 1 – inquinamento lieve o di media gravità

Inquinamento marino lieve o di media gravità, o potenzialmente tale, che per entità e/o estensione e/o tipologia di inquinante può essere gestito con personale, equipaggiamento e attrezzature localmente disponibili, senza rappresentare diretta, immediata e consistente minaccia per l'ambiente marino e per la costa e per il quale non sussistono rischi per la salute umana e per le attività socioeconomiche.

Tale inquinamento determina un **Livello 1** di emergenza che è regolamentata dai **Piani Operativi Locali (POL) dei Compartimenti marittimi**.

Il Capo di Compartimento Marittimo esercita¹⁶ la direzione strategica ed operativa delle operazioni nelle acque interne, territoriali, nella ZPE e nella ZEE, ricadenti nella propria area di competenza, dando attuazione a quanto stabilito nel POL o, laddove necessario in caso di inquinamenti che coinvolgono più Compartimenti, nel Piano di Coordinamento della Direzione Marittima di appartenenza, nonché provvede alla immediata diffida¹⁷ dell'armatore e del Comandante della nave o del mezzo responsabile o del responsabile dell'impianto a terra e/o off-shore, qualora noti (Allegato 3).

Sono emergenze di Livello 1, ad esempio, quegli sversamenti di idrocarburi leggeri (ad es. diesel), di piccole/medie quantità che si verificano nei porti o al largo, per i quali non sussistono rischi per la salute umana, per gli ecosistemi marini e costieri e per le attività socioeconomiche.

¹⁶ Ai sensi dell'art. 11 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979.

¹⁷ Art. 12, Legge 31 dicembre 1982, n. 979.



5.2.1 Enti coinvolti e processo decisionale di Livello 1

Il **Capo del Compartimento Marittimo** nell'area di sua competenza è responsabile della gestione dell'emergenza, mettendo in atto tutte le misure necessarie allo scopo di prevenire, ridurre, contenere e/o minimizzare l'inquinamento marino. Il Capo del Compartimento Marittimo è pertanto competente a porre in essere le seguenti azioni:

- acquisire e verificare ogni informazione utile a conseguire un quadro della situazione, il più completo possibile, informando e aggiornando tempestivamente le Autorità centrali e locali interessate utilizzando prioritariamente la messaggistica POLREP di cui all'Allegato 1;
- assumere la direzione strategica ed operativa delle operazioni di risposta, in base alle informazioni disponibili e alle conseguenti valutazioni, anche con l'impiego dei sistemi di monitoraggio del traffico navale;
- provvedere alla immediata diffida dell'armatore e del Comandante della nave o del mezzo responsabile o del responsabile dell'impianto (Allegato 3);
- attivare un Centro di Coordinamento e Controllo con le istituzioni locali coinvolte, dandone informazione al COIMAR, al CONGUARCOST ed al RAM;
- informare il COIMAR in caso di indisponibilità di mezzi antinquinamento chiedendo, anche per le vie brevi, di definire eventuali indirizzi strategici per la risoluzione dell'emergenza;
- impiegare unità e mezzi della Guardia Costiera disponibili nel Compartimento Marittimo, nonché quelli previsti nel Piano di Coordinamento della Direzione Marittima di appartenenza;
- impiegare, previa autorizzazione del MiTE anticipata anche per le vie brevi, unità in convenzione con il MiTE – DG PNM;
- impiegare, qualora si verificano situazioni particolari per le quali i mezzi del MiTE non siano adeguati o disponibili e, previa autorizzazione del suddetto Dicastero anticipata anche per le vie brevi, unità a titolo oneroso presenti nella propria area di competenza o prontamente disponibili presso altri Compartimenti, dando comunque precedenza, qualora parimenti idonee, a quelle nella disponibilità di altre Amministrazioni Pubbliche;
- impiegare, dandone comunicazione al MiTE anche per le vie brevi, mezzi resi disponibili da altri Enti con oneri a loro carico, eventualmente anche individuati nei POL;
- designare il "Coordinatore in zona" (O.S.C.) (Allegato 2), responsabile delle operazioni in mare;
- richiedere, se del caso, a CONGUARCOST l'intervento e l'impiego di altri mezzi navali e aeromobili della Guardia Costiera, nonché, laddove disponibili e sempre tramite CONGUARCOST, mezzi navali e aeromobili appartenenti ad altri Organi dello Stato;
- chiedere al Direttore Marittimo e/o al CONGUARCOST l'eventuale invio di risorse umane e strumentali del Corpo del cui supporto ritenga indispensabile avvalersi;
- richiedere al MiTE – DG PNM l'autorizzazione ad utilizzare prodotti assorbenti non inerti o ad azione disperdente, da scegliersi fra quelli riconosciuti idonei dal predetto Ministero (Allegato 4);
- richiedere il supporto tecnico-scientifico di altri Enti e Istituzioni presenti nell'area (ARPA-SNPA, Chimico del Porto, ecc.);
- esercitare, nell'area di giurisdizione, le altre competenze per legge attribuite.¹⁸

¹⁸ Riferimenti normativi: artt. 17, 19 e da 20 a 20 quater del D.Lgs. n. 196/2005.



5.3 Emergenza Locale, di Livello 2 – inquinamento grave

Inquinamento marino grave, o potenzialmente tale, che per entità e/o estensione e/o tipologia di inquinante rappresenti una seria minaccia per la costa o metta a rischio le aree di alto valore intrinseco (Allegato 5) e/o che non possa essere gestito con personale, equipaggiamento e attrezzature localmente disponibili e che comporti la dichiarazione di **Emergenza Locale** da parte del Capo del Compartimento¹⁹. In tale situazione rientrano gli inquinamenti che richiedono assistenza e risorse aggiuntive locali, regionali, statali o internazionali.

L'intervento, nei casi di scenari di inquinamento, anche potenziale, di **Livello 2 è regolamentato dal presente Piano** sia per quanto attiene la scelta delle strategie operative che la relativa gestione.

È incluso in questo Livello anche l'inquinamento che viene gestito nell'ambito di accordi internazionali (capitolo 5.5) e quello che per estensione e/o entità coinvolge più Compartimenti Marittimi, fino a quando non intervenga la dichiarazione di emergenza nazionale.

Alcuni esempi di potenziali scenari riconducibili a un Livello 2 di emergenza sono: lo sversamento da una nave in navigazione di rilevanti quantitativi di idrocarburi a causa di incidente (incaglio/collisione/ecc.), che potrebbero raggiungere la costa, mettere a rischio le aree di alto valore intrinseco (Allegato 5) o particolari specie protette, nonché le attività di pesca e allevamento presenti nella zona e, in generale, ogni altro tipo di attività legata ad ogni legittimo utilizzo della risorsa marina oppure gli sversamenti gestiti in ambito del RAMOGEPol.

5.3.1 Enti coinvolti e processo decisionale

Nel Livello 2, il **Capo del Compartimento Marittimo**, nell'area di sua competenza, oltre alle azioni poste in essere nel livello 1, è competente inoltre per:

- dichiarare l'Emergenza Locale e darne immediata comunicazione al COIMAR attraverso il format di cui all'Allegato 6, informando anche il Direttore Marittimo (qualora non coincidente), il Dipartimento della Protezione Civile, la locale Prefettura e gli Enti locali interessati;
- dirigere le operazioni, sulla base del presente Piano, del POL e, se del caso, del piano di coordinamento della Direzione Marittima;
- qualora l'inquinamento giunga sulla costa o la minacci, condurre le operazioni in mare in sinergia con le misure previste dai Piani Provinciali di Protezione Civile;
- in base all'evoluzione degli eventi, rivalutare insieme al COIMAR il livello di emergenza in qualsiasi momento.

Nel Livello 2, il **MITE** è competente per:

- la direzione strategica delle attività a mare di difesa dagli inquinamenti provocati da idrocarburi

¹⁹ Cfr.: comma 2 dell'art. 11 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979.



e HNS nelle acque sotto la giurisdizione nazionale ed in particolare nella ZEE, nella ZPE²⁰, secondo le procedure previste nel presente Piano; resta ferma la direzione operativa da parte dei Capi dei Compartimenti Marittimi, competenti per territorio, ed eventualmente del superiore Direttore Marittimo;

- l'autorizzazione all'impiego di unità navali antinquinamento in convenzione con il MiTE, anche qualora dislocate fuori dal Compartimento marittimo, ove sia in atto l'inquinamento o il pericolo di inquinamento;
- l'autorizzazione o la disposizione all'impiego di mezzi e sistemi non oggetto di specifica convenzione con il MiTE, anche su richiesta del Capo del Compartimento;
- le autorizzazioni per interventi di mezzi, attrezzature e personale, in regime di riconoscimento del debito;
- l'autorizzazione all'impiego di unità navali appartenenti a privati o ad altre amministrazioni dello Stato;
- la richiesta/messa a disposizione di unità navali antinquinamento, di/a Paesi stranieri, in conformità agli accordi internazionali;
- la richiesta di mezzi antinquinamento, materiali e personale specializzato, all'EMSA attraverso il CECIS e al REMPEC;
- l'autorizzazione all'impiego di prodotti assorbenti non inerti²¹ e di disperdenti²²;
- l'espletamento delle procedure amministrative, basate anche su attività e rilievi sul campo, inerenti le richieste di compensazione dei danni ai sensi della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (CLC, 1969), della Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (*Fund*, 1971) e relativi protocolli, nonché della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dell'inquinamento da idrocarburi (*Bunker Oil*, 2001);
- la valutazione e l'autorizzazione per l'impiego degli assetti scorta;
- la proposta di dichiarazione di emergenza nazionale al Presidente del Consiglio dei Ministri;
- l'attuazione del coordinamento previsto dal presente Piano attraverso la competente DG PNM, che si avvale del supporto tecnico-operativo del RAM e dell'ISPRA, nonché di esperti di altri Enti dipendenti o in convenzione, quando ritenuto necessario per il raggiungimento ottimale dei propri obiettivi;
- l'attivazione, quando ritenuto opportuno, di un **Comitato di Coordinamento per l'emergenza**;
- l'attivazione del Piano RAMOGEPol e di altri Accordi internazionali in essere.

ISPRA fornisce supporto tecnico-scientifico al MiTE e alle altre istituzioni coinvolte su tematiche di carattere ambientale. Tale supporto si concretizza nel:

- rendere tempestivamente disponibili conoscenze tecnico-scientifiche per le azioni di contrasto agli inquinamenti marini, anche attraverso sopralluoghi e verifiche sul campo;

²⁰ Ai sensi della Legge 239/1998.

²¹ D.D. 31/03/2009 (G.U. n. 114 del 19/5/2009) modificato dal D.D. 13/03/2013 (G.U. n. 84 del 10/04/2013) e s.m.i..

²² D.D. 25/02/2011 (G.U. n. 74 del 31/03/2011) e s.m.i..



- apportare ai tavoli decisori conoscenze e dati di natura ambientale idonei a indirizzare le strategie di lotta all'inquinamento;
- consentire di assumere decisioni anche sull'impiego eventuale di prodotti ad azione disinquinante, tenendo nel debito conto le caratteristiche ecologiche e socio-economiche dell'area colpita;
- monitorare l'evolversi degli eventi, con particolare riguardo al comportamento e destino degli inquinanti in ambiente marino e costiero;
- coordinare le attività delle Agenzie regionali competenti appartenenti al SNPA.

CONGUARCOST autorizza, anche su richiesta del MiTE, l'impiego dei mezzi del Corpo per le connesse attività di rilevamento dei dati ambientali e svolge le seguenti funzioni e compiti:

- fornisce al Direttore Marittimo o al Capo di Compartimento Marittimo ogni possibile assistenza, anche mediante:
 - l'invio e l'impiego di mezzi aerei del Corpo per la ricognizione dell'area;
 - l'impiego dei mezzi navali, subacquei e terrestri del Corpo, non nell'immediata disponibilità del Capo di Compartimento Marittimo;
 - la presentazione al COIMAR delle esigenze operative manifestate dal Capo di Compartimento Marittimo o dal Direttore Marittimo, ovvero valutate in sede centrale, tese a richiedere idonei assetti aeronavali di altre Amministrazioni dello Stato;
- designa, sentito il COIMAR, l'Autorità Marittima per la direzione operativa delle attività di risposta nelle acque che coinvolgono più Compartimenti Marittimi, (vedi Allegato 7);
- designa, sentito il COIMAR, l'Autorità Marittima per la direzione operativa delle attività di risposta nelle acque al di fuori della giurisdizione del Compartimento marittimo;
- attua le misure di emergenza nelle proprie strutture e con proprie procedure, al fine di seguire l'evoluzione delle operazioni di disinquinamento condotte a livello periferico, in particolare:
 - elabora le proposte operative per la gestione dell'emergenza in materia ambientale, in supporto al Capo di Compartimento Marittimo e/o alla Direzione Marittima che dirige/coordina le operazioni ed autorizza l'invio di mezzi aeronavali, subacquei e terrestri del Corpo;
 - propone al COIMAR l'impiego di mezzi aeronavali;
 - mantiene informato il MiTE sull'andamento delle operazioni.

Il **Direttore Marittimo** è competente a:

- elaborare e rendere esecutivo, sulla base dei POL dei Compartimenti Marittimi dipendenti, un "piano di coordinamento" della Direzione Marittima, per la propria area di competenza che coordini le operazioni poste in atto dai Capi di Compartimento nei casi in cui l'inquinamento interessi più Compartimenti ricadenti nella propria Zona Marittima;
- rischierare, su richiesta dei Capi di Compartimento Marittimo dipendenti, le unità e i mezzi antinquinamento di cui può disporre direttamente;
- inviare, sempre su richiesta dei Capi di Compartimento Marittimo, ulteriori risorse umane e strumentali del Corpo;



- svolgere l'attività di raccordo tra le competenti Capitanerie di Porto²³;
- qualora designato dal CONGUARCOST, con messaggio in Allegato 7, assume la Direzione Operativa di un'emergenza che ha luogo in un'area ricadente all'interno di più di un Compartimento Marittimo o di più di una Zona Marittima.

Il **Prefetto**, d'intesa con il Capo del Compartimento Marittimo, si attiva per predisporre e mettere in atto, laddove necessario, tutte le misure di salvaguardia dei tratti di costa minacciati, in base allo specifico Piano Provinciale e raccordandosi con i Sindaci interessati all'emergenza. Detto intervento si colloca nell'architettura del Piano DPC e viene attuato in concomitanza e coordinamento con il presente Piano MiTE, con il supporto del Capo del Compartimento Marittimo.

Il **Comitato di Coordinamento per l'emergenza**, qualora necessario, è attivato dal MiTE – DG PNM e potrà riunirsi preferibilmente presso il Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera o in altra sede (anche in modalità remota); è presieduto dal Direttore Generale del MiTE – DG PNM, o un suo delegato, ed è costituito da rappresentanti di:

- COGECAP - Reparto III;
- Dipartimento della Protezione Civile;
- Il Capo del Compartimento Marittimo interessato o da un suo delegato;
- Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA);
- RAM.

Il Comitato potrà essere integrato, caso per caso, "*ratione materiae*", da:

- un rappresentante di altre Direzioni Generali del MiTE, sentito il Dipartimento Amministrazione Generale, Pianificazione e Patrimonio Naturale (DiAG);
- un rappresentante del Ministero dell'Interno - Dipartimento dei Vigili del Fuoco;
- rappresentanti o esperti di altri Enti, Istituti Pubblici di Ricerca, Associazioni;
- ulteriori esperti dal settore privato.

Il Comitato avrà le seguenti attribuzioni:

- l'emanazione di direttive alle Autorità Marittime per la messa ed il mantenimento in "sicurezza ambientale" di navi e di relitti che possano essere causa di inquinamenti in mare e per la risoluzione di situazioni di pericolo, di cui agli artt. 11 e 12 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979;
- l'emanazione di direttive e di istruzioni per le operazioni di pulizia e ripristino delle acque del mare e del litorale, per lo smaltimento del materiale eventualmente recuperato;
- la determinazione di criteri e modalità per la successiva verifica della presenza di eventuali danni ai fondali marini, alla colonna d'acqua e in superficie;
- l'elaborazione di misure di supporto economico e finanziario da mettere in atto a livello centrale per sostenere gli interventi sostenuti in ambito locale (riconoscimento del debito, compensazione dei danni, ecc.);

²³ Cfr.: comma 3 dell'articolo 20 del D.Lgs. n. 196/2005.



- l' informativa al Ministro del MiTE e alla stampa sull'andamento delle operazioni, sentito anche il DiAG.

5.4 Emergenza Nazionale, di Livello 3 – inquinamento gravissimo

Inquinamento gravissimo, o potenzialmente tale, che per entità e/o estensione e/o tipologia di inquinante, richiede la dichiarazione di emergenza nazionale. In tale situazione rientrano inquinamenti che necessitano di assistenza e risorse aggiuntive statali o internazionali.

Si tratta di una situazione che, per dimensioni o gravità, richiede l'impiego di risorse straordinarie anche nell'imminenza dell'evento, attraverso la **dichiarazione dello stato di emergenza nazionale**²⁴. Sono quindi emergenze di Livello 3 le emergenze con gli scenari gravissimi in cui i mezzi impiegati dal Capo del Compartimento, dal COGECAP e dal MiTE non sono sufficienti a rispondere all'inquinamento e quindi occorre dichiarare l'emergenza nazionale.

Sono emergenze di Livello 3, ad esempio, l'esplosione a bordo di una petroliera che provoca sversamento di ingenti quantità di idrocarburi, contaminando lunghi tratti di costa della penisola.

L'intervento, nei casi di scenari di inquinamento, anche potenziale, di **Livello 3 è regolamentato dal Piano DPC** e normalmente prosegue l'attività emergenziale del Livello 2.

5.4.1 Enti coinvolti e processo decisionale di Livello 3

Qualora l'emergenza non sia fronteggiabile con i mezzi di cui il MiTE dispone, il Ministro della Transizione Ecologica chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di promuovere la dichiarazione di emergenza nazionale²⁵.

In presenza dei presupposti di legge, il Consiglio dei ministri provvede alla deliberazione dello stato d'emergenza di rilievo nazionale²⁶.

Il **Dipartimento della Protezione Civile**, a seguito della deliberazione dello stato di emergenza nazionale, attua il coordinamento delle attività delle forze impegnate a livello nazionale, territoriale e periferico per la difesa da inquinamento di idrocarburi o HNS applicando il Piano DPC.

Tale coordinamento si attua nell'imminenza dell'evento anche attraverso la convocazione del Comitato Operativo nazionale della protezione civile²⁷.

²⁴ Riferimenti normativi: artt. 23 e 24 del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n.1 "Codice della protezione civile", art. 11, comma 4 della Legge 31 dicembre 1982, n. 979, con conseguente applicazione della Legge 24 febbraio 1992, n. 225 e ss.mm.ii..

²⁵ Ai sensi dell'art. 11, comma 4, della Legge 31 dicembre 1982, n. 979

²⁶ Ai sensi dell'art. 24, comma 1 e comma 8, del D.Lgs. 2 gennaio 2018, n. 1 ("Codice della protezione civile")

²⁷ Art. 14 del D.Lgs. 1/2018 "Codice della protezione civile".



5.5 Emergenze nell'ambito di accordi internazionali

Le emergenze ricadenti nell'ambito di competenza di accordi internazionali vengono gestite per l'Italia come **Livello 2** dal MITE.

Il **MITE** è l'Autorità nazionale competente a richiedere e/o fornire assistenza ad altri Paesi con i quali sono in vigore accordi internazionali di cooperazione e lotta agli inquinamenti marini da idrocarburi e HNS ad esempio RAMOGE. Le aree di intervento, le competenze e le modalità operative degli accordi sono disciplinate da specifici Piani di Emergenza (ad esempio RAMOGEPol Allegato 8).

5.5.1 Enti coinvolti e processo decisionale in caso di attivazione di accordi internazionali

Gli Enti responsabili ed il processo decisionale sulla gestione delle emergenze in zona sotto tutela internazionale fanno riferimento ai relativi Piani di coordinamento previsti dai rispettivi accordi, (ad es. il RAMOGEPol i cui riferimenti sono indicati nell'Allegato 8 del Presente Piano).

5.6 Gestione rifiuti

Gli interventi di disinquinamento in mare comportano la rimozione di prodotti inquinanti che generano rifiuti liquidi e, in molti casi, anche rifiuti solidi.

I **rifiuti liquidi** sono costituiti principalmente da miscele di idrocarburi o HNS, disperse o emulsionate in percentuali diverse con acqua di mare (a seconda anche delle modalità di raccolta) e sono contenuti in apposite casse di stoccaggio dell'unità navale antinquinamento, definite *rec-oil*.

I **rifiuti solidi** possono essere costituiti:

- dall'inquinante stesso (idrocarburi o HNS) anche in forma di grumi²⁸ ;
- da detriti galleggianti, già presenti in mare o prodotti a seguito di un sinistro navale, contaminati dall'inquinante;
- dagli stessi materiali e attrezzature utilizzati per il recupero o il contenimento degli inquinanti²⁹ o dai dispositivi di protezione individuale degli operatori.

Una volta individuato il comportamento in mare del prodotto inquinante e valutate le tecniche applicabili, anche in base alle condizioni meteo marine, il Comandante dell'unità navale, in accordo con l'Autorità Marittima competente, pone in atto tutte le attività necessarie per il contenimento e la rimozione dei prodotti inquinanti.

I prodotti inquinanti rimossi, come anche i materiali e le attrezzature contaminati durante le operazioni di raccolta che non possono essere riutilizzati³⁰, sono **gestiti secondo quanto previsto dalla normativa nazionale** in materia di rifiuti³¹, tenendo conto delle indicazioni fornite dall'Autorità

²⁸ Es. tarballs (grumi catramosi)

²⁹ Es. panne o fogli oleoassorbenti, residui di assorbenti inerti, ecc

³⁰ Come ad es. le panne o i fogli oleoassorbenti

³¹ Parte IV del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152.



Marittima o dall'Autorità Portuale, al fine di agevolare le attività di raccolta e gestione dei rifiuti.

5.7 Chiusura delle emergenze

A fine emergenza un messaggio di conclusione della stessa (**POLINF "FINALE"** Allegato 1-B) viene inviato da parte del Capo del Compartimento Marittimo a tutti i soggetti attivamente coinvolti nella gestione dell'emergenza.

5.8 Valorizzazione delle esperienze acquisite

Alla fine di ogni emergenza, almeno di Livello 2, il **MiTE** raccoglie resoconti delle attività svolte da parte di tutti i soggetti pubblici interessati attivamente nelle azioni di lotta all'inquinamento, al fine di produrre una **relazione riassuntiva** in cui siano presenti sia i punti di forza sia i punti di debolezza riscontrati. Tale relazione riassuntiva viene inviata ai soggetti interessati per identificare le eventuali azioni correttive da porre in essere e le possibili modalità di implementazione.

Un *debriefing* collegiale può essere organizzato, laddove ritenuto opportuno, al fine di individuare eventuali proposte di miglioramento o azioni correttive da applicare in futuro.

A fini statistici, le informazioni sulle navi che hanno determinato una situazione di emergenza, vengono inserite nel sistema di raccolta dati dell'EMSA "*SafeSeaNet*".

5.9 Aspetti amministrativi ed economico-finanziari

5.9.1. Procedure di riconoscimento di debito

Laddove il **MiTE autorizzi**, in presenza dei relativi presupposti e previe le necessarie e dovute valutazioni, mezzi e/o strumentazioni e/o attrezzature, a titolo oneroso, non oggetto di convenzione e/o qualora non vi sia alcuna convenzione in essere, si procederà al pagamento dei servizi e prestazioni rese mediante procedure di riconoscimento di debito.

Al fine di garantire la correttezza delle procedure, è necessario che le valutazioni e l'eventuale autorizzazione del MiTE all'intervento e all'impiego delle risorse di cui sopra siano state effettuate, oltre che attraverso una valutazione autonoma del MiTE, anche previa richiesta della competente Autorità Marittima, accompagnata da proprie valutazioni in ordine alla validità, efficacia, convenienza, etc., dei servizi e prestazioni da acquisire.

Successivamente a fine intervento, la medesima Autorità Marittima, con apposita relazione sulle attività svolte, attesta la regolare esecuzione delle stesse ed in particolare appone il relativo visto di congruità dei costi.

Acquisita la suddetta documentazione ed effettuate le ulteriori verifiche, il MiTE attiva la procedura



di riconoscimento di debito e l'impiego delle risorse finanziarie, ferma restando la possibilità di riconoscere anche solo in parte gli importi richiesti, sulla base delle verifiche di congruità svolte.

5.9.2. Recupero del credito e danno ambientale

A conclusione dell'intervento antinquinamento autorizzato dal MiTE, lo stesso esegue le procedure istruttorie volte al recupero degli importi dovuti per l'attività svolta dai mezzi preventivamente autorizzati ad operare, nonché all'adozione delle misure relative al danno o minaccia imminente di danno ambientale eventualmente prodotto.

In particolare, il **MiTE** acquisisce dalla competente Autorità Marittima la documentazione necessaria alla ricostruzione del sinistro, relativa all'individuazione dei responsabili e all'accertamento in ordine alla presenza di polizze assicurative, e, qualora presente, dall'Ente titolare in concessione del servizio antinquinamento la quantificazione degli importi dovuti, nonché dall'ISPRA l'eventuale quantificazione del danno ambientale.

A conclusione dell'istruttoria, il MiTE procede nei confronti degli accertati responsabili, ove individuati (armatore/proprietario/Comandante/Compagnia assicurativa del mezzo o dell'impianto che abbia causato il sinistro), al recupero degli importi dovuti per l'attività antinquinamento espletata³², anche solo a titolo preventivo, sia con atti di natura stragiudiziale che, se necessario, dando corso alle opportune azioni giudiziarie anche per il tramite dell'Avvocatura di Stato.

La richiesta di pagamento viene inoltrata, in presenza dei relativi presupposti e laddove presente, anche alla Compagnia che al momento del sinistro assicurava il mezzo o l'impianto.

Laddove dall'inquinamento sia derivato anche un danno o un'imminente minaccia di danno ambientale, il MiTE pone altresì in essere le azioni previste dal D.Lgs. n. 152/2006 (Codice dell'Ambiente) per ottenerne dai responsabili la riparazione o il risarcimento.

Inoltre, in presenza dei relativi presupposti, il MiTE pone in essere le procedure inerenti le richieste di compensazione dei danni ai sensi della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni da inquinamento da idrocarburi (CLC, 1969), della Convenzione internazionale sull'istituzione di un fondo internazionale per il risarcimento dei danni causati dall'inquinamento da idrocarburi (*Fund*, 1971) e relativi protocolli, nonché della Convenzione internazionale sulla responsabilità civile per i danni dell'inquinamento da idrocarburi (*Bunker Oil*, 2001).

Le suddette Convenzioni internazionali prevedono una procedura regolata dall'*International Oil Pollution Compensation Funds* (IOPC Funds), descritta nella manualistica prodotta dallo stesso Istituto (www.iopcfunds.org).

³² Ai sensi del combinato disposto di cui all'art. 12 della Legge 31 dicembre 1982 n. 979 e all'art. 1, comma 1101 della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Legge finanziaria 2007).



6. INQUINAMENTO DA IDROCARBURI

6.1 Possibili scenari e tipologie di emergenza

Un inquinamento marino da idrocarburi può essere originato per motivi operativi, accidentali o volontari, da diverse fonti, note o sconosciute tra cui: navi, impianti petroliferi di estrazione e di raffinazione, condotte sottomarine, cisterne di combustibile per impianti industriali, ecc. L'idrocarburo può essere sversato direttamente in mare oppure essere veicolato al mare da fiumi, canali, condotte nonché arrivare a mare dopo essersi infiltrato nel terreno della costa.

Le cause che hanno determinato l'inquinamento (operative, accidentali o volontarie), la sua origine ed il fatto che la fonte sia nota o sconosciuta sono **variabili** che influenzano i tempi di inizio delle attività antinquinamento, le strategie di contrasto, le attività di polizia giudiziaria messe in atto per perseguire gli eventuali responsabili e la successiva attività di recupero crediti.

Altre variabili invece determinano, in maniera più stringente, il Livello di emergenza:

- le caratteristiche chimico fisiche del prodotto (le più importanti dal punto di vista operativo sono generalmente: la densità, la viscosità e il *pour point*) che determinano la persistenza, la tossicità ed il comportamento in mare;
- il quantitativo sversato;
- l'area interessata sia dal punto di vista ambientale (presenza di AMP, SIC, ZSC, ZPS, aree di particolare pregio naturalistico ma anche aree di nidificazione di specie protette, ecc.) sia socio-economico (aree di mitilicoltura, itticoltura, zone con alto valore turistico, presenza di dissalatori, prese a mare per il raffreddamento di impianti industriali, ecc.);
- la distanza dalla costa, che limita i mezzi che possono intervenire, determinando i tempi di risposta in mare e sulla costa stessa;
- le condizioni meteo-marine, che determinano i processi di invecchiamento (*weathering*) del prodotto in mare, modificando il suo comportamento e le tecniche di intervento;
- l'idrologia dell'area interessata (presenza di fiumi, canali che scaricano a mare, ecc.);
- se l'inquinamento è in maniera graduale nel tempo (tubature che perdono, relitti che rilasciano ecc.) o se invece l'evento di inquinamento è in un arco temporale ristretto e in modo massivo e non ci si aspettano altri sversamenti;
- il periodo dell'anno (a parità di area colpita, la variabilità stagionale incide in maniera determinante, dal punto di vista dell'impatto sia ambientale sia socio-economico).

6.2 Modalità operative

Nel contrasto agli sversamenti di idrocarburi in mare, le azioni che maggiormente garantiscono, in linea con il principio di precauzione, la salvaguardia ambientale e socio-economica delle risorse messe a rischio, sono: la **riduzione/eliminazione** delle sorgenti di sversamento, il **contenimento** e la **raccolta** meccanica dell'inquinante. Queste azioni infatti tendono a limitare l'area colpita,



l'eventuale impatto sulla costa e nel contempo ridurre al minimo i quantitativi di prodotto che, inevitabilmente, resteranno in mare.

In mare per il **contenimento** si usano speciali attrezzature definite barriere galleggianti o "panne" il cui dispiegamento avviene, ad opera di personale specializzato delle navi antinquinamento, con l'ausilio di bracci meccanici e/o di piccoli battellini di supporto per il corretto posizionamento dinamico in mare, mentre per la **raccolta** si usano mezzi meccanici chiamati "*skimmer*" (con tecnologia a caduta, a *disk oil*, a stramazzo, *sweeping harms*, ecc.) oppure materiali assorbenti (inerti e non inerti) che mai si presentano in forma sfusa ma sempre confezionati sotto forma di panne/cuscini/pon-pon o in forma di fogli, ecc.. In alcuni casi, data l'alta viscosità del prodotto, la raccolta può essere effettuata anche con reti o altri mezzi di raccolta manuale.

Le **capacità operative** delle singole unità antinquinamento dipendono oltre che dalle caratteristiche del prodotto sversato e dalle condizioni meteo marine, anche dalle caratteristiche tecniche dell'imbarcazione (abilitazione alla navigazione costiera o d'altura, ecc.), dai materiali e mezzi a disposizione, dai tempi di lavoro e dalle capacità di stoccaggio del materiale recuperato.

Esistono altre modalità di intervento che però, non rispettando il principio di eliminare/ridurre la presenza dell'inquinante nell'ambiente, devono essere accuratamente valutate caso per caso da personale esperto in materia (ad esempio la dispersione, l'*in situ-burning*, il *capping*, ecc.) e approvate dal MiTE.

Un'ulteriore modalità di intervento è la **dispersione** degli idrocarburi dalla superficie marina nella colonna d'acqua con l'impiego di prodotti ad azione disperdente. Questi agiscono chimicamente sugli idrocarburi svolgendo una funzione tensioattiva che favorisce la disgregazione delle particelle lungo la colonna d'acqua ma che, di conseguenza, ne impedisce il loro recupero. In Italia i prodotti ad azione disperdente vengono usati solo come ***extrema ratio*** e soltanto quando tutti gli altri sistemi di intervento sono inapplicabili e/o hanno fallito.

Si sottolinea, in particolare, che l'uso dei prodotti ad azione disperdente e dei prodotti assorbenti non inerti (preventivamente sottoposti all'iter per il riconoscimento di idoneità da parte del MiTE, ex DD 25/02/2011) (Allegato 4) deve essere espressamente e **preventivamente autorizzato dal COIMAR del MiTE** al fine di valutarne l'effettiva necessità ed efficacia, nel caso specifico. La valutazione del MiTE, pure se la decisione rimane sempre dipendente dallo scenario specifico, si basa su un diagramma di flusso che supporta il processo decisionale nella scelta delle migliori strategie di intervento, tenendo in considerazione:

- le dimensioni della chiazza;
- le condizioni meteomarine;
- la tipologia dell'area coinvolta e/o minacciata;
- la densità dell'idrocarburo e la sua viscosità cinematica, riferite al prodotto sversato non al *tal quale* (si considerano anche i processi di *weathering* e quindi si valuta anche la finestra temporale di intervento);
- la profondità dei fondali e la distanza dalla costa;
- l'impossibilità di intervenire con altri sistemi.

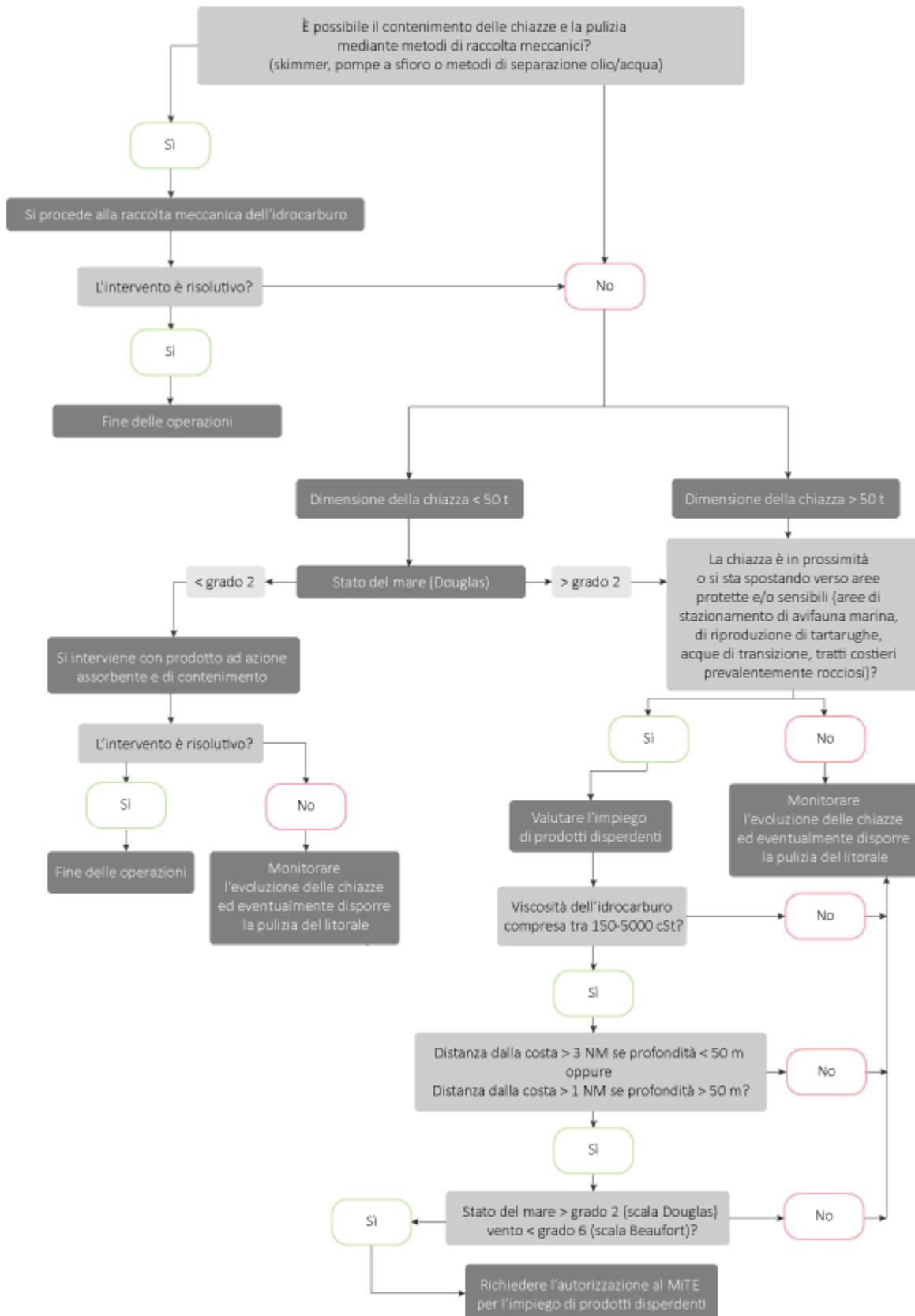


Diagramma decisionale per la scelta delle migliori strategie di intervento (da procedure operative adottate dall'Italia in ambito RAMOGEPol)



Le modalità operative di più unità navali sono coordinate da un **OSC**, che riceve indicazioni sulla strategia di lotta dal Capo del Compartimento Marittimo, in contatto e consultazione con il MiTE, con il supporto di ISPRA e del RAM.

Per un maggior dettaglio sulle tecniche da impiegare nel contrasto a un inquinamento di idrocarburi in mare, si rimanda in particolare alla lettura del “Quaderno delle Emergenze Ambientali in Mare n. 1. Sversamento di idrocarburi in mare: stima delle conseguenze ambientali e valutazioni delle tipologie di intervento” realizzato da ISPRA e MiTE (Allegato 9).



7. INQUINAMENTO DA HNS

7.1 Generalità e normativa di riferimento

Il presente Piano può attivarsi anche nel caso di sversamenti di altre sostanze inquinanti, pericolose e nocive. **La definizione di sostanze pericolose e nocive** (*Hazardous and Noxious Substances – HNS*) considerata nel presente Piano è quella adottata dal Protocollo alla Convenzione di Barcellona, “Protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo”³³ che definisce le sostanze *HNS* come “ogni sostanza diversa da un idrocarburo che, se introdotta nell'ambiente marino, rischia di mettere in pericolo la salute umana, nuocere alle risorse biologiche e alla flora e alla fauna marine, recare pregiudizio alle attrattive dell'ambiente marino o ostacolare qualsiasi altro utilizzo legittimo del mare”³⁴. Secondo quest’approccio, la definizione include, tra i prodotti considerati, anche carichi quali: carbone, cemento, minerali grezzi, granaglie, olii vegetali.

Nell’Allegato A della legge 979/82 “Sostanze nocive all’ambiente marino di cui è vietato lo scarico da parte del naviglio mercantile nel mare territoriale italiano”, rientrano alcune delle sostanze pericolose e nocive considerate nel presente capitolo. In considerazione della vetustà del suddetto allegato e del fatto che sempre nuove sostanze vengono trasportate via mare, l’elenco degli *HNS* da considerare è quello presente e periodicamente aggiornato nel capitolo 3 dell’*IMDG code* (*International Maritime Dangerous Goods code*) per quelle trasportate in colli e nel capitolo 17 dell’*IBC* (*International Code for the construction and equipment of ships carrying dangerous chemicals in bulk*) per quelle alla rinfusa, nonché quelle autorizzate in via provvisoria nelle liste della MEPC.2/circ. periodica (<https://www.imo.org/en/OurWork/Environment/Pages/ChemicalsReportingForms.aspx>).

Per gli *HNS* le modalità di intervento vanno valutate caso per caso da personale esperto a seconda delle caratteristiche del prodotto sversato, dato l’elevato numero e le differenti tipologie di *HNS* movimentate ed il loro diverso comportamento e destino, date le caratteristiche chimico-fisiche, una volta rilasciati nell’ambiente.

Pertanto, l’attività di intervento in mare è strettamente legata alla conoscenza delle caratteristiche dei singoli prodotti e delle interazioni di questi tra loro, con il contesto fisico, chimico ed ecologico in cui si è verificato lo sversamento, considerate anche le modalità di trasporto (alla rinfusa, in colli o container) che ne condizionano il destino in mare; analogamente risulta di prioritaria rilevanza la capacità di risposta in ambito locale alle diverse tipologie di *HNS*, in funzione dei mezzi e degli

³³ Protocol Concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of The Mediterranean Sea (<https://unep.org/unepmap/who-we-are/contracting-parties/emergency-protocol-prevention-and-emergency-protocol>)

³⁴ Art. 1, punto c) del Protocollo: “Hazardous and noxious substances means any substance other than oil which, if introduced into the marine environment, is likely to create hazards to human health, to harm living resources and marine life, to damage amenities or to interfere with other legitimate uses of the sea”.



assetto presenti, individuati nei POL delle Capitanerie, che dovranno eventualmente tener conto, per le sostanze abitualmente movimentate nell'area di competenza, anche dei Piani dei terminalisti, dei Regolamenti di Polizia Portuale e Sicurezza, dei Piani antincendio e/o dei Piani di Emergenza Esterni.

Solo nel caso di **HNS assimilabili agli idrocarburi** per comportamento in ambiente marino ovvero per simili caratteristiche di insolubilità, viscosità, densità e non reattività, lo sversamento può essere affrontato in modo analogo a quanto descritto nel capitolo 6.

7.2 Possibili scenari e tipologie di emergenza

Similmente a quanto succede per gli incidenti che vedono coinvolte navi petroliere, le principali **cause** di sinistri nel trasporto marittimo di *HNS* sono da individuarsi in: collisioni, incaglio, incendi, esplosioni, danni strutturali, condizioni meteo-marine avverse, incidenti operazionali. Così come per gli idrocarburi, gli sversamenti di *HNS* in mare possono originare anche da altre **sorgenti** diverse dalle navi quali: piattaforme/*pipeline*; rilasci dalla costa (industrie, incidenti ferroviari o stradali, rilasci da infrastrutture costiere). La sorgente può essere nota o sconosciuta.

La risposta agli inquinamenti in mare da *HNS* è generalmente più complessa rispetto a quanto avviene per i casi di sversamento di idrocarburi, sia nella fase di preparazione ed elaborazione della risposta sia nella fase d'intervento sul campo. Possono infatti sversarsi sostanze corrosive, esplosive, tossiche e/o reattive, con possibile formazione di nubi e vapori tossici che si diffondono in atmosfera. In mare le numerose tipologie di *HNS* assumono comportamenti e destini differenti: possono dissolversi ma anche galleggiare o flottare nella colonna d'acqua, diffondersi e disperdersi ad opera delle correnti e della turbolenza o anche affondare e depositarsi sui fondali. Da considerare che non è raro il caso in cui lo sversamento coinvolga più sostanze, inclusi gli idrocarburi.

Rispetto agli inquinamenti in mare che coinvolgono gli idrocarburi del petrolio, quelli che vedono il rilascio di *HNS* presentano altre due **peculiarità** rilevanti:

- le quantità di inquinanti coinvolte sono, generalmente, inferiori;
- il rischio per la salute umana è spesso significativamente maggiore e si richiede, pertanto, di prestare particolare attenzione alla tutela del personale coinvolto nell'intervento e della popolazione a rischio.

Il **Livello di emergenza ed i provvedimenti** da attuare variano in considerazione di quanto elencato nei seguenti punti:

- caratteristiche chimico-fisiche del/dei prodotto ed eventuale interazione tra di essi;
- quantitativi sversati;
- caratteristiche della sorgente (nave, impianto, *pipeline*, ecc.);
- specificità dell'incidente (dinamica, localizzazione, condizioni di pericolo per l'equipaggio, ecc.);



- alloggiamento/stivaggio del/dei prodotto/i a bordo e sistema di trasporto (in colli, alla rinfusa, sotto pressione ecc.);
- caratteristiche dell'area marina e/o costiera coinvolta o minacciata;
- condizioni meteo-marine;
- le risorse idonee disponibili per la risposta (personale, materiali, dispositivi di protezione individuale, mezzi).

7.3 Modalità operative HNS

Il **Capo del Compartimento Marittimo**, in base ai quantitativi di *HNS* movimentati nell'area di propria giurisdizione e delle potenziali sorgenti costiere (industrie, infrastrutture, ecc.) formula **nel POL**:

- indicazioni operative di carattere generale, tenendo conto del fatto che un rilascio di *HNS* in mare può essere caratterizzato dall'estrema pericolosità che si determina anche in riferimento alla possibilità di esplosioni, incendi, nonché esalazioni e concentrazioni tossiche le quali, sotto forma di nubi gassose (in aria) o di miscele diluite (in acqua), possono interessare aree anche molto vaste: ciò richiede, prioritariamente, l'adozione di speciali misure a difesa della salute umana, oltre che dell'ambiente;
- indicazioni operative di carattere puntuale tenendo conto, delle rotte, delle eventuali altre sorgenti costiere individuate, delle previsioni contenute nelle eventuali altre pianificazioni di emergenza, ove presenti, nonché delle risorse, dei mezzi e delle attrezzature di cui dispone, al fine di individuare la tipologia di intervento più idonea.

In particolare, per tali finalità, si potrà avvalere:

a livello locale:

- delle informazioni tecniche disponibili (SDS, etichettatura, ecc.) riportanti le classificazioni di rischio e le caratteristiche chimico-fisiche dei prodotti;
- dei consulenti chimici del porto;
- del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco;
- dell'Agenzia Regionale per la protezione dell'ambiente competente - SNPA;
- degli Istituti di ricerca e delle Università che operano nel territorio di competenza;
- di rappresentanti delle Società produttrici di *HNS*;
- di altre istituzioni o professionalità all'uopo individuate, anche sulla base delle peculiarità territoriali e produttive locali.

a livello centrale:

- delle banche dati nazionali del MiTE;
- delle risorse umane e strumentali del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera (es. LAM e modelli matematici, ecc.);
- Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco
- dell'ISPRA-SNPA;



- delle banche dati internazionali dell'EMSA e del REMPEC (MIDSIS TROCS 4.0);
- del sistema MAR-ICE dell'EMSA;
- delle linee guida disponibili sui siti istituzionali dell'EMSA, del REMPEC e dell'ISPRA (SINAnet, <http://www.sinanet.isprambiente.it>).

Acquisite tutte le informazioni disponibili, gli interventi vanno pianificati tenendo in considerazione le seguenti **azioni di massima**:

- adottare tutte le precauzioni opportune a tutela dell'incolumità delle squadre d'intervento e degli operatori, che dovranno osservare scrupolosamente le norme di sicurezza in materia;
- garantire l'incolumità di tutti coloro che potrebbero essere investiti o anche solo minacciati da nubi, vapori, fumi tossici e/o esplosivi;
- eliminare/bloccare la fuoriuscita dell'inquinante;
- definire e confinare in sicurezza le aree interessate dall'inquinamento e i prodotti oggetto di sversamento;
- contenere/rimuovere/neutralizzare gli *HNS* sversati nell'ambiente;
- interdire/limitare la navigazione e ogni altra attività nella zona interessata dall'incidente e/o nella zona che potrebbe essere interessata dall'evolversi dell'evento (captazione di acqua per dissalatori o altro uso industriale);
- qualora, anche in parte, i prodotti flottino, solubilizzino o affondino, assumere misure di interdizione della pesca e di ogni altra attività alieutica;
- disporre frequenti campionamenti ambientali nei comparti interessati (aria, acqua, *biota*, fondo del mare, costa).

Per le eventuali **attività di recupero** degli *HNS* occorre individuare, sulla base delle indicazioni fornite da personale esperto per la/le sostanza/e sversate, i soggetti (pubblici o privati, nazionali o internazionali) che, per le capacità attestata dalle attività già svolte, forniscano le massime garanzie circa la possibilità di conseguire un buon risultato e la sicurezza del personale impiegato. La scelta deve essere fatta anche tenendo conto delle indicazioni fornite dalle Autorità nazionali (MiTE, VVF, COGECAP, ISPRA) e locali (ARPA, Autorità di sistema Portuale, Chimico del Porto).

Per approfondimenti sulle modalità operative da adottare in caso di incidente marittimo che coinvolga *HNS* si rimanda alla manualistica e link dell'Allegato 9 e in particolare:

- "Quaderno delle Emergenze Ambientali in Mare n.3. L'inquinamento chimico da *HNS* (*Hazardous and Noxious Substances*) in mare" realizzato da ISPRA e MiTE;
- "*Marine HNS Response Manual*" realizzato da ITOPI, CEDRE e ISPRA nell'ambito del progetto WEST MOPoCo cofinanziato dalla Commissione Europea – DG-ECHO.



8. ATTREZZATURE DISPONIBILI

Per le azioni di lotta e prevenzione all'inquinamento da idrocarburi e HNS, il **sistema nazionale di pronto intervento antinquinamento** è costituito dai mezzi navali, dai materiali e/o apparecchiature:

- resi disponibili dal **MiTE** attraverso apposita convenzione, ove esistente;
- della **Guardia Costiera** e della **Marina Militare**.

Il sistema nazionale antinquinamento del MITE può altresì essere **integrato** da mezzi, apparecchiature e materiali:

- delle altre amministrazioni dello Stato;
- dell'EMSA;
- dei Paesi firmatari di accordi internazionali;
- di proprietà di privati, requisiti dal Capo del Compartimento Marittimo;
- delle società concessionarie che gestiscono le piattaforme petrolifere.

8.1 Mezzi e strutture nella disponibilità del MiTE

Il **sistema nazionale antinquinamento del MITE** è assicurato grazie al supporto fornito dal soggetto vincitore di un bando di gara europeo, che garantisce al MITE un servizio in convenzione che include i mezzi navali, il personale addestrato ed i **magazzini di stoccaggio** delle attrezzature e dei materiali.

Tale servizio consiste in **unità di altura e unità costiere**, completamente equipaggiate, alcune delle quali possono essere impiegate nei programmi di pattugliamento, quali ad esempio, delle piattaforme petrolifere e per la raccolta del *marine litter*, mentre altre restano nei rispettivi porti di dislocazione su tutto il territorio nazionale a disposizione del MITE h24 per 365 gg l'anno. (Allegato 11)

La **dislocazione** delle unità antinquinamento viene decisa partendo dalle caratteristiche tecniche ed operative di dette unità, dalla logistica dei porti, nonché in considerazione dell'Oil Spill Index elaborato da ISPRA sulla base dei dati del traffico marittimo forniti da COGECAP e della vulnerabilità delle coste nazionali sia da un punto di vista ambientale sia da un punto di vista socio-economico. Partecipano alla valutazione per la dislocazione delle unità antinquinamento, definita dal COIMAR, anche il COGECAP e il RAM.

Il MiTE può individuare ulteriori forme e modalità di supporto ai Capi di Compartimento Marittimo per la messa a disposizione di mezzi e risorse antinquinamento, secondo le modalità consentite dalla Legge. (ad esempio impiego di unità specializzate in regime di riconoscimento del debito)³⁵.

³⁵ Cfr. art. 10 e seg. Legge 31 dicembre 1982 n. 979.



9. COMUNICAZIONI E RELAZIONI ESTERNE

9.1 Comunicazioni

La comunicazione è un aspetto fondamentale in caso di rischio ambientale, sia che si tratti di inquinamento di lieve o media entità sia che si tratti di inquinamento di grave o gravissima entità. A seconda, dunque, dell'entità del pericolo, della rilevanza dell'evento e del tipo di impatto sul mare, sulle zone costiere e sugli ecosistemi in genere, è necessario valutare le modalità di comunicazione verso l'esterno.

Le comunicazioni da dare all'esterno devono essere chiare, precise, concise e coerenti, evitando laddove possibile tecnicismi di difficile comprensione, nonché gestite da **un'unica fonte informativa** - l'istituzione preposta, un portavoce, un capo ufficio stampa - per evitare sovrapposizioni di informazioni contraddittorie, confuse o incomplete, anche per quanto riguarda i social media.

Per una comunicazione efficace e omogenea è fondamentale un **coordinamento** con i vari soggetti coinvolti nelle operazioni. Inoltre, è necessaria una certa regolarità nel comunicare le notizie, non solo durante le fasi più critiche dell'emergenza ma anche nelle successive, in modo da assicurare continuità e completezza informativa dell'evento. La compartecipazione con altri soggetti coinvolti, tra cui le forze dell'ordine, gli organi giudiziari, gli organi dello Stato, gli enti locali, le associazioni ambientaliste, i comitati di cittadini, è un aspetto da tenere in considerazione nella comunicazione del rischio, al fine di evitare la diffusione di notizie fuorvianti.

9.2 Rapporti con Organi di Informazione

Il **portavoce** dell'istituzione comunica in modo ufficiale anche attraverso delle conferenze stampa e dirama dei comunicati. Negli eventi di **Livello 1** l'autorità competente a comunicare con i media è il **Capo del Compartimento Marittimo** o un suo delegato; nel **Livello 2** è il **MiTE** (che potrà delegare o avvalersi del COGECAP o di rappresentanti del Compartimento Marittimo interessato dall'evento), mentre nel **Livello 3** è designato dal **DPC**.

Gli esperti degli enti di ricerca, coinvolti operativamente negli interventi, possono fornire pareri scientifici preventivamente concordati con il capo delle operazioni e con il capo della comunicazione/relazioni esterne. Al fine di assicurare una più completa informazione sull'evento, le informazioni da dare alla stampa dovrebbero essere arricchite da foto, video, dati e grafici.

È importante pianificare una strategia comunicativa mirata, calibrandola di volta in volta sulla contingenza. Una buona comunicazione può contribuire ad una più efficace gestione dell'emergenza.



10. ESERCITAZIONI E FORMAZIONE

10.1 Esercitazioni

L'organizzazione e l'**esecuzione periodica** di esercitazioni antinquinamento marino da idrocarburi e HNS è fondamentale allo scopo di verificare:

- il sistema di allerta dell'emergenza;
- l'efficacia dei POL, del presente Piano e dei Piani antinquinamento degli accordi internazionali;
- il coordinamento delle unità di intervento e soccorso;
- l'efficacia delle comunicazioni;
- la preparazione e il coordinamento delle Istituzioni coinvolte;
- la prontezza operativa e la professionalità degli equipaggi;
- l'efficienza e l'efficacia dei mezzi, delle tecnologie e delle attrezzature impiegate.

Ogni **unità antinquinamento della flotta** in convenzione con il MiTE è tenuta ad effettuare periodicamente un'esercitazione tecnica in mare per la verifica della funzionalità di mezzi e attrezzature, sotto la supervisione dell'Autorità Marittima territorialmente competente la quale, al termine delle operazioni, trasmette al COIMAR il relativo verbale. Dette esercitazioni non prevedono l'applicazione del POL e del presente Piano.

Annualmente, ogni **Compartimento Marittimo** (o Direzione Marittima ove siano coinvolti più Compartimenti), nell'ambito del programma di esercitazioni denominato **POLLEX** elaborato da COGECAP per conto del MiTE e con il supporto del RAM, organizza un'esercitazione complessa³⁶ in attuazione dei POL e/o del presente Piano, nella quale vengono coinvolti mezzi e personale degli Enti e delle Amministrazioni previste nei capitoli 5.2 e 5.3 (emergenza di Livello 1 e 2).

Particolare interesse rivestono poi le esercitazioni di carattere internazionale finalizzate al miglioramento del coordinamento delle risposte tra Paesi che abbiano una differente pianificazione e gestione dell'emergenza.

³⁶ *Le esercitazioni indicate con la sigla POLLEX sono esercitazioni antinquinamento complesse, alle quali partecipa personale della Capitaneria di porto – Guardia Costiera coinvolta, insieme a unità navali della Società convenzionata, che opera per conto del MiTE. In tali occasioni, militari appartenenti alla Capitaneria o Direzione marittima interessata si imbarcano a bordo del mezzo convenzionato e, unitamente ai militari presenti sulle imbarcazioni di COGECAP, simulano eventi inquinanti per verificare la buona funzionalità delle dotazioni antinquinamento, nonché la preparazione alla risposta degli equipaggi.*

Vengono periodicamente simulate varie situazioni di pericolo imminente, come ad es. l'ammarraggio di emergenza di un aeromobile al largo della costa ed il conseguente sversamento in mare del combustibile aeronautico trasportato, per testare la prontezza operativa e la capacità di risposta ad eventi di questo tipo, di tutti i soggetti interessati: difatti, a tali esercitazioni, oltre alla Guardia Costiera, sovente partecipano l'Aeronautica Militare, l'Arma dei Carabinieri, la Guardia di Finanza, la Polizia Locale, la Protezione Civile, l'ISPRA, le ARPA-SNPA, la Croce Rossa e a volte anche Associazioni di Volontariato.

La necessità di fronteggiare scenari come quello dell'esercitazione complessa comporta l'esigenza di predisporre servizi complessi di soccorso in mare, di assistenza a terra e di difesa dell'ambiente costiero, da attivare in funzione dell'evolversi dell'emergenza, e richiede quindi il costante monitoraggio, per mezzo delle esercitazioni periodiche, del livello di prontezza operativa degli enti competenti e dell'effettiva capacità di risposta delle risorse antinquinamento.



Annualmente nell'ambito dell'Accordo **RAMOGE** viene organizzata, alternativamente dall'Italia (MiTE) e dalla Francia, un'esercitazione antinquinamento complessa che prevede il dispiegamento di mezzi aerei e navali dei Paesi firmatari dell'Accordo per la verifica del RAMOGEPol.

Nelle **esercitazioni complesse**, nazionali e internazionali, organizzate dal MiTE o da CONGUARCOST è opportuna la partecipazione degli enti locali, del DPC, nonché, laddove ritenuto utile, anche degli organismi internazionali che a vario titolo possono avere un ruolo nelle attività di risposta alle emergenze gravi, quali EMSA, REMPEC, e IOPC Funds. Al fine di favorire lo scambio di buone pratiche ed informazioni per la cooperazione e la lotta agli inquinamenti da idrocarburi e *HNS*, può essere prevista la partecipazione di osservatori esterni, anche di Paesi terzi.

In determinati casi le esercitazioni, previo accordo tra le parti, possono svolgersi senza l'impiego di mezzi ed esclusivamente con scambi di messaggistica, con modalità "per posti di comando" (cd. *table-top exercise*), ai fini del coordinamento e della verifica dell'efficienza dei canali di comunicazione.

Il MiTE partecipa anche a esercitazioni antinquinamento marino organizzate in **ambito europeo dall'EMSA** ed in ambito **mediterraneo dal REMPEC**, con personale proprio, del RAM e/o di ISPRA.

10.2 Formazione

Il **MiTE** organizza corsi di formazione ed aggiornamento per il proprio personale e per il personale, civile e militare, di altri Enti ed Amministrazioni coinvolti nella gestione delle emergenze antinquinamento nonché favorisce la partecipazione a corsi di formazione e aggiornamento presso organizzazioni nazionali ed internazionali.

Come supporto alla formazione il MiTE ha commissionato all'**ISPRA** la realizzazione dei "Quaderni delle emergenze ambientali in mare" che approfondiscono i diversi aspetti legati a uno sversamento di idrocarburi e *HNS* in mare. Tali Quaderni sono da considerarsi delle **linee guida nazionali** per gli interventi operativi in mare causati dai suddetti prodotti. In Allegato 9 sono riportati i riferimenti bibliografici.



11. LINGUA, REVISIONE E AGGIORNAMENTI

Il presente Piano è redatto in lingua italiana ed inglese ed è pubblicato, dopo la sua approvazione, sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana e sul sito del MiTE.

La **revisione** del presente Piano è soggetta a verifica periodica almeno quinquennale da parte della DG PNM, anche attraverso l'istituzione di un Gruppo di lavoro composto dagli Enti e dalle Amministrazioni competenti. Gli esiti di ogni revisione dovranno concludersi attraverso la redazione di un atto che motiverà le eventuali modifiche al Piano, o la sua invarianza.

Resta ferma la possibilità della DG PNM di anticipare tale revisione se ritenuta necessaria.

Nell'intervallo tra una revisione e l'altra, qualora ritenuto necessario dalla DG PNM, anche su segnalazione degli Enti coinvolti nella stesura del Piano in vigore, potranno essere effettuati degli **aggiornamenti** al Piano, acquisito il parere di eventuali soggetti competenti per le tematiche oggetto di modifica.

La versione revisionata/aggiornata sarà inviata a tutti gli Enti del Gruppo di lavoro istituito per l'ultima revisione del Piano MiTE e divulgata ai Compartimenti Marittimi per il tramite del RAM. Tale versione aggiornata, contestualmente tradotta in inglese, viene inviata all'EMSA e al REMPEC nonché pubblicata, in entrambe le lingue, sul sito web del MiTE.

L'eventuale aggiornamento degli allegati, qualora siano successivamente introdotte modifiche formali e tecniche non sostanziali, è pubblicato esclusivamente sul sito web del MiTE. La DG PNM provvederà a dare comunicazione dell'avvenuto aggiornamento degli allegati al Presente Piano a tutti i soggetti interessati.



12. DEFINIZIONI

ALTO MARE: mare aperto, specificatamente quello che non rientra in nessuna giurisdizione nazionale (Convenzione Montego Bay, 1982)

AREA DI COMPETENZA DEL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO: area in cui ricadono porti, rade, zone costiere, mare territoriale compresi, lateralmente, tra i confini del Compartimento marittimo ed esternamente entro il limite delle 12 miglia dalla linea di base. La suddetta area di competenza si estende, oltre il predetto limite alla Zona di Protezione Ecologica (ZPE) istituita ai sensi della Legge 8 febbraio 2006, n. 61, in cui le Autorità marittime sono competenti anche in materia di controlli, di accertamento delle violazioni e di applicazioni delle sanzioni previste, ai sensi del combinato disposto di cui agli artt. 4 e 5 del citato DPR 209/2011 sulla base di quanto previsto dai decreti legislativi 6 novembre 2007, n. 202 recante l'attuazione della Direttiva 2005/35/CE e 9 novembre 2007, n. 205, attuativo della Direttiva 2005/33/CE.

AREE MARINE PROTETTE: aree istituite ai sensi delle Leggi n. 979/82 e n. 394/91; sono costituite da ambienti marini, acque, fondali e tratti costieri prospicienti, che presentano un rilevante interesse per le caratteristiche naturali, geomorfologiche, fisiche, biochimiche con particolare riguardo alla flora ed alla fauna marine e costiere e per l'importanza scientifica, ecologica, culturale, educativa ed economica che rivestono. Possono essere costituite anche da un ambiente marino avente rilevante valore storico, archeologico ambientale e culturale.

AUTORITÀ MARITTIMA DESIGNATA: il Capo del Compartimento Marittimo o il Direttore Marittimo cui è delegata la direzione operativa ed il coordinamento delle attività di risposta ad un inquinamento di idrocarburi o di HNS in mare. Viene nominata da COGECAP – C.O.N.GUAR.COST, sentito il MiTE (Allegato 7).

CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO: Autorità definita dagli artt. 16 e seguenti del Codice della Navigazione ed incaricata di svolgere i compiti previsti della Legge 31 dicembre 1982, n. 979 e quale Autorità competente all'accoglienza di navi che necessitano assistenza ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 19 agosto 2005, n. 196, come modificato dal D. Lgs 16 febbraio 2011, n. 18.

CAPPING: tecnica utilizzata per coprire un inquinante affondato con materiale, inerte e impermeabilizzante, che impedisce o riduce il suo contatto con l'ambiente marino.

CENTRO NAZIONALE DI COORDINAMENTO DEL SOCCORSO MARITTIMO (MRCC): Centro incaricato di provvedere ad una efficace organizzazione dei servizi di ricerca e di soccorso e di coordinare le operazioni di ricerca e di soccorso in una area di ricerca e di soccorso.

CENTRO SECONDARIO DI SOCCORSO (MRSC): Centro subordinato al centro di coordinamento nazionale di Soccorso e complementare a quest'ultimo, in conformità alle disposizioni specifiche delle autorità responsabili.



COMITATO OPERATIVO NAZIONALE DELLA PROTEZIONE CIVILE: organo collegiale che viene convocato dal Capo del Dipartimento della Protezione Civile al fine di assicurare il coordinamento degli interventi delle componenti e strutture operative del Servizio nazionale al verificarsi delle emergenze di rilievo nazionale connesse ad eventi calamitosi di origine naturale o antropica, anche nella loro imminenza. Il Comitato operativo è riportato nell'art 14 del Dlgs n.1/2018 Codice della protezione civile e disciplinato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri.

COMMON EMERGENCY COMMUNICATION AND INFORMATION SYSTEM (CECIS): piattaforma informatica comunitaria in grado di comunicare e di scambiare informazioni, tra l'ERCC e i punti di contatto nazionali degli Stati membri.

CONSULENTE CHIMICO DEL PORTO: figura professionale autorizzata ad operare in ambito portuale, prevalentemente in ausilio dell'industria cantieristica navale e di quella dei trasporti marittimi, per l'espletamento, in via preventiva, di tutti quegli accertamenti volti a valutare i rischi connessi ai lavori di riparazione e manutenzione da effettuarsi a bordo delle navi, nonché al trasporto delle merci.

CONTENIMENTO: operazione effettuata mediante la disposizione di barriere galleggianti o complesso tangone-barriera, finalizzato a contenere la chiazza di contaminazione e agevolare le successive operazioni di rimozione.

COSTA: si intende, ai sensi del presente Piano, il tratto di territorio ricadente in terra, là dove, per azione di marea, risacca o mareggiata, può arrivare il prodotto inquinante sversato in mare.

DANNO AMBIENTALE: qualsiasi deterioramento significativo e misurabile, diretto o indiretto, di una risorsa naturale o dell'utilità assicurata da quest'ultima, come indicato ai sensi dell'art. 300, del D. Lgs 152/2006.

DIRETTORE MARITTIMO: Autorità preposta alla zona marittima, secondo quanto previsto dagli artt. 16 e seguenti del Codice della Navigazione.

DIREZIONE OPERATIVA: l'autorità delegata ad impiegare le forze assegnate per le operazioni di difesa da inquinamento di idrocarburi o HNS in uno specifico settore di intervento (es. in mare, a terra, determinata area territoriale, ecc).

DIREZIONE STRATEGICA: la condotta unitaria di tutte le attività, a livello centrale, a terra ed in mare, mirate alla difesa da inquinamento di idrocarburi o HNS.

ESERCITAZIONE COMPLESSA: esercitazione che vede il coinvolgimento di Autorità e Forze in campo facenti capo a più attori pubblici e anche privati, nazionali e internazionali, mediante il coinvolgimento di uomini e mezzi in scenari reali con il fine di testare le procedure di emergenza previste dai Piani nonché il coordinamento e le comunicazioni con gli attori coinvolti.

EUROPEAN RESPONSE AND COORDINATION CENTRE (ERCC): Centro di coordinamento della risposta all'emergenza nell'ambito del Meccanismo unionale di protezione civile.

HAZARDOUS AND NOXIOUS SUBSTANCES (HNS) - Sostanze pericolose e nocive: ogni sostanza diversa da un idrocarburo che, se introdotta nell'ambiente marino, rischia di mettere in pericolo la salute



umana, nuocere alle risorse biologiche e alla flora e alla fauna marine, recare pregiudizio alle attrattive dell'ambiente marino o ostacolare qualsiasi altro utilizzo legittimo del mare. (ex art. 1 Protocollo relativo alla cooperazione in materia di prevenzione dell'inquinamento provocato dalle navi e, in caso di situazione critica, di lotta contro l'inquinamento del Mare Mediterraneo. Gazzetta ufficiale n. L 261 del 06/08/2004 pag. 0041 – 0046).

IMPIANTO: struttura fissa o mobile, o una combinazione di strutture permanentemente interconnesse tramite ponti o altre strutture, utilizzate per attività in mare nel settore degli idrocarburi o che sono connesse a tali operazioni. Gli impianti comprendono le piattaforme petrolifere mobili solo quando le stesse sono stazionanti in mare per attività di perforazione, produzione o altre attività collegate alle operazioni in mare nel settore degli idrocarburi;

IN-SITU BURNING: tecnica che prevede la combustione volontaria degli idrocarburi galleggianti per eliminare l'inquinante dalla superficie del mare.

INQUINAMENTO MARINO: introduzione diretta o indiretta, da parte umana, di sostanze o energia nell'ambiente marino, che provochi effetti deleteri quali: danno alle risorse viventi, rischio per la salute umana, ostacolo alle attività marittime compresa la pesca, deterioramento della qualità dell'acqua per gli usi dell'acqua marina e riduzione delle attrattive (FONTE: Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Pollution – GESAMP).

LUOGO RIFUGIO: il porto o parte di esso o altro luogo di ancoraggio o ormeggio protetto o altra area riparata individuata per accogliere una nave che necessita di assistenza.

NAVE CHE NECESSITA DI ASSISTENZA: nave che si trova in una situazione che potrebbe comportarne il naufragio o un pericolo per l'ambiente o la navigazione (fatte salve le disposizioni della Convenzione SAR sul salvataggio delle persone).

ON SCENE COORDINATOR (OSC) : il comandante dell'unità militare, o appartenente ad altri Corpi o Amministrazioni dello Stato, al quale è delegata la responsabilità, dal Capo del Compartimento marittimo o dall'Autorità marittima Designata, della direzione tattica delle operazioni in mare.

PIANO DPC: Piano nazionale di pronto intervento per la difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze pericolose e nocive, del Dipartimento della Protezione Civile, Edizione 2022.

PIANO MiTE: Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere da inquinamenti di idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive, del Ministero della Transizione Ecologica – MiTE, Edizione 2022.

PIANO OPERATIVO LOCALE (POL) : Piano operativo di pronto intervento locale antinquinamento redatto, di concerto con le autorità/enti locali interessati, e adottato dal Capo del Compartimento marittimo in aderenza a quanto disposto dalla Legge 31 dicembre 1982, n. 979 e dagli indirizzi del MiTE DG PNM.

RAPPORTAZIONE NAVALE: flusso di dati che viene utilizzato per fornire, raccogliere o scambiare informazioni attraverso i servizi radiofonici per fornire dati per molteplici scopi, tra i quali (ricerca e



soccorso, servizi di traffico navale, previsioni meteorologiche e) prevenzione dell'inquinamento marino, ai sensi della Risoluzione IMO A 851(20).

RIMOZIONE: operazione che può avvenire con azione meccanica (a mezzo di skimmer) oppure manuale (mediante l'impiego di materiali assorbenti). Qualora trattasi di allibi, l'aspirazione degli idrocarburi dai serbatoi di altra unità avviene mediante pompe di aspirazione.

VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT AND INFORMATION SYSTEM (VTMIS) : sistema integrato di monitoraggio e gestione del traffico marittimo e delle emergenze in mare in dotazione alle Autorità competenti come definite dalla lettera n) del comma 1 dell'art. 2 del Dlgs n. 196/2005.

WEATHERING: il termine, riferito agli idrocarburi sversati in mare, indica un processo di invecchiamento, indotto da agenti fisici, chimici e ambientali che si manifesta in un cambiamento della composizione chimica e del volume dei prodotti sversati (per approfondimenti: Quaderno ISPRA n. 5 La valutazione della contaminazione del litorale a seguito di oil spill, Allegato 9).

ZONA COSTIERA: zona di mare, adiacente alla costa, dove possono operare i battelli antinquinamento ed i mezzi nautici idonei ad azioni di contenimento e recupero meccanico.

ZONA ECONOMICA ESCLUSIVA (ZEE) : zona di mare circostante il mare territoriale e ad essa adiacente, che può estendersi fino a 200 miglia dalle linee di base dalle quali è misurata l'ampiezza del mare territoriale, come definita dalla convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, istituita in Italia con la Legge 14 giugno 2021, n. 91.

ZONA MARITTIMA: suddivisione amministrativa del litorale italiano; è l'ambito di competenza della direzione marittima, quale ufficio periferico del MIMS, a cui è preposto il Direttore Marittimo.

ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA (ZPE) : corrispondente a zone di particolare sensibilità ricadenti nell'area di mare compresa tra il limite esterno del mare territoriale e fino ai limiti determinati sulla base di accordi con gli stati interessati, come definito dalla Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare (UNCLOS), autorizzata in Italia con la Legge 8 febbraio 2006, n. 61 (Allegato 10).



13. ALLEGATI

Allegato 1 - POLREP (1-A, 1-B, 1-C)

Allegato 2 - Designazione del “Coordinatore in zona” (O.S.C.)

Allegato 3 - Modello del documento di diffida dell’armatore e del Comandante della nave
o dell’impianto responsabile

Allegato 4 - Prodotti ad azione assorbente non inerti e disperdenti autorizzati

Allegato 5 - Aree di alto valore intrinseco

Allegato 6 - Format di dichiarazione di emergenza locale (Livello 2)

Allegato 7 - Nomina dell’Autorità Marittima designata

Allegato 8 - Estratto degli allegati del Piano di emergenza RAMOGEPol dell’Accordo Internazionale
RAMOGE

Allegato 9 - Quaderni emergenze ambientali in mare ISPRA e “*Marine HNS Response Manual*”

Allegato 10 - Mappa ZPE Italiana

Allegato 11 - Mappa unità in convenzione MiTE

Allegato 12 - Contatti