



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**CAPITANERIA DI PORTO  
DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

**PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO  
LOCALE**

**Per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti  
da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive**





# *Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*

**CAPITANERIA DI PORTO  
SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

## **DECRETO**

Il sottoscritto C.F. (CP) Alessandra DI MAGLIO, Capo del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto,

**VISTA:** La Legge 31 dicembre n° 979 e ss.mm.ii. disposizioni per la difesa del mare;

**VISTO:** Il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 ottobre 2022, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale 31 dicembre 2022, n° 305, recante l'adozione del "**Piano Nazionale di pronto intervento per la difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze pericolose e nocive**", che abroga la precedente pianificazione in materia, adottata con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 novembre 2010;

**VISTO:** il Decreto del Ministero della Transizione Ecologica (oggi Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica) del 13 ottobre 2022, recante l'adozione del "**Piano di pronto intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive**", che abroga la precedente pianificazione in materia, adottata con Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 29 gennaio 2013;

**VISTO:** il proprio Decreto n° 108 datato 21 agosto 2020, recante l'adozione del "**Piano Operativo di Pronto intervento locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive**";

**VISTO** il proprio Decreto n° 27 datato 12 aprile 2022, recante l'adozione della variante n. 1 al "**Piano Operativo di Pronto intervento locale contro gli inquinamenti marini da idrocarburi ed altre sostanze nocive**";

**RITENUTO:** necessario, alla luce degli aggiornamenti normativi sopracitati, procedere ad una completa revisione del proprio Piano Operativo Locale, approvato con Decreto del Capo del Compartimento Marittimo n° 108 datato 21 agosto 2020

## **APPROVA**

Il "**Piano Operativo di Pronto Intervento Locale per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive**" nell'area di giurisdizione del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto.

Il presente Piano Operativo di Pronto Intervento Locale entra in vigore dalla data odierna abrogando e sostituendo la precedente edizione 2020 aggiornata alla variante n° 1.

San Benedetto del Tronto, lì (data della firma digitale)

**IL COMANDANTE**  
C.F. (CP) Alessandra DI MAGLIO  
(Documento firmato digitalmente ai sensi del CAD)



## Sommario

<b>PARTE PRIMA</b> .....	8
Acronimi.....	9
Definizioni .....	11
1.1 Introduzione .....	15
1.2 Scopo del Piano.....	15
1.3 Campo di applicazione .....	15
Capitolo Secondo Gestione delle emergenze.....	16
2.1 Tipi di Emergenze.....	16
2.2 Emergenza di livelli 1 – inquinamento lieve o di media gravità .....	16
2.2.1 Enti coinvolti e processo decisionale di livello 1 .....	16
2.3 Emergenza Locale di Livello 2 – inquinamento grave.....	17
2.3.1 Enti coinvolti e processo decisionale.....	18
2.4 Emergenza Nazionale di Livello 3 – inquinamento gravissimo .....	21
2.4.1 Enti coinvolti e processo decisionale di Livello 3.....	21
2.5 <i>Emergenze nell’ambito di accordi internazionali</i> .....	22
2.5.1 Enti coinvolti e processo decisionale in caso di attivazione di accordi internazionali .....	22
<b>PARTE SECONDA</b> .....	23
3 Capitolo Terzo Attivazione delle fasi operative .....	24
3.1 Fasi Operative .....	24
3.1.1 FASE 1 Allertamento e raccolta informazioni .....	24
3.1.2 FASE 2 Allertamento e valutazioni.....	25
3.1.3 FASE 3 – Intervento.....	26
3.2 <i>Livelli d’Emergenza</i> .....	26
3.2.1 Emergenza di 1° Livello .....	26
3.2.2 Emergenza di 2° Livello .....	28
3.2.3 Emergenza di 3° Livello .....	28
3.2.4 Chiusura dell’emergenza .....	28
3.3 <i>Aspetti amministrativi ed economici finanziari</i> .....	28
3.3.1 Procedure di riconoscimento di debito .....	28
3.3.2 Recupero del credito e danno ambientale.....	29
4 Capitolo Quarto Inquinamento da idrocarburi.....	31
4.1 Cenni sugli idrocarburi .....	31
4.1.1 Comportamento degli idrocarburi sversati.....	31
4.1.2 I MOVIMENTI.....	32
4.1.3 LE TRASFORMAZIONI.....	32
4.1.4 LA BIODEGRADAZIONE .....	33
4.1.5 LA DISPERSIONE .....	33

4.2	Possibili scenari e tipologie di emergenze .....	34
4.3	Modalità operative .....	34
5	Capitolo Quinto Inquinamento da HNS.....	38
5.1	Generalità e normativa di riferimento.....	38
5.2	Possibili scenari e tipologie di emergenze .....	38
5.3	Modalità operative HNS .....	39
6	Capitolo sesto Attrezzature disponibili .....	41
6.1	Mezzi e strutture disponibili .....	41
6.2	Mezzi e strutture nella disponibilità del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto .....	41
6.3	Mezzi navali ed aerei della Marina Militare .....	42
6.4	Mezzi navali dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, dei Vigili del Fuoco e Protezione Civile etc.....	42
6.5	Mezzi aerei delle Capitanerie di Porto, dell'Aeronautica, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Polizia di Stato e dei Vigili del Fuoco. ....	42
7	CAPITOLO SETTIMO FENOMENI DI EUTROFIZZAZIONE E PRESENZA DI MUCILLAGINI.....	45
7.1	Procedure .....	45
	CAPITOLO OTTAVO MESSAGGISTICA .....	46
8.1	Ricezione dell'informazione .....	46
8.2	Tipi di messaggi.....	46
8.2.1	I Messaggi POLREP (Pollution report).....	46
8.2.2	I Messaggi NOTAM (Notice To AirMen).....	47
8.3	Regole di fondamentale importanza .....	47
9	CAPITOLO NONO ESERCITAZIONI E formazione .....	48
9.1	Esercitazioni .....	48
9.2	Formazione.....	48
10	CAPITOLO DECIMO OROGRAFIA DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO – AREE DI MARE E COSTIERE SENSIBILI E DI PREGIO – DATI STATISTICI METEOROLOGICI	
	49	
10.1	Orografia del Compartimento Marittimo.....	49
10.2	Carte nautiche .....	49
10.3	Aree di mare e costiere sensibili e di pregio .....	49
10.3.1	Zone costiere sensibili riconosciute a norma di legge.....	49
10.3.2	La Riserva Naturale Regionale "Sentina" IT5340001.....	50
10.3.3	San Nicola a Mare IT5340022 .....	51
10.4	Dati statistici e meteomarini del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto	51
10.4.1	Condizioni dei venti.....	51
10.4.2	Altezza media delle onde e maree.....	52
10.4.3	Dati sulle correnti .....	53

10.5	Analisi della costa e impianti presenti in mare .....	54
10.6	Piattaforma off-shore .....	55
10.7	Risk analysis dell'impatto ambientale .....	55
11	CAPITOLO UNDICESIMO COMUNICAZIONI E RELAZIONI ESTERNE .....	57
11.1	Comunicazioni .....	57
11.2	Rapporti con gli organi di informazione .....	57
12	CAPITOLO DODICESIMO LUOGHI DI RIFUGIO.....	59
12.1	Definizioni.....	59
12.2	Ambito di applicazione (art. 3 D. Lgs 196/2005).....	59
12.3	Luoghi di rifugio .....	59
	<b>PARTE TERZA</b> .....	62
	<b>Allegati</b> .....	62
	ALLEGATI.....	63
12.4	Messaggistica e provvedimenti .....	
	ALLEGATO 1 CHECK LIST SEGNALAZIONE INQUINAMENTO .....	
	ALLEGATO 2 QUESTIONARIO DELLE NOTIZIE DA ACQUISIRE IN CASO DI INQUINAMENTO O DI MINACCIA D'INQUINAMENTO .....	
	ALLEGATO 3 RICHIESTA MEZZO AEREO GUARDIA COSTIERA .....	
	ALLEGATO 3-A RICHIESTA ATTIVITÀ DI TELERILEVAMENTO .....	
	ALLEGATO 3-B RICHIESTA MEZZO NAVALE DI ALTRE AMMINISTRAZIONI .....	
	ALLEGATO 3-C RICHIESTA AEROMOBILE AD ALTRE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO.....	
	ALLEGATO 4 COMUNICAZIONE DI ATTIVAZIONE CENTRO DI COORDINAMENTO E CONTROLLO .....	
	ALLEGATO 5 DIFFIDA.....	
	ALLEGATO 6 CONTATTI.....	
	ALLEGATO 7 MESSAGGI POLREP .....	
	ALLEGATO 7-A POLWARN .....	
	ALLEGATO 7-B POLINF .....	63
	ALLEGATO 7-C POLFAC.....	
	ALLEGATO 7-D INTERNATIONAL POLREP REPORTING.....	
	ALLEGATO 8 DESIGNAZIONE DEL COORDINATORE IN ZONA (O.S.C.).....	
	ALLEGATO 9 DICHIARAZIONE EMERGENZA LOCALE .....	
	ALLEGATO 9-A MESSAGGIO INFORMATIVO DI DICHIARAZIONE EMERGENZA LOCALE .....	
	ALLEGATO 10 PRODOTTI ASSORBENTI NON INERTI E DISPERDENTI .....	
	ALLEGATO 10-A RICHIESTA AUTORIZZAZIONE UTILIZZO DISPERDENTI E ASSORBENTI .....	
	ALLEGATO 11 QUADERNI DELLE EMERGENZE AMBIENTALI IN MARE.....	
	ALLEGATO 12 NOMINA AUTORITÀ MARITTIMA DESIGNATA .....	

ALLEGATO 13 ACCORDO RAMOGE.....	
ALLEGATO 14 SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'INQUINAMENTO SULLA COSTA DA OIL SPILL.....	
ALLEGATO 15 MAPPA DELLE UNITÀ CONVENZIONATE MASE .....	
ALLEGATO 16 ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA.....	
ALLEGATO 17 ELENCO DELLE RISORSE DISPONIBILI.....	
ALLEGATO 18 CARATTERISTICHE TECNICHE REC-OIL "ECO-ELBA".....	
ALLEGATO 19 MODULISTICA ESERCITAZIONI INTERNAZIONALI.....	

# **PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO LOCALE**

***PARTE PRIMA***

# ACRONIMI

AMP:	Area Marina Protetta
ARPAM:	Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Marche
Autorità Marittima:	Ogni Comando di Porto
Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A.:	Società consortile italiana: 33 aziende specializzate nell'antiquinamento marino attraverso 32 unità navali dislocate in alcuni porti italiani
Eco-Elba:	Unità Costiera, per il pronto intervento e pattugliamento per il contenimento del <i>marine litter</i>
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 del Corpo delle Capitanerie di Porto
COIMAR:	Coordinamento Operativo Inquinamento in mare del MASE
CONGUARDCOST:	Centro Operativo Nazionale della Guardia Costiera
CP:	Capitaneria di Porto
DG PNM:	Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare del MASE
DiAG.	Dipartimento Amministrazione Generale, Pianificazione e Patrimonio Naturale del MASE
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
M.A.S.:	Il M.A.S., Maritime Assistance Service, secondo quanto stabilito dalla risoluzione IMO A.950(23) richiamata dal Decreto Legislativo n°196/05, è stato riconosciuto negli MM.RR.SS.CC. secondo la direttiva n° 35567 del 16.04.2014 del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto
MIT:	Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
MIMIT:	Ministero delle Imprese e del Made in Italy
MASE:	Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica

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 Exercice
POLREP:	POLLution REPort System
POLWARN:	POLLution WARNing
PROCIVILMARE	Servizio Nazionale per la Protezione Civile
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 RAPHaël), Principato di Monaco (Monaco) ed Italia (GENOVA)
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
U.C.G.:	Unita Costiera di Guardia
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

# 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 MASE (Allegato 12).

**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 Piano del MASE, 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 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 MASE:** 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 – MASE, 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 MASE 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 11).

**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 MIT, 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 16).

# *Capitolo Primo*

## *Piano Operativo di Pronto intervento Locale*

### **1.1 Introduzione**

Il presente Piano Operativo di Pronto Intervento Locale è redatto ai sensi dell'art. 11 della Legge 31.12.1982, n° 979 e ss.mm.ii., della direttiva "POLL 001" del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera e del Decreto Ministeriale n° 389 del 13 ottobre 2022 del Ministero della Transizione Ecologica (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica).

### **1.2 Scopo del Piano**

Scopo del presente Piano è quello di dare attuazione a quanto prescritto dagli artt. 11, 12 e 13 della Legge 31/12/1982, n° 979 "disposizioni per la difesa del mare", per quanto attiene alle azioni che l'Autorità Marittima è tenuta a disporre.

Tale piano operativo si applica sino a quando l'emergenza è tale da poter essere fronteggiata con i mezzi e le strutture previsti dallo stesso piano. Qualora venga dichiarata l'Emergenza Nazionale entra in forza il "Piano della Protezione Civile".

### **1.3 Campo di applicazione**

Le misure contenute nel presente Piano si applicano nei casi di inquinamento del mare e delle coste che interessino o che minaccino di interessare l'area di competenza del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto, compresi i porti, le rade, la zona costiera e il mare territoriale, compresi tra i confini del Compartimento Marittimo, ovvero dalla foce del fiume Tronto (a sud) alla foce del fiume Chienti (a nord), ed il limite delle dodici miglia dalla linea di base, estendendosi fino alla Zona di Protezione Ecologica (ZPE)<sup>1</sup> e della Zona Economica Esclusiva (ZEE)<sup>2</sup>, a prescindere dal fatto che sia stata dichiarata o meno l'emergenza locale.

All'applicazione del piano concorrono tutte le altre Amministrazioni ed Organi dello Stato, enti, organizzazioni pubbliche, organismi, associazioni e gruppi privati che, nel suddetto ambito, dispongono di personale, mezzi e risorse utilmente impiegabili in operazioni antinquinamento.

---

<sup>1</sup> Istituita con Legge 8 febbraio 2006 n. 61

<sup>2</sup> Istituita con Legge 14 giugno 2021 n. 91

# CAPITOLO SECONDO

## GESTIONE DELLE EMERGENZE

### 2.1 Tipi di Emergenze

Le attività di risposta agli inquinamenti marini e delle coste da idrocarburi e da 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.

LIVELLO DELL'EMERGENZA	TIPO DI EMERGENZA (Ente Dichiarante)	PIANO DA APPLICARE
Livello 1 (Inquinamento di Lieve/Media gravità)	Nessuna emergenza	<ul style="list-style-type: none"><li>• POL</li><li>• Piano Coordinamento D.M.</li></ul>
Livello 2 (Inquinamento Grave)	Emergenza Locale (Capo del Compartimento Marittimo)	<ul style="list-style-type: none"><li>• POL</li><li>• Piano Coordinamento D.M.</li><li>• Piano MASE</li><li>• RAMOGEPol</li></ul>
Livello 3 (Inquinamento Gravissimo)	Emergenza Nazionale (Presidenza Consiglio dei Ministri)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Piano DPC</li></ul>

### 2.2 Emergenza di livelli 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 è regolamentato dal presente Piano Operativo Locale (POL).

Il Capo di Compartimento Marittimo esercita 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 dal presente Piano o, laddove necessario in caso di inquinamenti che coinvolgono più Compartimenti, nel Piano di Coordinamento della Direzione Marittima di appartenenza, nonché provvede alla immediata diffida dell'armatore e del Comandante della nave o del mezzo responsabile o del responsabile dell'impianto a terra e/o off-shore, qualora noti.

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.

#### 2.2.1 Enti coinvolti e processo decisionale di livello 1

Il **Capo del Compartimento Marittimo** nell'area di sua competenza è responsabile della gestione dell'emergenza<sup>3</sup>, 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:

<sup>3</sup> Art. 11 Legge 31 dicembre 1982 n. 979

- 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 l'allegato 7-A (**POLWARN**) della messaggistica **POLREP** (Allegato 7);
- 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<sup>4</sup> dell'armatore e del Comandante della nave o del mezzo responsabile o del responsabile dell'impianto (Allegato 5);
- 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 MASE anticipata anche per le vie brevi, unità in convenzione con il MASE – DG PNM;
- impiegare, qualora si verificano situazioni particolari per le quali i mezzi del MASE 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 MASE anche per le vie brevi, mezzi resi disponibili da altri Enti con oneri a loro carico, eventualmente anche individuati nel presente Piano;
- designare il "Coordinatore in zona" O.S.C. (Allegato 8), 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 MASE – DG PNM l'autorizzazione ad utilizzare prodotti assorbenti non inerti o ad azione disperdente, da scegliersi fra quelli riconosciuti idonei dal predetto Ministero (Allegato 10-A);
- 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<sup>5</sup>.

### 2.3 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 (*cf. paragrafi 10.3.2 – 10.3.3*) 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 Compartimento<sup>6</sup>. In tale situazione rientrano gli inquinamenti che richiedono assistenza e risorse aggiuntive locali, regionali, statali o internazionali.

<sup>4</sup> Art. 12 Legge 31 dicembre 1989 n. 979

<sup>5</sup> Riferimenti normativi: artt. 17, 19 e da 20 a 20 quater del Decreto Legislativo n. 196/2005

<sup>6</sup> Cfr.: comma 2 dell'art. 11 della Legge 31 dicembre 1982 n. 979

L'intervento, nei casi di scenari di inquinamento, anche potenziale, di Livello 2 è regolamentato dal "Piano di Pronto Intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive" redatto dal MiTE (ora MASE)<sup>7</sup> 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 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 (*cf. paragrafi 10.3.2 – 10.3.3*) 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.

### 2.3.1 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 9-A, 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 "Piano di Pronto Intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive", del presente Piano 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 **MASE** è competente per:

- la direzione strategica delle attività a mare di difesa dagli inquinamenti provocati da idrocarburi e HNS nelle acque sotto la giurisdizione nazionale ed in particolare nella ZEE, nella ZPE<sup>8</sup>, secondo le procedure previste nel "Piano di Pronto Intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive"; 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 MASE, 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 MASE, 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;

---

<sup>7</sup> Approvato con Decreto 389 del 13 ottobre 2022

<sup>8</sup> Ai sensi della Legge 239/1988

- 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 inerti<sup>9</sup> e di disperdenti<sup>10</sup> (Allegato 10-A);
- 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 "Piano di Pronto Intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive" 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.

**L'ISPRA** fornisce supporto tecnico-scientifico al MASE 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;
- 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 (<https://www.snambiente.it/category/snpa/arpa-marche/>).

**CONGUARCOST** autorizza, anche su richiesta del MASE, 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;

<sup>9</sup> D.D. 31/03/2009 (G.U. n. 114 del 19/05/2009) modificato dal D.D. 13/03/2013 (G.U. n. 84 del 10/04/2013) e s.m.i.

<sup>10</sup> D.D. 25/02/2011 (G.U. n. 74 del 31/03/2011) e s.m.i.

- designa, sentito il COIMAR, l'Autorità Marittima per la direzione operativa delle attività di risposta nelle acque che coinvolgono più Compartimenti Marittimi, (Allegato 12);
- 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 MASE 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 Porto<sup>11</sup>;
- qualora designato dal CONGUARCOST, con messaggio in Allegato 12, 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 sui tratti di costa minacciati, in base allo specifico Piano Provinciale, 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 Piano MASE, con il supporto del Capo del Compartimento Marittimo. Di tale attività e dell'evolversi della situazione il Prefetto tiene costantemente aggiornato il MASE – COIMAR e RAM, il DPC – COEMM, il CONGUARDCOST e la Regione.

**Il Presidente della Regione**, nell'ambito di attuazione degli indirizzi regionali per il concorso nelle attività di emergenza, assicura, nel rispetto dei principi stabiliti dall'art. 11 del Codice di Protezione Civile, lo svolgimento in ambito regionale delle relative attività di protezione civile.

**Il/i Sindaco/i del Comune/Comuni** il cui litorale sia stato direttamente interessato dall'inquinamento, o ne sia minacciato, è/sono tenuto/i a garantire l'attuazione delle misure di informazione ed assistenza alla popolazione ponendo in essere eventuali ulteriori azioni, anche in considerazione dei principi di adeguatezza e differenziazione.

**Il Comitato di Coordinamento per l'emergenza**, qualora necessario, è attivato dal MASE – 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 MASE – DG PNM, o un suo delegato, ed è costituito da rappresentanti di:

- COGECAP - Reparto III;

<sup>11</sup> Cfr.: comma 3 dell'art. 20 del D.Lgs n. 196/2005

- 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 MASE, 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.);
- l’informativa al Ministro del MASE e alla stampa sull’andamento delle operazioni, sentito anche il DiAG.

## 2.4 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**<sup>12</sup>.

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 MASE 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.

### 2.4.1 Enti coinvolti e processo decisionale di Livello 3

Qualora l’emergenza non sia fronteggiabile con i mezzi di cui il MASE dispone, il Ministro della Transizione Ecologica chiede al Presidente del Consiglio dei ministri di promuovere la dichiarazione di emergenza nazionale<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Riferimenti normativi: art. 23 e 24 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. 255 e ss.mm.ii.

<sup>13</sup> Ai sensi dell’art. 11, comma 4, della Legge 31 dicembre 1982 n. 979

In presenza dei presupposti di legge, il Consiglio dei ministri provvede alla deliberazione dello stato d'emergenza di rilievo nazionale<sup>14</sup>.

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 civile<sup>15</sup>.

## **2.5 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 MASE.

Il MASE 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 13)).

### **2.5.1 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 Piano di Pronto Intervento per la difesa del mare e delle zone costiere dagli inquinamenti da idrocarburi e da altre sostanze pericolose e nocive)<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> Ai sensi dell'art. 24, comma 1 e comma 8, del D.Lgs 2 gennaio 2018 n. 1 "Codice della protezione civile"

<sup>15</sup> Art. 14 del D.Lgs 1/2018 "Codice della protezione civile"

<sup>16</sup> D.M. 389 del 13/10/2022

# **PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO LOCALE**

## ***PARTE SECONDA***

# CAPITOLO TERZO

## ATTIVAZIONE DELLE FASI OPERATIVE

### 3.1 Fasi Operative

Poiché un inquinamento in mare può verificarsi in forme, modalità e situazioni diversissime, non è possibile dettare norme dettagliate, ma solo impartire direttive di carattere generale da seguire in ogni circostanza per affrontare le diverse situazioni di emergenza.

In allegato 1 è riportata una breve, sintetica e non esaustiva check list che il personale di servizio in S.O. dovrà seguire alla ricezione della notizia di un possibile/probabile inquinamento.

#### 3.1.1 **FASE 1** Allertamento e raccolta informazioni

Al momento della ricezione di una notizia, da qualunque fonte pervenuta, di un possibile inquinamento in mare occorre dapprima verificare l'attendibilità dell'informazione, al fine di acquisire ogni elemento utile per parametrare le successive azioni di risposta.

L'operatore di turno in sala Operativa dopo aver:

- acquisito ogni dato utile e necessario (Allegato 2 para A - B), per formulare una valutazione, la più completa, sull'ampiezza e la portata del fenomeno;
- verificato l'attendibilità della segnalazione richiamando la persona che ha effettuato la segnalazione;

informerà il **Capo Sezione Sar** o in orario non lavorativo il **titolare d'Ispezione della Capitaneria di Porto** i quali, salvo che la fonte sia di per sé garanzia di veridicità e completezza dell'informazione, sono tenuti a disporre ogni misura tesa a raccogliere ulteriori informazioni:

- inviando personale dipendente a mezzo autovettura se l'inquinamento è stato segnalato nell'area portuale o lungo il litorale;
- inviando nel tratto di mare interessato dal presunto inquinamento unità navali dipendenti o chiedendo l'intervento di quelle di altre Amministrazioni dello Stato disponibili in zona;
- qualora necessario, può richiedere a CONGUARCOST l'intervento dei velivoli PL 166 DL3 della Guardia Costiera in configurazione "monitoraggio", o, in concorso, di mezzi navali e aeromobili di altre Amministrazioni dello Stato disponibili in zona (Allegati 3, 3-B e 3-C);
- attingendo notizie dalle navi in transito;
- acquisendo anche i tracciati (tramite il sistema Pelagus) delle navi transitate nel settore segnalato nelle ultime ore;
- attingendo notizie da altri soggetti interessati alla esecuzione del presente Piano ovvero coinvolgendo, per l'esecuzione diretta gli stessi;
- attingendo notizie da chiunque possa fornire notizie utili, come Comandi VV.UU., gestori di porti turistici, circoli nautici ecc... .

#### SE SI PRESUME SIA COINVOLTA UN'UNITÀ NAVALE:

- Acquisire tutta la documentazione in possesso inerente la nave oggetto di interesse (Scheda Nave, proprietà, armatore, assicuratori, Hazmat, crew list e pax list, bunker on board e sua tipologia, carico a bordo e sua pericolosità) tramite il sistema PMIS, SafeSeaNet e qualsiasi altro strumento di informazione;
- Indagare su eventuali danni subiti, condizioni di stabilità, galleggiabilità e navigabilità;
- Verificare la presenza di persone a bordo e loro stato di salute;

- Diffidare verbalmente nell'immediato il comandante della nave ad adottare ogni misura utili per il contenimento e l'eliminazione dell'inquinamento. La fase d'allertamento e raccolta informazioni può concludersi con:
  - l'accertamento dell'inesistenza di inquinamento o minaccia di inquinamento e quindi con la ripresa del normale assetto;
  - l'accertamento della sussistenza dell'inquinamento o del potenziale inquinamento e quindi si passa alla valutazione della situazione in atto e delle azioni da intraprendere.

### 3.1.2 **FASE 2 Allertamento e valutazioni**

Se, dall'esito delle prime verifiche espletate come da paragrafo precedente, si dovesse accertare la reale presenza di un inquinamento o di un potenziale inquinamento, considerando tutti gli elementi raccolti, si dovrà fare una accurata valutazione sulle proporzioni dell'inquinamento o potenziale inquinamento in atto al fine della corretta adozione delle azioni antinquinamento e della precisa collocazione dell'evento nell'alveo di uno dei tre Livelli previsti dal Piano MASE. Per quanto precede si dovrà provvedere ad:

- **in orario di servizio**, informare immediatamente nell'ordine:
  - Capo Sezione SAR;
  - Capo Servizio Operativo;
  - Comandante in II;
  - Comandante;
  - Capo Sezione Polizia Marittima, Ambiente e Difesa Costiera;
  - Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale;
  - Capo Sezione Sicurezza della Navigazione (per eventuale visita di sicurezza);
  - Nostromo;
  - Equipaggi delle motovedette e altri mezzi navali minori del Corpo;
  - Sottufficiali addetti alla Sezione S.A.R. e Polizia Marittima, Ambiente e Difesa Costiera.
- **in orario non di servizio**, informare immediatamente oltre alle figure di cui al precedente paragrafo il:
  - Responsabile del Servizio d'Ispezione (che si reca immediatamente in S.O. per l'immediata applicazione delle procedure di emergenza) e, qualora tale figura sia prevista dalle disposizioni interne, l'Ufficiale/Sottufficiale di Vigilanza Operativa;

la notizia dell'inquinamento deve essere parimenti data a:

- 7° M.R.S.C. Ancona;
- CONGUARCOST;
- Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare - **COIMAR**, presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;
- R.A.M.;
- PCM – Dipartimento Protezione Civile - Servizio C.O.E.M.M.;
- Prefettura – Ufficio Territoriale del Governo – Ascoli Piceno/Fermo;
- Regione Marche – Protezione Civile e Sicurezza – Sala Operativa Unificata Permanente (S.O.U.P.);
- Maricapitale;
- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ascoli Piceno/Fermo;
- Comandi FF.AA coinvolti;
- Amministrazioni Comunali competenti per territorio;
- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale;
- Società CASTALIA.

Inoltre, se del caso, si dovrà:

- far prelevare, al personale militare del Corpo - *formato in “tecniche di campionamento delle acque di superficie e dei sedimenti marini”* - (oppure al personale Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche – A.R.P.A.M.) tre campioni da un litro ciascuno di acqua inquinata per le perizie e le prove necessarie al fine di assicurare i responsabili alla Giustizia;
- allertare i Comandi/Enti interessati all'esecuzione del presente Piano, indicando circuiti e frequenze per le successive comunicazioni;
- integrare il personale di servizio con altro di rinforzo per meglio assicurare i servizi radio, telefonico, dattilografico, informatico e mezzi terrestri.

Delle operazioni suddette dovrà essere stilato un rapporto cronologico dettagliato degli eventi.

### 3.1.3 **FASE 3 – Intervento**

L'intervento si può esprimere nei **3 Livelli** previsti dal Piano MASE e riportati nel capitolo precedente per pronta consultazione.

## **3.2 Livelli d'Emergenza**

### 3.2.1 **Emergenza di 1° Livello**

Si verifica quando si ha notizia che:

- la minaccia di inquinamento è fondata;
- è in atto un inquinamento.

Il **Comandante della Capitaneria di Porto** o, se assente, **l'Ufficiale più anziano**, coadiuvato dal Capo Servizio Operativo e dal Titolare d'Ispezione, assume direzione strategica ed operativa delle operazioni antinquinamento:

- Se l'inquinamento è di **origine nota**:
  1. emana la Diffida, di cui all'art. 12 della legge 31/12/1982, n° 979, comprensiva, se del caso, della diffida ad attivare il SOPE PLAN (ex regola 26, Annesso I, MARPOL 73/78 applicabile alle navi cisterna uguali o superiori a 150 tsl e alle altre navi non petroliere superiori a 400 tsl.) (Allegato 5);
  2. invia il Nostromo per notificare la diffida e procedere all'elezione di domicilio;
  3. Se la diffida non produce gli effetti desiderati nei tempi assegnati, provvede ad eseguire le misure di bonifica necessarie, recuperando poi i costi da armatore/proprietario;
  4. Raccoglie tutti gli elementi per istruire la notizia di reato.
- Se l'inquinamento è di **origine ignota**:
  1. avvia comunque gli interventi di bonifica le cui spese potranno essere coperte mediante il riconoscimento del debito a carico del MASE, chiedendo comunque per le vie brevi la preventiva autorizzazione al COIMAR attraverso i numeri di reperibilità (Allegato 6);
  2. tiene costantemente informate le istituzioni centrali e quelle locali interessate utilizzando prioritariamente la messaggistica POLREP (Allegati 7A – 7B – 7C);
  3. convoca, se lo ritiene opportuno, un Centro di Coordinamento e Controllo (Allegato 4) con le istituzioni locali coinvolte, dandone informazione al COIMAR, al CONGUARCOST, al RAM e al 7° MRSC;

In questo caso bisogna distinguere se si tratta di inquinamento in porto o da nave in banchina o inquinamento in mare che non minacci la costa o aree sensibili.

## **A. Inquinamento in porto o da nave in banchina**

- richiamare l'attenzione del personale che interviene perché si mantenga a distanza di sicurezza dallo sversamento fino a che non si siano ricevute direttive tecniche dal personale specialistico (chimico del porto o VV.F.) o comunque se non munito di idonei dispositivi di protezione individuale (maschere, autorespiratori, etc.);
- richiedere all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale informazioni sulla viabilità in porto per indirizzare eventuali mezzi antinquinamento terrestri nonché il personale dipendente al varco più libero e al percorso più rapido per raggiungere il luogo dell'incidente;
- inviare sul luogo (se raggiungibile via terra) il nostromo ed il Capo Sezione Tecnica/Sicurezza e Difesa Portuale;
- richiedere al Comando Provinciale dei VV.F. l'invio di mezzi terrestri nella zona segnalata;
- valutare, qualora sia coinvolta un'unità navale, lo spostamento della stessa in altra banchina o lo spostamento delle unità navali vicine. Per tale motivo sarà necessario contattare immediatamente gli armatori/proprietari delle suddette imbarcazioni affinché provvedano allo spostamento delle stesse, o in estrema situazione provvedere d'ufficio;
- inviare il Team Esperti a bordo della nave coinvolta per la valutazione delle condizioni dell'unità;
- se l'origine dell'inquinamento non è nota effettuare verifiche sulle navi in zona, inviando a bordo il Nostromo o il personale PSC;
- disporre provvedimenti necessari ai fini della sicurezza della navigazione e delle attrezzature portuali;
- disporre l'intervento in zona delle unità dipendenti per avere maggiore contezza delle operazioni di disinquinamento e di prevenzione in atto;
- disporre, se ritenuto necessario l'intervento dei mezzi specializzati localmente disponibili (unità operanti del Consorzio CASTALIA) chiedendo comunque per le vie brevi la preventiva autorizzazione al COIMAR attraverso i numeri di reperibilità (Allegato 6). Per l'impiego dei mezzi del consorzio CASTALIA vedasi le condizioni contrattuali contenute nel Contratto di rinnovo dell'affidamento del "Servizio di intervento rapido per la riduzione, contenimento e recupero di idrocarburi, nonché di contenimento del marine litter, delle plastiche in particolare, sia negli specchi acquei marini antistanti le foci dei principali fiumi sia nelle aree marine protette" (REP. 228 – CIG 9442478359).
- impiegare, dandone comunicazione al MASE, anche per le vie brevi, i mezzi di altri Enti con oneri a loro carico o unità a titolo oneroso prontamente disponibili previa autorizzazione del predetto Dicastero qualora i mezzi convenzionati non siano sufficienti o idonei;
- disporre utilizzo prodotti assorbenti non inerti o ad azione disperdente, tra quelli riconosciuti idonei dal Ministero previa autorizzazione della DG - PNM;
- chiedere, se del caso, l'emanazione di AVURNAV (Avviso Urgente ai Naviganti) a MARICAPITAL (Comando Marittimo Centro e Capitale Roma) e NOTAM (Notice to airmen) alla Centrale Operativa del Comando Generale Capitanerie di Porto;
- informare l'Autorità Giudiziaria competente;
- informare la SOUP Regionale.

**B. Inquinamento in mare che non minaccia la costa o aree sensibili**

- applicare tutto quanto previsto al punto A);
- designare il "Comandante in Zona" - O.S.C. (On Scene Commander) (Allegato 8);
- se si tratta di unità che richiede assistenza, applica le procedure per l'assegnazione de luogo di rifugio.

In ossequio al Piano di Pronto Intervento Nazionale per la Difesa da Inquinamenti, il Prefetto titolare dell'Ufficio Territoriale del Governo d'intesa con il Capo del Compartimento Marittimo, predispongono e mettono in atto, là dove necessario, tutte le misure interessanti i tratti di costa minacciati, sulla base del piano provinciale, raccordandosi con i Sindaci interessati all'emergenza.

### 3.2.2 Emergenza di 2° Livello

Permane in capo al Comandante della Capitaneria di Porto o, se assente, l'Ufficiale più anziano, coadiuvato dal Capo Servizio Operativo e dal Titolare d'Ispezione, la direzione operativa delle operazioni antinquinamento, mentre la direzione strategica delle predette attività a mare di difesa dagli inquinamenti passa al MASE. Nell'ambito di tale prerogativa il Comandante della Capitaneria di Porto sarà competente a:

- applicare tutto quanto previsto nel primo Livello. Inoltre:
- dichiarare l'**Emergenza Locale**, a firma del Capo del Compartimento (Allegato 9) dandone immediata comunicazione al COIMAR;
- interfacciarsi costantemente con gli Enti locali per le attività da svolgersi in costa e nella zona costiera con particolare riguardo alla salvaguardia della salute umana, dell'ecosistema marino-costiero e della gestione del prodotto inquinante recuperato, utilizzando, s'è il caso, la Scheda di Valutazione dell'inquinamento sulla Costa da Oil Spill, per la valutazione dell'impatto sulla costa dell'inquinamento (Allegato 14);
- rivalutare in qualsiasi momento insieme al COIMAR ed in base all'evoluzione degli eventi, il livello di emergenza.

Qualora vi siano tratti di costa minacciati o già interessati dall'inquinamento, la Prefettura può disporre l'adozione del pertinente Piano Provinciale di Protezione Civile. In questo caso il Prefetto d'intesa con il Capo del Compartimento Marittimo si attiva nel mettere in atto tutte le misure di salvaguardia necessarie raccordandosi anche con i sindaci dei comuni interessati;

Qualora necessario il Capo del Compartimento Marittimo potrà essere chiamato a partecipare al **Comitato di Coordinamento per l'Emergenza** (anche in modalità remota) attivato dal MASE – DGPNM per una migliore gestione dell'emergenza in atto.

### 3.2.3 Emergenza di 3° Livello

Come già specificato nel capitolo precedente in presenza di un'emergenza di 3° Livello si è alla presenza di inquinamenti gravissimi che in relazione alla loro entità, estensione e tipologia di inquinante non possono essere gestiti per mezzo delle sole risorse localmente disponibili dal Capo del Compartimento o dal COGECAP e del MASE e che richiedono la **dichiarazione dello stato di Emergenza Nazionale**.

Il coordinamento delle operazioni di contrasto all'inquinamento - *di 3° livello* - passa al Dipartimento della Protezione Civile in applicazione del Piano DPC;

Il Capo del Compartimento Marittimo prosegue, d'intesa con la Prefettura, competente per territorio, e la Regione Marche nelle attività già poste in essere sui tratti di costa interessati.

### 3.2.4 Chiusura dell'emergenza

A fine emergenza un messaggio di conclusione della stessa (POLINF "FINALE" Allegato 7-B) viene inviato da parte del Capo del Compartimento Marittimo a tutti i soggetti attivamente coinvolti nella gestione dell'emergenza.

## 3.3 Aspetti amministrativi ed economici finanziari

### 3.3.1 Procedure di riconoscimento di debito

Laddove il MASE autorizzi, in presenza dei relativi presupposti e previe le necessarie e dovute valutazioni, mezzi e/o strumentazioni e/o attrezzature, a titolo oneroso, non oggettivo

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 MASE all'intervento e all'impiego delle risorse di cui sopra siano state effettuate, oltre che attraverso una valutazione autonoma del MASE, anche previa richiesta di questa Autorità Marittima, accompagnata da proprie valutazioni in ordine alla validità, efficacia, convenienza, etc., dei servizi e prestazioni da acquisire.

Successivamente a fine intervento, questa Capitaneria di Porto, 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 MASE 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.

### 3.3.2 Recupero del credito e danno ambientale

A conclusione dell'intervento antinquinamento autorizzato dal MASE, 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.

A tale fine sarà cura del **Capo del Compartimento**, coadiuvato dal Capo Servizio Operativo fornire al MASE:

- idonea documentazione necessaria alla ricostruzione del sinistro e all'individuazione dei responsabili;
- polizze assicurative;
- *idonea documentazione fotografica*;
- quantificazione degli importi dovuti da parte della società titolare di concessione del servizio antinquinamento;
- quantificazione del danno ambientale da parte dell'ISPRA;
- *ogni altra documentazione ritenuta utile*.

A conclusione dell'istruttoria, il MASE 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 espletata, 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 MASE 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 MASE 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 (<https://iopcfunds.org/>).

# CAPITOLO QUARTO

## INQUINAMENTO DA IDROCARBURI

### 4.1 Cenni sugli idrocarburi

Sono **composti organici** formati da atomi di carbonio ed idrogeno (H).

Il petrolio greggio è un liquido costituito da una miscela di idrocarburi gassosi, liquidi e solidi. Oltre a Carbonio (C) ed Idrogeno (H), può contenere anche molecole contenenti Zolfo (S), Azoto (N) ed Ossigeno (O). Le principali caratteristiche di un greggio sono:

- **Densità (o peso specifico):** è rappresentata dal peso del liquido per unità di volume. Se la densità è inferiore a 1000 kg/mc il liquido è più leggero dell'acqua (acqua pesa 1000 kg. Per metro cubo);
- **Viscosità:** è la resistenza al movimento che un liquido manifesta quando viene fatto passare, ad una determinata temperatura, in un tubo o in un foro.

La viscosità è una delle caratteristiche fondamentali di un grezzo ai fini della pompabilità nelle condotte (oleodotti).

- **Punto di scorrimento o pour point:** è la temperatura in cui non si nota più alcuna scorrevolezza (il prodotto è passato da liquido a solido);
- **Distillazione – volatilità:** è la tendenza di un liquido a passare dallo stato liquido a vapore (cioè produrre gas mediante evaporazione).

Si definiscono **non volatili** i liquidi il cui punto di infiammabilità è  $> 60^{\circ}\text{C}$  (esempio: Oli diesel pesanti, oli combustibili, bitumi).

La "International Tanager Owners Pollution Federation" (ITOPF) ha classificato sia greggi che prodotti derivati in quattro gruppi principali, assumendo come parametro il peso specifico:

Densità/Peso specifico	Esempi
GRUPPO I < 0,8	Benzina, kerosene
GRUPPO II tra 0,8 e 0,85	Gasolio, crudo Abu Dhabi
GRUPPO III tra 0,85 e 0,95	Arabian Light, crudi del Mar del Nord
GRUPPO IV > 0,95	Oli combustibili pesanti, crudi Venezuelani.

#### 4.1.1 Comportamento degli idrocarburi sversati

Il comportamento degli idrocarburi dopo il versamento dipende da un gran numero di variabili tutte in stretta relazione fra loro.

- **DENSITÀ**

La densità del petrolio cresce dopo il versamento a seguito dell'evaporazione delle componenti più volatili.

La densità gioca un ruolo fondamentale nel comportamento della macchia; essa determina lo spessore sommerso e la frazione che, superando la densità dell'acqua marina, si deposita sul fondo.

- **VISCOSITÀ**

Costituisce il parametro chimico-fisico più importante per il successo degli interventi di dispersione. La viscosità cresce con l'invecchiamento (trasformazione che l'idrocarburo subisce a partire dal momento del versamento) e diminuisce con la temperatura.

- **TENSIONE DI VAPORE**

Determina la concentrazione di idrocarburi volatili nell'aria e quindi il pericolo d'incendio nelle vicinanze del versamento. La tensione di vapore cresce con la temperatura e diminuisce con l'invecchiamento della macchia, man mano che con l'evaporazione la percentuale delle frazioni più pesanti aumenta.

- **SOLUBILITÀ IN ACQUA**

La solubilità in acqua di alcune componenti dell'olio è sufficientemente elevata da determinare un aumento degli idrocarburi disciolti nella colonna d'acqua sottostante la macchia. La quantità di idrocarburi solubile in acqua riveste un significato particolare per le conseguenze ambientali della presenza in acqua di composti spesso tossici anche a bassa o bassissima concentrazione.

#### 4.1.2 I MOVIMENTI

##### • **ESPANSIONE**

In assenza di vento e con mare calmo, una chiazza di petrolio tende ad espandersi, ossia ad allargarsi ed assottigliarsi. L'espansione è il risultato dell'equilibrio dinamico tra forze di gravità, di inerzia, di attrito, viscosità e tensioni superficiali.

Se le condizioni lo consentono, l'espansione della macchia continua indefinitamente, fino a raggiungere spessori monomolecolari.

Nella realtà, tuttavia, raramente l'espansione può avvenire in modo uniforme. A causa principalmente del moto ondoso e dell'azione del vento, di solito una chiazza estesa presenterà sensibili variazioni di spessore fra zona e zona.

##### • **ADVEZIONE**

Una chiazza di petrolio, come tutti i galleggianti, si sposta sulla superficie marina sotto l'influenza combinata delle correnti e del vento.

In genere, se la velocità del vento supera i 10 nodi, queste assumono la forma di strisce allungate nella direzione del vento.

Direzione e velocità degli spostamenti sono molto variabili nel tempo.

In generale, si può affermare che:

- la corrente sposta le chiazze nella sua stessa direzione ed alla stessa velocità;
- il vento sposta le chiazze nella sua stessa direzione, ma con velocità mai superiore al 10% della propria ed in genere pari al 3 – 4%.

#### 4.1.3 LE TRASFORMAZIONI

##### • **EVAPORAZIONE**

Gli idrocarburi a basso punto di ebollizione tendono ad evaporare nell'atmosfera; le condizioni meteorologiche (temperatura dell'acqua, irraggiamento solare, vento e stato del mare) possono accelerare il fenomeno, la formazione di emulsioni acqua in olio lo rallentano. L'evaporazione dipende dal tipo di prodotto; in generale, si considera che la maggior parte dei crudi perda dal 30 al 40% del proprio volume originale entro le prime 24 ore dal versamento; le benzine possono perdere fino al 50% del volume originale nei primi 10 minuti.

##### • **DISSOLUZIONE**

La quantità di olio che si discioglie in acqua è molto piccola: per un greggio è in media 30 mg/l.

La dissoluzione di componenti solubili in acqua è molto importante per i potenziali effetti tossici sui sistemi biologici. Gli idrocarburi più solubili sono gli aromatici a basso peso molecolare che sono anche i più tossici. L'evaporazione abbassa la concentrazione delle componenti più leggere e più solubili e riduce la dissoluzione.

##### • **EMULSIONE DI ACQUA IN OLIO O DISPERSIONE**

Sotto l'azione delle onde parte della chiazza è frammentata in porzioni di dimensioni variabili alcune delle quali sono trascinate dalla turbolenza disponendosi negli strati superiori della colonna d'acqua.

**I prodotti più leggeri tendono ad essere dispersi più rapidamente ed in percentuale maggiore.**

##### • **EMULSIONE DI ACQUA IN OLIO**

Sotto l'azione delle onde, numerose goccioline d'acqua sono progressivamente incorporate nel prodotto oleoso. Tale emulsione si forma tipicamente nelle prime 24 ore dal versamento, soprattutto se il mare è agitato.

Basse temperature possono facilitare la formazione dell'emulsione ma il fattore più importante è la composizione dell'olio.

Mentre i prodotti del Gruppo I sono praticamente immuni dal fenomeno e quelli del Gruppo II ne risentono in modo moderato e transitorio, i prodotti del Gruppo III, cioè la maggior parte dei greggi ed alcuni oli combustibili intermedi, a causa dell'emulsificazione possono vedere triplicato il loro volume iniziale.

- **OSSIDAZIONE**

Esposto ai raggi solari, il greggio reagisce chimicamente con l'ossigeno, in parte trasformandosi in composti solubili, ed in parte formando croste catramose solide e relativamente stabili.

#### 4.1.4 LA BIODEGRADAZIONE

Il greggio e gli idrocarburi sono biodegradabili naturalmente, sia in aria sia in acqua sia nel terreno. Per effetto dell'azione dei microrganismi (che attaccano gli idrocarburi e li spezzano in molecole progressivamente più semplici), gli idrocarburi sono trasformati biochimicamente in sostanze perfettamente compatibili con l'ambiente.

Questo processo si rivelerà a lungo termine il più sicuro ed efficace strumento contro l'inquinamento da idrocarburi, considerando che dal 70 al 90% della quantità totale di idrocarburi versati viene riassorbito dall'ambiente in tale modo.

Le specie di batteri esistenti capaci di ossidare (cioè biodegradare) gli idrocarburi sono numerosissime; ciascuna tende a degradare di preferenza una certa famiglia di idrocarburi. Per ciascuna tipologia di idrocarburi, la durata effettiva del processo di degradazione è estremamente variabile e dipende essenzialmente dalla **quantità** dei batteri che agiscono e dalla loro **attività**, entrambe influenzate in modo complesso da diversi fattori esterni:

- **la quantità** di batteri che possono aggredire una determinata massa di idrocarburi dipende anzitutto dall'elemento in cui è avvenuto il versamento: in aria sono presenti più batteri che in acque profonde o nel sottosuolo; nei climi tropicali più che in quelli polari etc.

L'attività dei batteri, cioè la rapidità della loro azione, è influenzata da condizioni ambientali e climatiche quali temperatura, umidità, luce del sole etc.

#### 4.1.5 LA DISPERSIONE

L'emulsione di olio in acqua, o dispersione, può creare condizioni favorevoli ad una rapida biodegradazione degli idrocarburi. Il processo può essere incrementato e accelerato con l'uso di prodotti chimici.

La dispersione chimica in taluni casi può costituire l'unica soluzione realmente praticabile, anche se presenta controindicazioni di tipo ambientale ed è – per tale motivo – soggetta a limitazioni.

I disperdenti di ultima generazione sono principalmente costituiti da due ingredienti fondamentali, **tensioattivi e solventi**, miscelati in proporzioni variabili.

I tensioattivi si interpongono tra i due liquidi separandoli, e riducono la coesione fra le molecole degli idrocarburi; ciò favorisce la formazione di goccioline, che risultano tanto più piccole e numerose quanto meglio il tensioattivo è mescolato al prodotto, e che si disperdono nella massa d'acqua.

I solventi hanno invece lo scopo di favorire la diffusione dei tensioattivi nella massa del prodotto.

I tipi principali di disperdenti oggi in uso sono:

- **TIPO 1:** composti in maggioranza da solventi con il 15 – 25% di tensioattivi: idonei per essere applicati direttamente alla chiazza, senza pre-diluizione con acqua;
- **TIPO 2:** composti di solventi basati su alcoli o glicoli, con elevata percentuale di tensioattivi: devono essere diluiti con acqua di mare in rapporto 1:10;
- **TIPO 3:** simili nella composizione al tipo 2 ma progettati per essere utilizzati senza diluizione.

**Sembra ormai accettato il principio che l'uso dei disperdenti non presenti particolari problemi in mare aperto, mentre in acque poco profonde e soprattutto in zone a basso ricambio d'acqua, c'è il rischio che permangano sostanze velenose in un'area relativamente ristretta, in concentrazione elevata e per tempi lunghi, provocando seri danni, spesso superiori a quelli provocati dagli idrocarburi.**

## **4.2 Possibili scenari e tipologie di emergenze**

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, itticultura, 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).

## **4.3 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/ponpon 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.

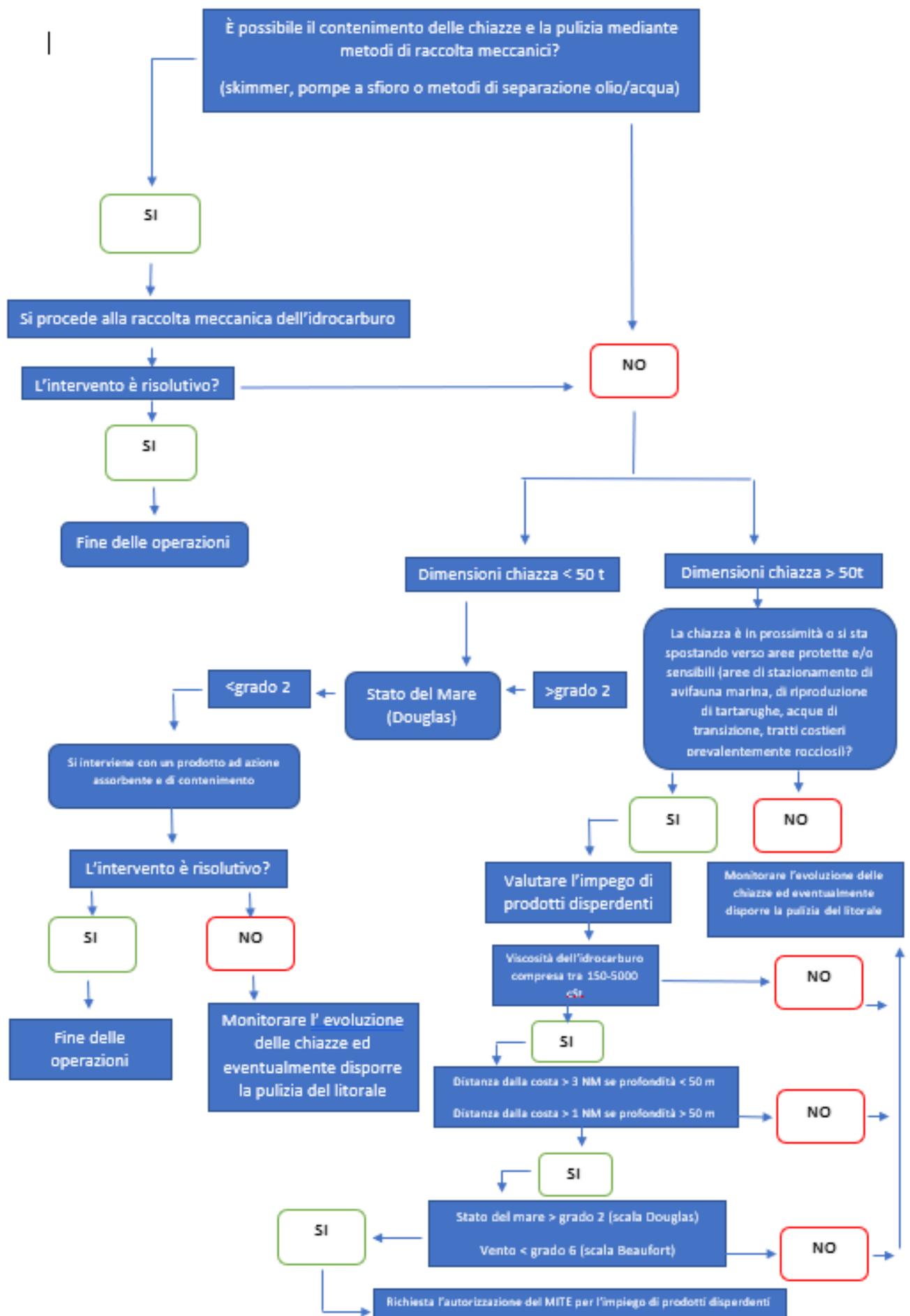
Le **capacità operative** delle singole unità antinquinamento dipendono oltre che dalle caratteristiche del prodotto sversato e dalle condizioni meteo marine, anche dalle caratteristiche tecniche dell'imbarcazione (abilitazione alla navigazione costiera o d'altura, ecc.), dai materiali e mezzi a disposizione,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

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 MASE, ex DD 25/02/2011) (Allegato 10) deve essere espressamente e **preventivamente autorizzato dal COIMAR del MASE** al fine di valutarne l'effettiva necessità ed efficacia, nel caso specifico. La valutazione del MASE, 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.*



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 MASE, 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 MASE (Allegato 11).

# CAPITOLO QUINTO

## INQUINAMENTO DA HNS

### 5.1 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”<sup>17</sup> 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”<sup>18</sup>. 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 consultabili al seguente link (<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 collio container) che ne condizionano il destino in mare.

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 precedente.

### 5.2 Possibili scenari e tipologie di emergenze

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

<sup>17</sup> Protocol Concerning Cooperation in Preventing Pollution from Ships and, in Cases of Emergency, Combating Pollution of The Mediterranean Sea (<https://www.unep.org/unepmap/who-we-are/contracting-parties/emergency-protocol-preventi%20on-and-emergency-protocol>)

<sup>18</sup> 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*”.

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 fluttare 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).

### 5.3 Modalità operative HNS

Al fine di fronteggiare l'inquinamento da sostanze HNS, il Capo del Compartimento si potrà avvalere:

In particolare, per tali finalità, ci si potrà avvalere:

#### 1. 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.

#### 2. a livello centrale:

- delle banche dati nazionali del MASE;
- 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 ed egli 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 attestate 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 (MASE, 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 11 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 MASE;*
- *“Marine HNS Response Manual” realizzato da ITOFF, CEDRE e ISPRA nell'ambito del progetto WEST MOPoCo cofinanziato dalla Commissione Europea – DG-ECHO.*

# CAPITOLO SESTO

## 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 MASE attraverso apposita convenzione, ove esistente;*
- *della Guardia Costiera e della Marina Militare.*

Il sistema nazionale antinquinamento del MASE 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.*

### 6.1 Mezzi e strutture disponibili

Il **sistema nazionale antinquinamento del MASE** è assicurato grazie al supporto fornito dal soggetto vincitore di un bando di gara europeo, che garantisce al MASE 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 MASE h24 per 365 gg l'anno (Allegato 15).

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 MASE 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)<sup>19</sup>.

### 6.2 Mezzi e strutture nella disponibilità del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto

Nell'ambito del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto sono disponibili per la lotta all'inquinamento da idrocarburi e HNS i mezzi, le strutture e le dotazioni indicate nelle schede allegate al presente piano (Allegato 17).

I mezzi di cui è previsto l'impiego per l'avvistamento, la ricognizione e la lotta agli inquinamenti sono:

1. mezzi navali dell'Amministrazione Marittima e delle altre forze dell'ordine;
2. mezzi navali speciali, rimorchiatori, ed altri mezzi navali privati attrezzati per le operazioni di bonifica;

---

<sup>19</sup> Cfr. art. 10 e seg. Legge 31 dicembre 1982 n° 979

3. mezzi aerei delle Forze Armate e degli altri Corpi/Amministrazioni dello Stato.

### **6.3 Mezzi navali ed aerei della Marina Militare**

Alla Marina Militare è affidato il servizio di vigilanza di cui al punto c) dell'art. 2 della legge 31/12/1982, n° 979, per mezzo di unità navali ed aeromobili appositamente destinate a tale servizio ed attrezzate anche per il soccorso in operazioni antinquinamento.

Pertanto le predette unità, allorché l'inquinamento marino riguardi zone di mare sottoposte alla giurisdizione nazionale situate al di là del limite esterno del mare territoriale (oltre le 12 miglia dalla linea di base), intervengono nelle operazioni antinquinamento, la cui direzione viene assunta dal Coordinamento Operativo Inquinamenti Marini presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Nel caso in cui l'inquinamento interessi zone di mare territoriale, qualora si debba far ricorso alle unità navali ed aeromobili della Marina Militare, la Capitaneria di Porto richiederà l'intervento:

1. direttamente a MARICAPITALE (Comando Marittimo Centro e Capitale), se si tratti di mezzi di uso locale o di unità dipartimentali;
2. al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che, sentito il Comitato Permanente Interministeriale di Pronto Intervento (previsto dal D.P.R. n° 504/78), interesserà le Autorità centrali competenti per l'impiego di unità navali ed aeromobili.

### **6.4 Mezzi navali dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, dei Vigili del Fuoco e Protezione Civile etc.**

*La Capitaneria di Porto richiederà l'intervento dei mezzi navali, il cui impiego sia ritenuto necessario direttamente ai rispettivi Comandi locali.*

### **6.5 Mezzi aerei delle Capitanerie di Porto, dell'Aeronautica, dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Polizia di Stato e dei Vigili del Fuoco.**

Premesso che tutti i mezzi aerei (elicotteri ed aerei) devono provvedere ad effettuare le previste comunicazioni nel caso di avvistamenti occasionali di inquinamenti durante i voli pianificati, il loro concorso nelle operazioni effettive per l'eliminazione degli inquinamenti deve essere previsto soprattutto nel campo della ricognizione per seguire la macchia inquinante ed eventualmente la sua frantumazione.

Gli elementi raccolti nella ricognizione aerea dovranno essere immediatamente e continuamente comunicati alla Capitaneria di Porto di San Benedetto del Tronto, cui compete la direzione delle operazioni di bonifica.

La richiesta d'intervento di elicotteri e di aerei deve essere avanzata dalla Capitaneria di Porto ai seguenti Comandi, secondo le norme in vigore:

1. per gli aeromobili delle Capitanerie di Porto, alla Centrale Operativa del Comando Generale per il tramite della Direzione Marittima;
2. per i mezzi dell'Arma dei Carabinieri, della Guardia di Finanza, della Polizia di Stato e dei Vigili del Fuoco, ai Comandi rispettivamente competenti;

Presso la Base Aeromobili – Nucleo Aereo e Sezione Volo Elicotteri Guardia Costiera di Pescara sono disponibili dei sistemi di telerilevamento che all'occorrenza vengono aviotrasportati sugli aeromobili del Corpo, che si articolano su due linee di volo: ATR42MP ad ala fissa e AW139CP ad ala rotante.

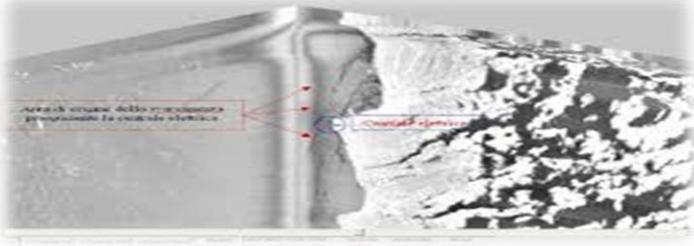
<b>VEETTORE AEREO</b>	<b>SISTEMA DI TELERILEVAMENTO</b>
---------------------------	-----------------------------------

ATR 42MP	S.L.A.R. (Eccetto "MANTA 10-03") FOTOGRAFIE.O. Turret Wescam MX-20 SENSORE A SCANSIONE MULTISPETTRALE
AW139CP	FOTOGRAFICI F.L.I.R. STAR SAFIRE

In caso di necessità potrà essere richiesta un'attività di telerilevamento ambientale al Comando Generale - per il tramite della Direzione Marittima - Reparto Operativo di Ancona. In tal caso, la richiesta di attività di telerilevamento dovrà tener conto delle caratteristiche operative dei sistemi specificati nella **direttiva TLR-001** (Direttiva per lo svolgimento delle attività di telerilevamento ambientale istituzionale con aeromobili della Guardia Costiera) del Comando Generale ed essere formulata come da format in essa specificato (Allegato 3-A), riportando le informazioni relative alla tipologia di intervento, all'origine ed alla caratterizzazione del fenomeno che si intende investigare, al supporto disponibile a terra ed in mare durante l'attività, fornendo altresì il nominativo del punto di contatto in zona operazioni.

*Nel caso di insufficienza/inadeguatezza dei mezzi aerei la richiesta deve essere inoltrata al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica che provvederà ad interessare i locali Comandi/Enti centrali interessati.*

Il concorso dei mezzi aerei avverrà in funzione delle loro disponibilità del momento una volta assicurato l'assolvimento dei compiti di istituto.



# **CAPITOLO SETTIMO**

## **FENOMENI DI EUTROFIZZAZIONE E PRESENZA DI MUCILLAGINI**

### **7.1 Procedure**

Il fenomeno dell'eutrofizzazione deriva dal massiccio apporto di nutrienti organici usati in agricoltura o contenuti nei reflui urbani o zootecnici, in zone o in tratti di mare semichiusi: sua manifestazione più caratteristica è la riproduzione abnorme di vegetazione algale. Benché dovuto a diverse cause, in parte naturali, il fenomeno risulta connesso alla presenza di mucillagini. Le tecniche di prevenzione ed aggressione dei suddetti fenomeni, sulla base delle esperienze acquisite in materia nel corso degli anni, sono di seguito esposte.

#### ***Macroalghe:***

- prevenzione a terra, esercitata dagli Organi competenti, mediante il controllo e la regolamentazione degli scarichi (in generale) e dei cicli di concimazione nelle colture;
- aggressione a mare, mediante raccolta meccanica con mezzi navali delle macroalghe;

#### ***Mucillagini:***

- prevenzione: strettamente connessa a quella delle macroalghe;
- aggressione:
  - a mare, previo controllo del fenomeno mediante il posizionamento di barriere (fisse, mobili, pneumatiche) a protezione del litorale e conseguente impiego di prodotti chimici approvati e la raccolta meccanica con mezzi navali;
  - a terra, esercitata dagli organi competenti, mediante lo spiaggiamento mirato del fenomeno (studio delle correnti e dei sistemi di convoglio) e successiva raccolta meccanica con idonei mezzi e attrezzature.

La Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare - **COIMAR** del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, per il tramite della Sezione Operativa per le Emergenze in Mare, dovrà essere tempestivamente messa a conoscenza e successivamente informata, con rapporto circostanziato e scritto dall'Autorità Marittima nella cui area di competenza si verifichi il fenomeno.

Eventuali interventi, che comportino l'impiego di risorse (uomini e mezzi) non dipendenti e/o l'uso di prodotti chimici approvati, dovranno essere sempre preventivamente autorizzati dalla Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare - **COIMAR**, pena il mancato successivo riconoscimento di qualsiasi onere a proprio carico.

# CAPITOLO OTTAVO

## MESSAGGISTICA

### 8.1 Ricezione dell'informazione

La maggioranza delle emergenze antinquinamento nasce come conseguenza di sinistri marittimi per i quali si richiede innanzi tutto un'attività S.A.R. (Ricerca e Soccorso), che deve essere svolta nel rispetto delle procedure fissate dal "Piano Nazionale per la ricerca e il salvataggio in mare", edito dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto – I.M.R.C.C. (Centro Nazionale di Coordinamento del Soccorso Marittimo) ed approvato dall'allora Ministro dei Trasporti e della Navigazione.

È quindi verosimile che, per lo meno nelle fasi iniziali, le comunicazioni si basino sulle procedure e sulle reti/sistemi S.A.R., acquisendo, man mano che la funzione legata alla ricerca e soccorso di persone oppure che l'assistenza agli infortunati diminuisce, una più chiara e precisa connotazione antinquinamento.

È probabile che la prima informazione giunga all'organizzazione preposta alla ricerca e al salvataggio marittimo (I.M.R.C.C. – M.R.S.C. – U.C.G.): essendo gli aspetti del soccorso alla vita umana prevalenti rispetto a quelli della difesa del mare e dell'ambiente, verrà utilizzata la messaggistica formattata prevista dal Piano "S.A.R. marittimo" nazionale. Comunque, superato il primo impatto e consolidatasi la fase S.A.R., l'aspetto antinquinamento acquisirà la sua giusta importanza e verrà trattato di conseguenza. La prima notizia di inquinamento, qualora non vi sia coincidenza con l'attività di ricerca e soccorso, può essere acquisita dall'Autorità Marittima:

- su segnalazione di mezzi navali ed aerei della Guardia Costiera impegnati nell'espletamento di attività di istituto;
- per ricezione delle comunicazioni previste dal Primo Protocollo alla MARPOL 73/78 e dall'art. 12 della legge 31/12/82, n° 979 (Comandante, Armatore o Proprietario di nave o di un impianto);
- su segnalazione del Nucleo Operativo Ecologico dell'Arma dei Carabinieri;
- su segnalazione di comandanti di aeromobili, unità mercantili, ecc., che siano stati testimoni di un incidente in mare, ovvero abbiano avvistato un inquinamento, o tracce di inquinamento, anche di origine ignota;
- da qualsiasi altra fonte.

### 8.2 Tipi di messaggi

Quando l'Autorità Marittima viene a conoscenza di un inquinamento da idrocarburi o di qualsiasi situazione potenzialmente idonea a provocare un inquinamento delle acque o della costa, provvedono ad informare tempestivamente gli Enti centrali e periferici interessati utilizzando una messaggistica formattata, lasciando comunque alla discrezionalità di chi la compila la possibilità di redigerla:

- in forma sintetica, per fornire nel più breve tempo possibile le informazioni essenziali;
- in forma estesa, per fornire notizie più dettagliate e aggiornamenti della situazione.

#### 8.2.1 I Messaggi POLREP (Pollution report)

Il messaggio POLREP (Pollution Reporting) è uno dei messaggi cosiddetti "Incident" che sono stati adottati da tutti gli Stati Europei che partecipano al SafeSeaNet, per la trasmissione attraverso il SafeSeaNet stesso delle informazioni relative ad inquinamenti, allo scopo di:

- dare pronta notizia di tutti quegli incidenti che stiano causando o che siano suscettibili di causare inquinamento del mare da idrocarburi o altre sostanze nocive con conseguente

minaccia per le coste o gli interessi connessi di uno o più Comuni rivieraschi del Compartimento Marittimo;

- informare sulle azioni assunte e su quelle previste, tenuto conto dell'evolvere della situazione;
- richiedere assistenza.

Il POLREP è diviso in tre parti (Allegati 7-A – 7-B – 7-C):

1. la prima parte o POLWARN (Pollution Warning), numerata da 1 a 5, ha lo scopo di fornire una prima informazione, ovvero dare l'allarme riguardo l'inquinamento in atto o la sua minaccia;
2. la seconda parte o POLINF (Pollution Information), numerata da 40 a 60, è finalizzata a dare ogni notizia utile riguardante l'inquinamento e può anche essere utilizzata, nelle fasi successive, come SITREP (Situation Report);
3. la terza parte o POLFAC (Pollution Facilities), numerata da 80 a 99, è usata per richiedere assistenza agli altri Paesi e per definire aspetti operativi riguardanti tale aspetto.

Le tre parti possono essere utilizzate insieme o separatamente secondo le modalità di compilazione stabilite per il SafeSeaNet in ambito EMSA e coordinate, a livello Nazionale, da MARICOGECAP.

È possibile altresì utilizzare solo una parte dei paragrafi previsti dal formulario standard, con l'avvertenza che la numerazione dei paragrafi che non interessano e/o che non si vuole utilizzare non deve comparire sul messaggio.

Quando la prima parte (POLWARN), è utilizzata per lanciare l'allarme di una minaccia di grave inquinamento, bisogna dare al messaggio la qualifica di priorità **"URGENTE"**.

A tutti i messaggi POLREP che si ricevano e che contengano richiesta di accuso ricevuta (Acknowledge), va data risposta al più presto possibile a cura dell'Autorità nazionale competente.

Una volta concluso l'evento che ha richiesto l'emanazione di POLREP, bisognerà che il Capo del Compartimento Marittimo, che ha originato i messaggi, ne dia comunicazione a tutte le altre parti.

I POLREP, qualora l'emergenza possa interessare altri Paesi, dovranno essere compilati in inglese e la componente indirizzi dovrà sempre contenere anche il REMPEC e l'EMSA (Allegato 7-D).

### 8.2.2 I Messaggi NOTAM (Notice To AirMen)

Utilizzato a livello nazionale per la trasmissione di informazioni riguardanti ogni incidente che abbia causato o sia suscettibile di causare inquinamenti del mare e delle coste. Esso può essere utilizzato anche come SITREP (Situation Report).

IL NOTAM è un "Avviso" contenente notizie relative all'installazione, condizione e variazione di qualsiasi servizio, assistenza aeronautica, procedura o pericolo, la cui conoscenza tempestiva è essenziale per il personale interessato alle operazioni di volo. Il NOTAM si richiede ove la predetta messaggistica è formattata con riferimento a schemi internazionalmente riconosciuti ed adottati in ambito I.M.O. (International Maritime Organization).

### 8.3 Regole di fondamentale importanza

La condotta della messaggistica deve ispirarsi ai seguenti principi fondamentali: **Ogni Comando/Organo/Amministrazione partecipante ad una operazione antinquinamento deve adoperarsi affinché all'Autorità coordinatrice pervengano, con qualsiasi mezzo, tutte le informazioni che le consentano di condurre in maniera proficua ed efficace il proprio compito di coordinamento.**

*Tutte le comunicazioni devono essere: chiare, concise, precise, pertinenti e propriamente indirizzate.*

# CAPITOLO NONO

## ESERCITAZIONI E FORMAZIONE

### 9.1 Esercitazioni

Il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto elabora, di concerto con il MATTM (ora MASE), con il supporto del RAM, un programma di esercitazioni, a carattere nazionale ed internazionale, di emergenza locale da tenersi nelle acque territoriali, nella zona di protezione ecologica e nell'area di alto mare e rivolto all'addestramento alla lotta dell'inquinamento dovuto ad idrocarburi, nonché a sostanze nocive.

A livello locale, la Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto, sulla scorta delle disposizioni impartite al riguardo dal Comando Generale, e sotto il coordinamento della Direzione Marittima di Ancona, organizza una periodica esercitazione nelle acque ricadenti nella propria giurisdizione marittima, denominate POLLEX<sup>20</sup>.

Infatti, una volta l'anno, la Sala Operativa della Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto è chiamata a sviluppare delle simulazioni operative cui prendono parte, oltre al personale ed ai mezzi in servizio presso la locale Capitaneria di Porto e del dipendente Ufficio Circondariale Marittimo di Porto San Giorgio, anche uomini e mezzi messi a disposizione da altri Enti/Comandi coinvolti a vario titolo nel caso di emergenza in mare.

Tale esercitazione, oltre a mettere in pratica le procedure previste dal presente Piano antinquinamento locale, e registrare i tempi di reazione alla chiamata, consente di incrementare il grado di preparazione professionale di tutti i soggetti interessati, analizzando le criticità eventualmente riscontrate e ad individuare possibili soluzioni volte al miglioramento continuo di tempi e procedure di intervento.

### 9.2 Formazione

Come supporto alla formazione il MASE 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 11 sono riportati i riferimenti bibliografici.

---

<sup>20</sup> 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 MASE. 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.

# CAPITOLO DECIMO

## OROGRAFIA DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO – AREE DI MARE E COSTIERE SENSIBILI E DI PREGIO – DATI STATISTICI METEREOROLOGICI

### 10.1 Orografia del Compartimento Marittimo

L'ambito di giurisdizione del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto comprende i Comuni di San Benedetto del Tronto, Grottammare, Cupra Marittima, Massignano nella Provincia di Ascoli Piceno, Campofilone, Pedaso, Altidona, Torre di Palme, Fermo, Porto San Giorgio e Porto Sant'Elpidio nella Provincia di Fermo.

La giurisdizione amministrativa del Compartimento Marittimo include il territorio che si estende tra le foci del Fiume Tronto compresa a sud e Chienti esclusa a nord<sup>21</sup>. La costa si presenta bassa e sabbiosa e in alcuni tratti ciottolosa.



### 10.2 Carte nautiche

Le carte nautiche (edite dall'istituto Idrografico della Marina Militare) di riferimento per il Compartimento di San Benedetto del Tronto sono:

- 922 (va Vieste a Porto San Giorgio e Isola di Lesina – Scala 1:250.000);
- 35 (dalla Foce del fiume Tronto ad Ancona – Scala 1:100.00);
- 1050 (Zone impiegate per le esercitazioni navali di tiro – Scala 1:1.700.000).

### 10.3 Aree di mare e costiere sensibili e di pregio

#### 10.3.1 Zone costiere sensibili riconosciute a norma di legge

Il sito di interesse comunitario o sito di importanza comunitaria (SIC) (dall'inglese Site of Community Importance), è un concetto definito dalla Direttiva Comunitaria n. 43 del 21 maggio 1992, (92/43/CEE) Direttiva del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche nota anche come Direttiva "Habitat", recepita in Italia a partire dal 1997.

<sup>21</sup> Figura n° 1

Le zone di protezione speciale o ZPS, sono zone di protezione poste lungo le rotte di migrazione dell'avifauna, finalizzate al mantenimento ed alla sistemazione di idonei habitat per la conservazione e gestione delle popolazioni di uccelli selvatici migratori.

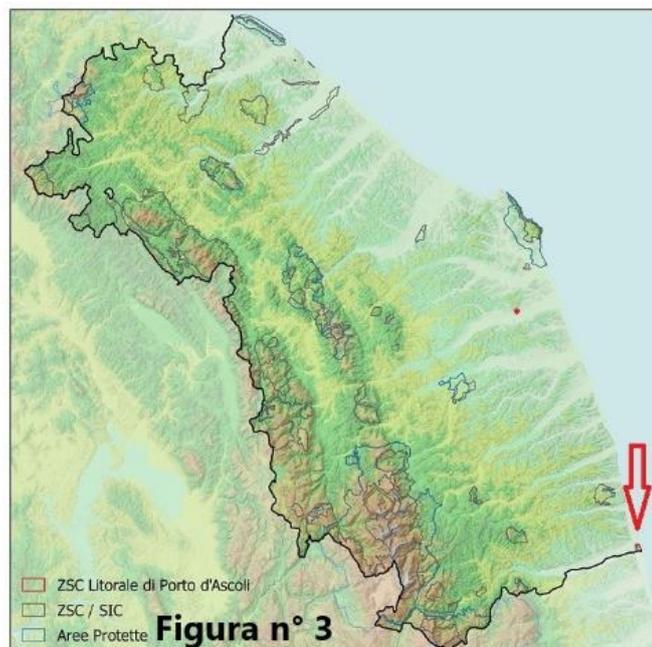
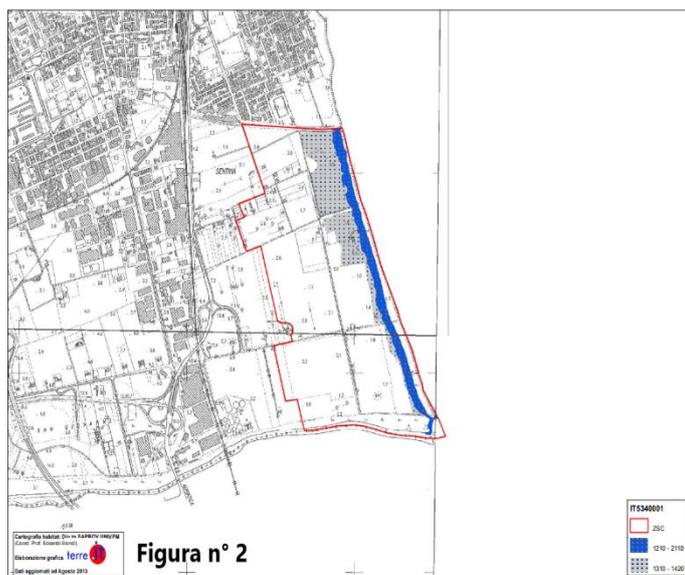
Tali aree sono state individuate dagli stati membri dell'Unione Europea (Direttiva 79/409/CEE nota come Direttiva Uccelli) e assieme alle Zone Speciali di Conservazione costituiscono la Rete Natura 2000.

Tutti i piani o progetti che possano avere incidenze significative sui siti e che non siano non direttamente connessi e necessari alla loro gestione devono essere assoggettati alla procedura di Valutazione di incidenza ambientale.

### 10.3.2 La Riserva Naturale Regionale “Sentina” IT5340001

Il versante meridionale del Compartimento Marittimo, nel territorio sambenedettese, comprende la località di Porto d'Ascoli, al cui interno sorge la Riserva Naturale Regionale “Sentina” che coincide perfettamente con l'omonima Zona Protezione Speciale - IT5340001 (Z.P.S.).<sup>22</sup>

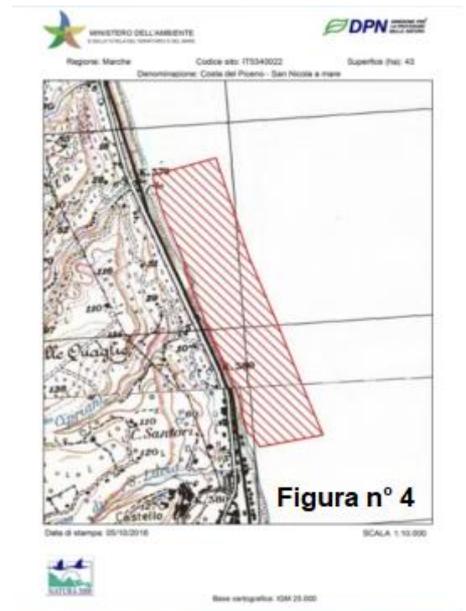
La Riserva Naturale Regionale “Sentina” interessa il tratto di litorale compreso fra la foce del Fiume Tronto a sud e il centro abitato di Porto d'Ascoli a nord ed è costituita da un insieme di piccoli stagni salmastri e da praterie salse retrodunali con associazioni vegetali altamente specializzate all'ambiente costiero e perciò del tutto peculiari. La zona comprende residui degli ecosistemi tipici delle coste basse e sabbiose, un tempo molto diffusi ma oggi di grande interesse essendo ormai rarissimi in tutto il litorale regionale, antropizzato in modo pressoché continuo; in particolare è l'unica testimonianza di ambiente palustre salmastro rimasta nelle Marche. Nell'Area si rinvengono lembi di vegetazione palustre e subpalustre: Suaedo-Salicornietum patulae, Crypsidetum aculeatae, Salsoletum sodae, Scirpetum compacto-littoralis. La flora è anch'essa estremamente rara e localizzata con specie come Saccharum ravennae, Plantago cornuti, Rorippa palustris, Crypsis aculeata, ecc.. L'area riveste una grande importanza per la migrazione dell'avifauna, in particolare quella legata agli ambienti umidi.



<sup>22</sup> Vedasi figure n° 2 e 3

### 10.3.3 San Nicola a Mare IT5340022

La costa prospiciente il comune di Grottammare è costituita da spiagge sabbiose o ghiaiose, eccezione a tale morfologia è rappresentata dall'area sita a nord dello stesso comune. Qui la falesia morta a diretto contatto col mare, ha determinato la presenza di substrati duri naturali, caratterizzati da scogli di varie dimensioni. Talvolta gli scogli risultano affioranti, come appunto lo scoglio di "San Nicola" e rappresentano la testimonianza di frane - *avvenute in epoche precedenti* – i cui resti sono divenuti il punto di riferimento di un ecosistema interessante per la qualità della flora e di fauna. L'area di "San Nicola a mare" e l'habitat circostante è un Sito Interesse Comunitario (S.I.C.) – IT5340022, che ha il suo fulcro proprio dove si trova l'omonimo scoglio. La Zona S.I.C. di "San Nicola a Mare" comprende l'area litoraneo immediatamente a nord dell'abitato cittadino, dove cade la linea immaginaria del 43° parallelo e si estende fino al confine di Cupra Marittima<sup>23</sup>.



## 10.4 Dati statistici e meteomarini del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto

### 10.4.1 Condizioni dei venti

I venti predominano d'inverno del I, II e IV quadrante. Quelli del I e II quadrante quando associati a fenomeni burrascosi e piovosi, durano da tre a cinque giorni. I Venti di traversia sono il Greco ed il Greco -Levante.

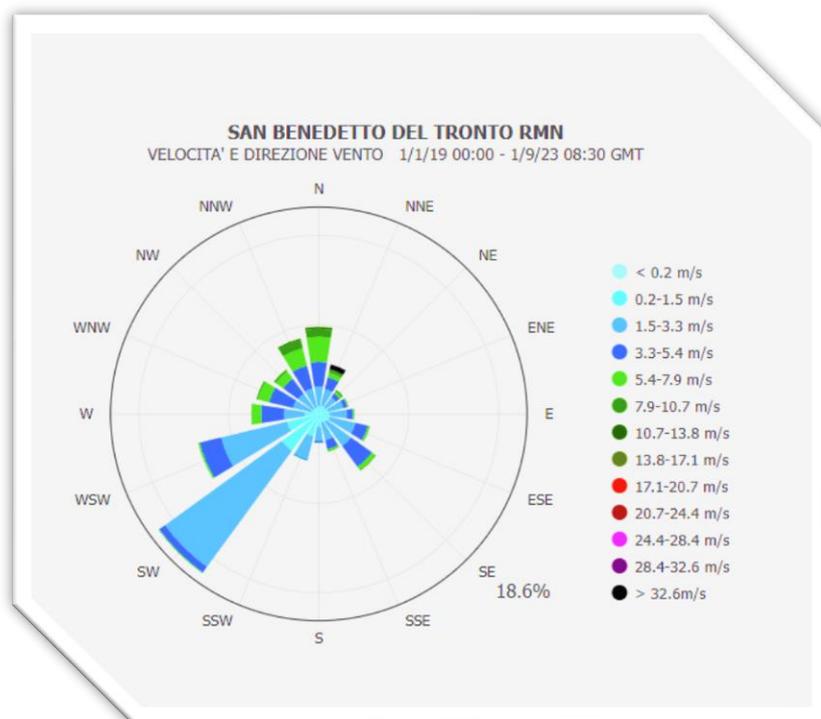


Immagine tratta dal sito mareografico stazione di San Benedetto del Tronto: <https://www.mareografico.it/?session=0S1437080531F748370WD9067&syslng=ita&sysmen=-1&sysind=-1&syssub=-1&sysfnt=0&code=STAZ&idst=1W>

<sup>23</sup> Vedasi figura n° 4

## Temperatura dell'acqua di mare

La temperatura dell'acqua di mare varia a seconda delle stagioni e delle correnti che circolano in zona. Di seguito si riporta un grafico preso dalla stazione mareografica presente nel porto di San Benedetto del Tronto, con la conseguenza che i picchi di temperatura derivano da un dato acquisito in un punto ristretto e non in mare aperto.

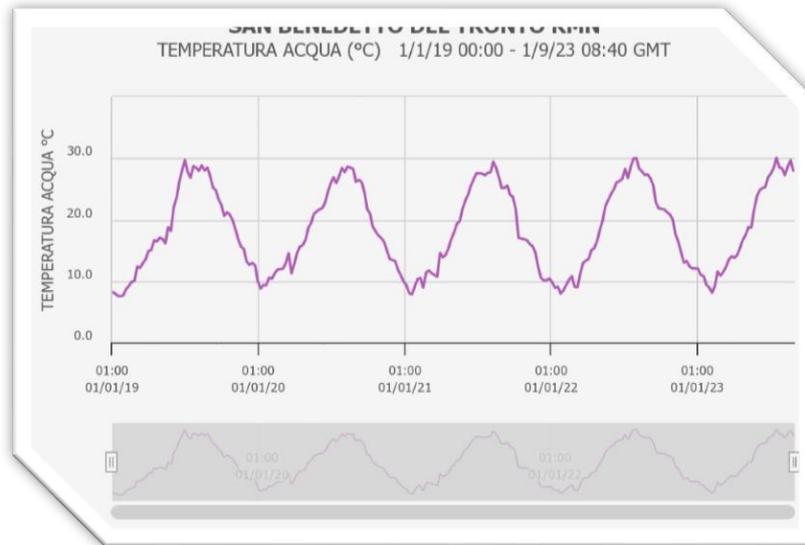


Immagine tratta dal sito mareografico stazione di San Benedetto del Tronto: <https://www.mareografico.it/?session=0S1437080531F748370WD9067&syslng=ita&sysmen=-1&sysind=-1&syssub=-1&sysfnt=0&code=STAZ&idst=1W>

### 10.4.2 Altezza media delle onde e maree

L'altezza media delle onde varia a seconda dei venti ma di solito si attesta intorno al metro, mentre le maree sono le meno notevoli della costa occidentale adriatica; infatti, l'ampiezza media alle sizigie è di 19 cm, mentre alle quadrature è pressoché nulla.

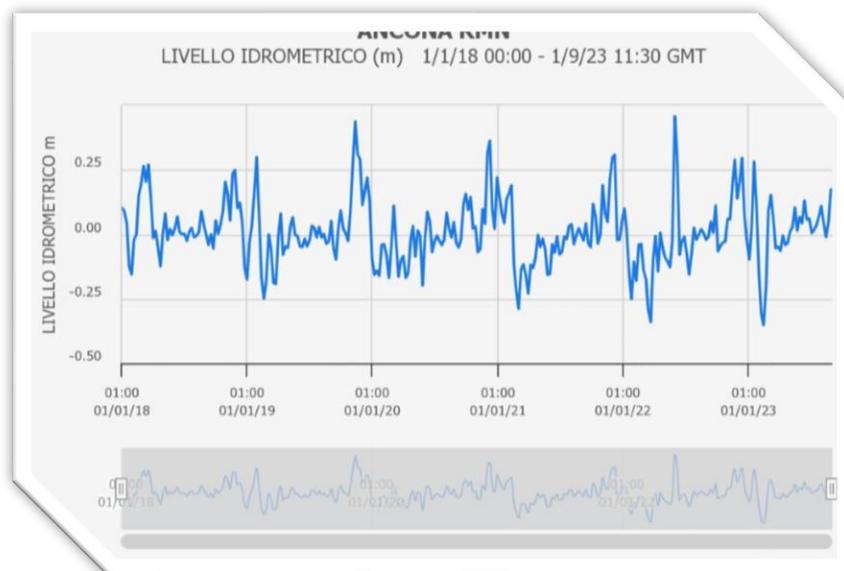


Immagine tratta dal sito mareografico stazione di San Benedetto del Tronto: <https://www.mareografico.it/?session=0S1437080531F748370WD9067&syslng=ita&sysmen=-1&sysind=-1&syssub=-1&sysfnt=0&code=STAZ&idst=1W>

### 10.4.3 Dati sulle correnti

Le correnti lungo tutta la costa sono di lieve entità.

Nel mare Adriatico le acque oscillano attorno ad un asse nodale che attraversa il mare al parallelo di Ancona.

Questo nodo è definito punto anfidromico, punto attorno al quale i ritardi dell'alta marea si susseguono regolarmente in senso antiorario, cioè l'oscillazione di marea compie una rotazione attorno a questo punto; questo è dovuto al fatto che i singoli bacini di acqua in cui sono suddivisi i mari hanno ognuno un comportamento autonomo nei confronti delle forze di attrazione luni-solari che provocano la marea.



Nell'alto Adriatico l'acqua è poco salata e poco densa, per le peculiari condizioni climatiche, per la piovosità, e per i massicci apporti di acqua dolce da parte dei fiumi, che determinano anche una differenza di densità tra coste italiane (sal. 30g/l) e coste jugoslave (sal. 35 g/l). Quest'acqua richiama l'ingresso di acque più dense e salate dal Mediterraneo orientale, attraverso il Canale d'Otranto, che fluiscono ad una profondità di circa 400 m. Tale corrente risale l'Adriatico lungo le coste orientali, fino all'estremo Nord, per poi ridiscendere lungo le coste italiane.

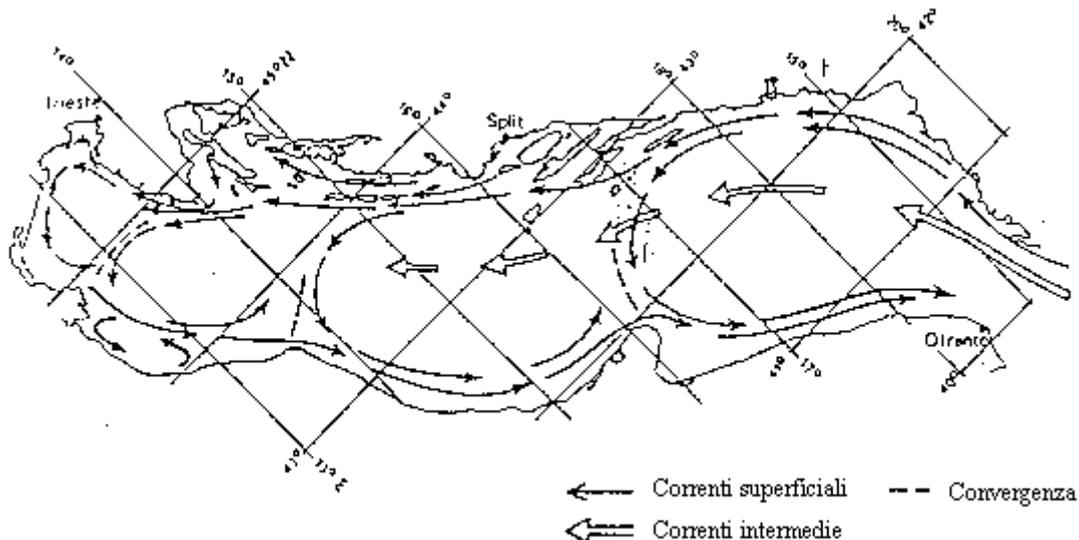
L'azione della rotazione terrestre (Coriolis) che fa sì che le acque settentrionali fluiscono appoggiate sul lato occidentale, deviate verso destra rispetto al senso del moto. L'acqua del bacino settentrionale è fortemente soggetta a variazioni di densità, sia per la temperatura (che può scendere a 5°-7°C), sia per gli apporti fluviali, assai variabili. Si determinano così anche variazioni di densità tra estate ed inverno nelle varie parti del mare, cui conseguono variazioni anche vistose del regime delle correnti.

### **Circolazione autunno-invernale**

Le acque dell'Adriatico settentrionale si raffreddano e diventano più dense. Questo, insieme all'azione del moto ondoso, provoca condizioni di instabilità nella colonna d'acqua. Le acque al largo defluiscono allora verso Sud e vengono sostituite da masse più salate meridionali, provenienti dalla parte centrale del bacino.

### **Circolazione estiva**

In estate le acque del Nord-Adriatico sono assai meno dense rispetto al periodo invernale per l'aumento della temperatura ed i forti apporti di acque dolci non compensati dalla, sia pur elevata, evaporazione. Il divario di densità con il bacino meridionale aumenta, e le correnti di gradiente hanno quindi la massima intensità. Ne deriva che il massimo ricambio (cioè flusso entrante ed uscente) attraverso il canale d'Otranto, si ha in estate.



Informazioni acquisite dal sito della Arpa Emilia Romagna: <https://www.arpae.it>

### **10.5 Analisi della costa e impianti presenti in mare**

Lungo gran parte del litorale di giurisdizione di San Benedetto del Tronto si svolgono attività turistiche, con coste che si alternano tra sabbia e ciottoli e numerose strutture sono presenti lungo tutta la costa per questo motivo sono da considerarsi ad alto valore turistico.

Numerosi sono gli impianti di molluschicoltura situati all'interno della fascia delle 3 miglia dalla costa.

Per le ragioni su elencate e, vista la conformazione della costa, un eventuale inquinamento da idrocarburi comporterebbe ingenti danni sia per l'economia locale sia per le risorse naturali.

## 10.6 Piattaforma off-shore

Nel Compartimento di San Benedetto del Tronto sono presenti 10 piattaforme off-shore<sup>24</sup> di cui 5 gestite dall'ENI Spa divisione Agip e 5 dall'Energiean Italy S.p.A. di cui soltanto una adibita all'estrazione di idrocarburi. Da quanto sopra evidenziato emerge che eventuali



versamenti di idrocarburi in mare possono derivare solo ed esclusivamente da quest'ultima piattaforma (SRMA), in quanto le altre piattaforme fungono solo da protezione a pozzi di produzione di gas. La piattaforma Sarago Mare A (SRMA) consiste in una struttura in acciaio tronco piramidale a base rettangolare. Il greggio del pozzo Sarago Mare A (SRMA) attualmente in produzione, insieme al greggio proveniente dalla piattaforma SRM1 (situata nella giurisdizione del Circondario marittimo di Civitanova Marche), viene canalizzato dopo alcuni processi di bonifica, in sea-line che percorrono il Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto fino a raggiungere la stazione di stoccaggio a terra denominata "MARIA A MARE", sita in località Santa Maria a Mare (nord di Porto S. Giorgio), dove viene trattato e poi stoccato in appositi serbatoi e successivamente inviato in raffinerie tramite autobotti.

L'Ordinanza n. 78/2005 in data 11 Agosto 2005 regola quanto concerne la navigazione e il transito nei pressi delle piattaforme.

In conseguenza a specifici obblighi di Legge, il Distretto Centro Settentrionale ENI DICS e EDISON S.p.A. e sono dotati - all'interno del "Piano Generale di Emergenza" - di uno specifico "Piano di emergenza ambientale off-shore" contenente la strategia di risposta antinquinamento.

## 10.7 Risk analysis dell'impatto ambientale

Nell'area di giurisdizione del Compartimento di San Benedetto del Tronto non si registra la presenza di attività industriali connesse alla movimentazione di idrocarburi. Il traffico mercantile di merci pericolose è assente ed è connesso al passaggio di cargo ship, a circa 40/50 miglia dalla costa, e diretti nei porti commerciali di destinazione.

Nel tratto di mare di competenza del Capo del Compartimento marittimo di San Benedetto del Tronto sono presenti dieci piattaforme off-shore di cui cinque gestite dall'ENI Spa divisione Agip e cinque dall'EDISON S.p.A. di cui soltanto una adibita all'estrazione di idrocarburi. Da quanto sopra evidenziato emerge che eventuali versamenti di idrocarburi in mare possono derivare solo ed esclusivamente da quest'ultima piattaforma (SRMA), in quanto le altre piattaforme fungono solo da protezione a pozzi di produzione di gas.

C'è da rilevare che un'eventuale fuoriuscita di greggio può avvenire solo a causa della rottura di una condotta, evento che può verificarsi per i seguenti motivi:

- malfunzionamento o guasto;
- errore umano;
- collisione con un natante;
- forte erosione.

<sup>24</sup> Vedasi figura n° 5

Per evitare tali ipotesi le piattaforme sono provviste di fari di segnalamento notturni e nautofoni in caso di nebbia, inoltre, per evitarne la corrosione, nelle condotte sono iniettati periodicamente prodotti chimici di tipo anticorrosivo e antideposito e sono sottoposte a protezione catodica imposta.

In conclusione si può affermare che eventuali versamenti di idrocarburi da piattaforme off-shore potranno derivare solo da accidentali anomalie al funzionamento del pozzo SRMA.

In particolare, i porti Del Compartimento marittimo (San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio) a causa dei bassi fondali all'imboccatura sono scalati solo da unità di piccole dimensioni siano essi pescherecci che diporto, o da supply vessel in servizio di assistenze proprio alle piattaforme.

Esiste inoltre la possibilità di inquinamento derivante da:

- navi cisterna transitanti nell'area di giurisdizione;
- incidenti a pescherecci o imbarcazioni da diporto di passaggio o con base nel Compartimento marittimo di San Benedetto del Tronto, ma che per quantità e qualità del possibile versamento non possono procurare stati di particolare emergenza;
- operazioni di bunkeraggio e di manutenzione della flotta peschereccia e da diporto presente nei sorgitori di questo Compartimento Marittimo.

Pertanto si può affermare che il rischio del verificarsi di gravi casi d'inquinamento nel Compartimento di San Benedetto del Tronto è piuttosto limitato considerato anche che nel compartimento non vi sono sorgitori d'approdo per navi cisterna né tantomeno per piattaforme on-shore.

Per quanto sopra, considerata altresì l'estensione del Compartimento, le zone a maggior rischio sono individuate all'interno dei porti di San Benedetto del Tronto e Porto San Giorgio, negli specchi acquei antistanti gli stessi (avamporto), nonché nella zona di fona per unità in transito usualmente assegnata a circa due miglia dell'imboccatura del porto sambenedettese

# CAPITOLO UNDICESIMO

## COMUNICAZIONI E RELAZIONI ESTERNE

### 11.1 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.

### 11.2 Rapporti con gli organi di informazione

Nella gestione delle emergenze, particolare rilievo assumono i rapporti con gli organi di informazione, le cui conseguenze spesso producono effetti non limitati alla sola gestione della fase critica dell'emergenza, ma tali da poter avere riflessi anche a livello politico e di governo. Inoltre, gli effetti dell'impatto negativo dell'evento sulla pubblica opinione possono essere contenuti sia se le azioni d'intervento sono estremamente pronte ed efficaci, sia se le Istituzioni, gli organi d'informazione e le stesse organizzazioni ambientaliste vengono tempestivamente e correttamente informati.

A questo scopo sarà opportuno stabilire un buon rapporto con i "media", fondato su un'informazione precisa, mirato ad evitare che la preoccupazione dell'opinione pubblica si accresca, soprattutto quando si disponga di poche e sommarie informazioni sull'incidente. Un mediocre rapporto con gli organi d'informazione ed una qualità di notizie di scarso livello possono vanificare, anche in termini d'immagine, la validità delle azioni intraprese e/o pianificate.

Si dovrà tenere presente che l'opinione pubblica ha il diritto di essere informata e che lo strumento con cui si esercita tale diritto sono gli organi d'informazione; per l'autorità che gestisce l'emergenza è fondamentale collaborare con i "media": i giudizi e le eventuali reazioni dell'opinione pubblica deriveranno non tanto dai provvedimenti adottati, quanto da come saranno i rapporti con i "media".

Al verificarsi delle emergenze bisognerà evitare di trovarsi impreparati alle domande dei "media", mantenendo un atteggiamento calmo e professionale. La comunicazione dovrà essere trasparente e senza alcuna forma di discriminazione delle varie fonti.

La persona preposta a gestire la comunicazione durante l'emergenza dovrà essere preparata professionalmente, capace di fornire un'immagine di efficienza dell'organizzazione, costantemente a conoscenza dei fatti, nonché obiettivo nell'esposizione dei fatti.

Il contatto con gli organi d'informazione può avvenire con diverse modalità (telefonate, interviste, comunicati stampa): in qualsiasi circostanza l'attività informativa deve essere caratterizzata da **sinteticità, chiarezza, correttezza ed esaustività**.

Il portavoce dell'istituzione comunica in modo ufficiale anche attraverso delle conferenze stampa e dirama dei comunicati. In base al livello emergenziale l'autorità competente a comunicare con i *media* è:

1. Livello 1: **Capo del Compartimento Marittimo** o il referente delle comunicazioni della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto;
2. Livello 2: **MASE** (che potrà delegare o avvalersi del COGECAP o di rappresentanti del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto);
3. Livello 3: autorità designata 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.

# CAPITOLO DODICESIMO

## LUOGHI DI RIFUGIO

### 12.1 Definizioni

1. **Navi che necessitano 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 internazionale sulla ricerca ed il salvataggio marittimo);
2. **Luogo di 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.
3. **Servizio di assistenza marittima:** chi ha la responsabilità di acquisire notizie e costituire il punto di contatto tra il comandante della nave e le Autorità dello Stato costiero in caso di incidente. In attesa che venga individuato ufficialmente il MAS nazionale, lo svolgimento di questa funzione viene assicurata, in via provvisoria, a cura della Sala Operativa delle Capitanerie di Porto.

### 12.2 Ambito di applicazione (art. 3 D. Lgs 196/2005)

Nell'ambito della pianificazione operativa locale antinquinamento il Capo del Compartimento individua i "Luoghi di Rifugio"<sup>25 26</sup> per l'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza e definisce le relative procedure.

La pianificazione operativa relativa ai Luoghi di Rifugio viene adottata in conformità con le linee guida IMO, ai sensi della normativa nazionale:

- Legge 31 dicembre 1982, n°979;
- Decreto Legislativo 19 agosto 2005, n°196;
- Decreto Legislativo 16 febbraio 2011, n°18.

Il presente capitolo si applica alle navi di stazza pari superiore a 300 GT, salvo diversamente specificato.

Il presente capitolo non si applica:

- a) alle navi da guerra, alle navi da guerra ausiliarie ed alle altre navi appartenenti ad uno Stato membro o da questo esercitate ed utilizzate per un servizio pubblico non commerciale;
- b) alle navi da pesca, alle navi tradizionali<sup>27</sup> e alle imbarcazioni da diporto di lunghezza inferiore a 45 metri.

Al riguardo, l'allora Ministero della Transizione Ecologica (ora Ministero dell'ambiente e della sicurezza energetica) con la Direttiva prot. n. DPN-2008 -10783 del 28 aprile 2008 ha fornito specifiche indicazioni per l'individuazione del sito.

In particolare, il luogo di rifugio deve rappresentare il riparo sicuro affinché una nave che si trova in seria difficoltà trovi nello stesso il complesso di strutture capaci di far fronte alle necessità della nave al fine di prevenire un danno maggiore all'unità, ovvero un inquinamento causato dal possibile ulteriore deterioramento della stessa.

### 12.3 Luoghi di rifugio

La presenza delle aree sensibili, soggette a particolare protezione a norma di legge, e di numerosi altri siti a rilevanza turistica e diverse aree socio economico (presenza di impianti di mitilicoltura), è stata determinante in sede di individuazione dei **Luoghi di Rifugio** di cui

---

<sup>25</sup> 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.

<sup>26</sup> Resolution IMO A.949(23) "Guidelines on Places of Refuge for ships in need of assistance".

<sup>27</sup> "nave tradizionale": qualsiasi tipo di nave storica e relative ricostruzioni, comprese quelle finalizzate a incoraggiare e promuovere le tecniche e l'arte marinaresca tradizionali e nel contempo identificabili come monumenti viventi di cultura, il cui esercizio rispetta i principi tradizionali dell'arte e della tecnica marinaresche.

al presente Capitolo, e deve essere tenuta in considerazione nella fase decisionale di assegnazione ogni qualvolta una nave in difficoltà richiede l'assegnazione di un "Luogo di Rifugio".

I due porti del Compartimento, San Benedetto del Tronto e Porto S. Giorgio, sono inglobati nel contesto cittadino e sono interessati esclusivamente da traffico di unità da pesca e da diporto, con totale assenza di traffico "mercantile".

Gli accessi ai porti del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto sono caratterizzati da ridotti fondali e soggetti a notevoli variazioni per effetto dell'insabbiamento. Mediamente i fondali dei ristretti canali di accesso si stabilizzano intorno ai 3 metri con un minimo di 2.7 metri ed un massimo di 4 metri in occasione del dragaggio e spesso risultano appena idonei per l'ingresso delle unità navali che abitualmente vi fanno base e solo con buone condizioni meteo marine.

L'intero litorale, costituito da bassi fondali che degradano gradualmente verso il mare, non presenta zone dal riparo sicuro sia per assenza di baie ed insenature sia per i venti prevalenti che provengono dal I, II e IV quadrante.

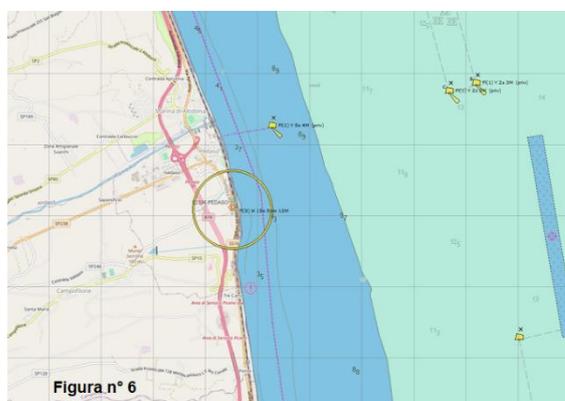
Le strutture ricettive per unità da traffico mercantile sono del tutto assenti. Non sono presenti rimorchiatori, pontoni, bettoline e attrezzature per lo spostamento di carichi né tantomeno quelle per il movimento di merci pericolose.

Esistono cantieri navali, officine e gru che risultano idonei per le riparazioni da effettuarsi sulle unità della marineria da pesca locale e sulle unità da diporto.

Per i motivi sopra esposti, di fatto, nel Compartimento marittimo di San Benedetto del Tronto non vi sono siti idonei che possono essere classificati "luoghi di rifugio" per le unità da traffico.

I luoghi di rifugio individuati con le caratteristiche di pescaggio massimo sopra indicati sono utilizzabili esclusivamente per unità da pesca e da diporto.

Attesa, tuttavia, la necessità di dover individuare un tratto della costa ricadente nell'ambito del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto dove offrire opportuno riparo ad eventuali unità mercantili, anche di elevate dimensioni, in difficoltà, l'unico sito in grado di assicurare un sufficiente riparo è rappresentato dall'insenatura situata immediatamente a sud del comune di Pedaso<sup>28</sup>.



Tale sito presenta una profondità del fondale inferiore ai 10 metri fino a circa 1 NM dalla costa e risulta offrire un ridosso ai venti provenienti dai settori settentrionali.

Per i motivi sopra esposti, la possibilità di utilizzare tale sito come luogo di rifugio dovrà essere sottoposta alla preventiva analisi dell'Unità di Crisi convocata dal Capo del Compartimento in caso di emergenza.

Per più gravi emergenze che possano originare inquinamento, potranno essere utilizzati i luoghi di rifugio appositamente individuati nei Compartimenti limitrofi purché classificati idonei a ricevere navi in condizioni di tali emergenze.

È doveroso sottolineare che il riconoscimento formale dei luoghi di rifugio per le navi che necessitano di assistenza, non comporta l'automatico consenso all'accesso nelle stesse ogni qual volta ne venga fatta richiesta. Ai sensi dell'art. 20 ter del D.Lgs 18 del 16.02.2011,

<sup>28</sup> Vedasi figura n° 6

il Capo del Compartimento Marittimo decide in merito all'accoglienza di una nave in un luogo di rifugio sulla base di una valutazione preventiva della situazione, effettuata secondo le procedure opportunamente predisposte contenute nel presente piano. Prima di addivenire a tale decisione, ogni richiesta sarà oggetto di un'attenta e puntuale valutazione da sottoporre alle massime Autorità locali, quali la Prefettura, le Province e i Comuni interessati, nonché a tutti i soggetti a qualsiasi titolo interessati. Quanto precede fermo restando che, ai sensi dell'art. 20 del D.Lgs 156/2005, il Capo del Compartimento Marittimo è l'Autorità deputata ad assumere le decisioni in ordine all'accoglienza delle navi che necessitano di assistenza; il Capo del Compartimento, avvalendosi delle figure professionali che compongono il C.C.C., autorizza quindi le navi che ne abbia fatto richiesta ad accedere in un luogo di rifugio se tale soluzione risulta la migliore ai fini della tutela della vita umana, della salvaguardia dell'ambiente e degli interessi socio-economici del territorio.

# **PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO LOCALE**

## ***PARTE TERZA***

### **Allegati**

# ALLEGATI

## 12.4 Messaggistica e provvedimenti

ALLEGATO 1 CHECK LIST SEGNALAZIONE INQUINAMENTO

ALLEGATO 2 QUESTIONARIO DELLE NOTIZIE DA ACQUISIRE IN CASO DI INQUINAMENTO O DI MINACCIA D'INQUINAMENTO

ALLEGATO 3 RICHIESTA MEZZO AEREO GUARDIA COSTIERA

ALLEGATO 3-A RICHIESTA ATTIVITÀ DI TELERILEVAMENTO

ALLEGATO 3-B RICHIESTA MEZZO NAVALE DI ALTRE AMMINISTRAZIONI

ALLEGATO 3-C RICHIESTA AEROMOBILE AD ALTRE AMMINISTRAZIONI DELLO STATO

ALLEGATO 4 COMUNICAZIONE DI ATTIVAZIONE CENTRO DI COORDINAMENTO E CONTROLLO

ALLEGATO 5 DIFFIDA

ALLEGATO 6 CONTATTI

ALLEGATO 7 MESSAGGI POLREP

ALLEGATO 7-A POLWARN

ALLEGATO 7-B POLINF

ALLEGATO 7-C POLFAC

ALLEGATO 7-D INTERNATIONAL POLREP REPORTING

ALLEGATO 8 DESIGNAZIONE DEL COORDINATORE IN ZONA (O.S.C.)

ALLEGATO 9 DICHIARAZIONE EMERGENZA LOCALE

ALLEGATO 9-A MESSAGGIO INFORMATIVO DI DICHIARAZIONE EMERGENZA LOCALE

ALLEGATO 10 PRODOTTI ASSORBENTI NON INERTI E DISPERDENTI

ALLEGATO 10-A RICHIESTA AUTORIZZAZIONE UTILIZZO DISPERDENTI E ASSORBENTI

ALLEGATO 11 QUADERNI DELLE EMERGENZE AMBIENTALI IN MARE

ALLEGATO 12 NOMINA AUTORITÀ MARITTIMA DESIGNATA

ALLEGATO 13 ACCORDO RAMOGE

ALLEGATO 14 SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'INQUINAMENTO SULLA COSTA DA OIL SPILL

ALLEGATO 15 MAPPA DELLE UNITÀ CONVENZIONATE MASE

ALLEGATO 16 ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA

ALLEGATO 17 ELENCO DELLE RISORSE DISPONIBILI

ALLEGATO 18 CARATTERISTICHE TECNICHE REC-OIL "ECO-ELBA"

ALLEGATO 19 MODULISTICA ESERCITAZIONI INTERNAZIONALI

## FASI OPERATIVE

FASE 1 – Raccolta informazioni			
N.	CHI	COSA	COME
01	Operatore di Sala Operativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b><u>verificare l'attendibilità dell'informazione</u></b>, al fine di acquisire ogni elemento utile per parametrare le successive azioni di risposta;</li> <li>- acquisire ogni dato utile e necessario (stampato notizie allegato 2 para A - B)</li> </ul>	//
02	Capo Sezione SAR/Resp. d'Ispezione	<ul style="list-style-type: none"> <li>- inviare personale dipendente da terra e/o da mare;</li> <li>- attingendo notizie dalle navi in transito;</li> <li>- acquisire tracciati delle navi transitate nelle ultime ore nel settore segnalato;</li> <li>- attingere notizie da altri soggetti interessati alla esecuzione del presente Piano ovvero coinvolgendo, per l'esecuzione diretta gli stessi;</li> <li>- attingere notizie da chiunque possa fornire notizie utili, come Comandi VV.UU., gestori di porti turistici, circoli nautici ecc;</li> </ul>	Pelagus
03	Operatore di Sala Operativa	<p><b>SE SI PRESUME SIA COINVOLTA UN'UNITÀ NAVALE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- acquisire tutta la documentazione in possesso inerente alla nave oggetto di interesse (Scheda Nave, proprietà, armatore, assicuratori, Hazmat, crew list e pax list, bunker on board e sua tipologia, carico a bordo e sua pericolosità);</li> <li>- indagare su eventuali danni subiti, condizioni di stabilità, galleggiabilità e navigabilità</li> <li>- verificare la presenza di persone a bordo e loro stato di salute;</li> </ul>	Pelagus VHF Telefono Agente Marittimo
04	Capo Sezione SAR/Resp. d'Ispezione	Diffidare verbalmente nell'immediato il comandante della nave ad adottare ogni misura utili per il contenimento e l'eliminazione dell'inquinamento	VHF Telefono Agente Marittimo
05	Capo Sezione SAR/Resp. d'Ispezione	<p>All'esito dell'accertamento:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- inquinamento escluso: si torna al normale assetto;</li> <li>- inquinamento accertato: si prosegue con le fasi successive</li> </ul>	//

FASE 2 – Allertamento e Valutazioni			
N.	CHI	COSA	COME
01	Operatore di Sala Operativa	<p>Informare in ordine di priorità:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Capo Sezione SAR (se non già presente);</li> <li>- Titolare di Servizio (se non già presente);</li> <li>- Capo Servizio Operativo;</li> <li>- Comandante in II;</li> <li>- Comandante;</li> <li>- Capo Sezione P.M.A.D.C;</li> <li>- Capo Sezione Sic. Nav.;</li> <li>- Capo Sezione Tecnica, Sicurezza e Difesa Portuale;</li> <li>- Nostromo;</li> <li>- Equipaggi delle motovedette;</li> <li>- Sottufficiali addetti alle Sezioni P.M.A.D.C./S.A.R.;</li> <li>- la notizia dell'inquinamento deve essere parimenti data a: <ul style="list-style-type: none"> <li>- 7° M.R.S.C. Ancona;</li> <li>- CONGUARCOST;</li> <li>- Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare - <b>COIMAR</b>, presso il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica;</li> <li>- R.A.M.</li> <li>- PCM – Dipartimento Protezione Civile Servizio C.O.E.M.M.</li> <li>- Prefettura Ascoli Piceno/Fermo;</li> <li>- REGIONE MARCHE – Protezione Civile e Sicurezza;</li> <li>- Maricapitale Roma;</li> <li>- Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ascoli Piceno/Fermo;</li> <li>- Comandi FF.AA coinvolti;</li> <li>- Amministrazioni Comunali competenti per territorio;</li> <li>- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico;</li> <li>- Società CASTALIA</li> </ul> </li> </ul>	Telefono
02	Operatore di Sala Operativa	<ul style="list-style-type: none"> <li>- far prelevare al personale militare del Corpo - <i>formato in "tecniche di campionamento delle acque di superficie e dei sedimenti marini"</i> - (oppure al personale dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale delle Marche – A.R.P.A.M.) – Area Vasta Marche Sud - tre campioni da un litro ciascuno di acqua inquinata per le perizie e le prove necessarie al fine di assicurare i responsabili alla Giustizia;</li> </ul>	Telefono o Vhf

		<ul style="list-style-type: none"> <li>- allertare gli altri Comandi/Enti interessati all'esecuzione del presente Piano;</li> <li>- integrare il personale di servizio con altro di rinforzo;</li> <li>- stilare un rapporto cronologico dettagliato degli eventi</li> </ul>	
03	Capo del Compartimento Marittimo	fare una accurata valutazione sulle proporzioni dell'inquinamento o potenziale inquinamento in atto al fine della corretta adozione delle azioni antinquinamento e della collocazione dell'evento nell'alveo di uno dei <b>Tre Livelli</b> previsti dal Piano MASE.	//



LIVELLI	PROPORZIONI	PERICOLO	TIPO DI EMERGENZA	DIREZIONE OPERAZIONI
Livello 1	<b>Inquinamento marino lieve o di media gravità nelle acque interne, territoriali, nella ZPE e nella ZEE.</b>	<b>NON immediata minaccia per l'ambiente marino e per la costa. NON sussistono rischi per la salute umana e per le attività socio economiche. Può essere gestito con personale, risorse e attrezzature localmente disponibili</b>	Nessuna emergenza	<b>Capo Compartimento</b> (Dir. Operativa/strategica)
Livello 2	Inquinamento marino grave o potenzialmente tale	seria minaccia per la costa o mette a rischio le aree di alto valore intrinseco. Non può essere gestito con personale, risorse e attrezzature localmente disponibili	Emergenza Locale	<b>Capo Compartimento</b> (Direzione Operativa)  MASE (Direzione strategica)
Livello 3				

FASE 3 – Intervento			
<b>LIVELLO 1</b>			
N.	CHI	COSA	COME
01	Comandante Comandante 2 <sup>a</sup>	<b>A) Inquinamento in porto o di nave in banchina</b>	Telefono

	<p>Capo Servizio Operativo</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Inviare</b> sul luogo (se raggiungibile via terra) il nostromo ed il Capo Sezione Tecnica/Sicurezza e Difesa Portuale;</li> <li>- <b>Richiedere</b> al Comando Provinciale dei VV.F. l'invio di mezzi;</li> <li>- <b>Valutare</b>, qualora sia coinvolta un'unità navale, lo spostamento della stessa in altra banchina o lo spostamento delle unità navali vicine. In estrema situazione provvedere d'ufficio;</li> <li>- <b>Inviare</b> il Team Esperti a bordo della nave;</li> <li>- <b>Se</b> l'origine dell'inquinamento non è nota effettuare verifiche sulle navi in zona, inviando a bordo il Nostromo o il personale PSC;</li> <li>- <b>Disporre</b> provvedimenti necessari ai fini della sicurezza della navigazione e delle attrezzature portuali;</li> <li>- <b>Disporre</b> l'intervento in zona delle unità dipendenti per avere maggiore contezza delle operazioni di disinquinamento e di prevenzione in atto;</li> <li>- <b>Disporre</b>, se ritenuto necessario l'intervento dei mezzi specializzati localmente disponibili;</li> <li>- <b>Impiegare</b>, dandone comunicazione al MASE, anche per le vie brevi, i mezzi di altri Enti con oneri a loro carico o unità a titolo oneroso prontamente disponibili previa autorizzazione del predetto Dicastero qualora i mezzi convenzionati non siano sufficienti o idonei;</li> <li>- <b>Disporre</b> utilizzo prodotti assorbenti non inerti o ad azione disperdente, tra quelli riconosciuti idonei dal Ministero previa autorizzazione della DG -PNM;</li> <li>- <b>Chiedere</b>, se del caso, l'emanazione di AVURNAV (Avviso Urgente ai Naviganti) a MARICAPITALE (Comando Marittimo Centro e Capitale) e NOTAM (Notizia agli Aviatori) alla Centrale Operativa del Comando Generale Capitanerie di Porto;</li> <li>- <b>Informare</b> l'Autorità Giudiziaria competente;</li> <li>- <b>Informare</b> la SOUP Regionale.</li> </ul> <p><b>B) Inquinamento in mare che non minacci la costa o aree sensibili</b></p> <p><b>Applicare</b> tutto quanto previsto al punto A); designare il "Comandante in Zona" O.S.C. (On Scene Commander) (<b>Allegato 8</b>); Se si tratta di unità che richiede assistenza, applicare le procedure per l'assegnazione del luogo di rifugio.</p>	
--	--------------------------------	---	--

02	Capo del Compartimento	<b>Inquinamento è di origine nota</b> - <b>Emana</b> la Diffida, di cui all'art. 12 della legge 31/12/1982, n° 979, comprensiva, se del caso, della diffida ad attivare il SOPE PLAN; - <b>Se la diffida</b> non produce gli effetti desiderati nei tempi assegnati, provvede ad eseguire e misure di bonifica necessarie, recuperando poi i costi da armatore/proprietario.	Telefono Vhf
03	Capo Servizio Operativo	Raccoglie tutti gli elementi per istruire la notizia di reato.	//
04	Capo del Compartimento	<b>Inquinamento è di origine ignota</b> - <b>Avvia</b> interventi di bonifica le cui spese potranno essere coperte mediante il riconoscimento del debito a carico del MASE, chiedendo comunque per le vie brevi la preventiva autorizzazione al COIMAR attraverso i numeri di reperibilità; - <b>Tiene</b> costantemente informate le istituzioni centrali e quelle locali interessate utilizzando prioritariamente la messaggistica POLREP; - <b>Convoca</b> , se lo ritiene opportuno, l'Unità di Crisi attivando il <b>Centro di Coordinamento e Controllo</b> con le istituzioni locali coinvolte, dandone informazione al COIMAR, al CONGUARCOST, al RAM e al 7° MRSC;	//

### LIVELLO 2

N.	CHI	COSA	COME
01	Capo del Compartimento	- <b>Dichiarare l'Emergenza Locale</b> , dandone immediata comunicazione al COIMAR ( <b>Allegato 9</b> ) - <b>Rivalutare</b> in qualsiasi momento insieme al COIMAR ed in base all'evoluzione degli eventi, il livello di emergenza; - <b>Qualora</b> vi siano tratti di costa minacciati o già interessati dall'inquinamento, raccordarsi con la Prefettura per l'eventuale adozione del pertinente Piano Provinciale di Protezione Civile.	Telefono
02	Capo Servizio Operativo	- Tenere costantemente informati gli Enti interessati	//

### LIVELLO 3

N.	CHI	COSA	COME
01	Capo del Compartimento	Propone al MASE la dichiarazione dello stato di Emergenza Nazionale e prosegue, d'intesa con la Prefettura e la Regione Sicilia nelle attività già poste in essere sui tratti di costa interessati.	//

02	Capo Servizio Operativo	- Tenere costantemente informati gli Enti interessati	//
----	-------------------------	---	----

## QUESTIONARIO DELLE NOTIZIE DA ACQUISIRE IN CASO DI INQUINAMENTO O DI MINACCIA D'INQUINAMENTO

### A. Segnalazione che proviene dalla nave che ha inquinato

- Tipo evento e/o incidente
- Fonte dell'informazione
- Mezzo per ricontattare la fonte
- Data e ora evento
- Causa evento
- Posizione zona inquinata
- Direzione di spostamento dell'inquinamento
- Valutazione del quantitativo e tipo prodotto inquinante
- Condizioni meteomarine in zona
- Natura sostanza nociva in causa ed esatta denominazione tecnica
- Quantità esatta o approssimativa, concentrazione e stato della sostanza nociva scaricata o che può essere scaricata in mare
- Descrizione eventuale imballaggio e segni di identificazione
- Nome del fabbricante del caricatore, del destinatario

### B. Segnalazione che giunge da organismo non direttamente interessato

- Tipo evento e/o incidente
- Fonte dell'informazione
- Mezzo per ricontattare la fonte
- Data e ora evento
- Causa evento
- Posizione zona inquinata
- Direzione di spostamento dell'inquinamento
- Valutazione del quantitativo e tipo prodotto inquinante
- Condizioni meteomarine in zona



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**RICHIESTA MEZZO AEREO GUARDIA COSTIERA**

O  
G.D.O. \_\_\_\_\_

FM: COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO  
TO: MARICOGECAP C.O. – ROMA – [itmrcc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrcc@pec.mit.gov.it)  
INFO: MASE – Coordinamento Operativo Inquinamenti Marini – COIMAR ROMA  
[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) – [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) – [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)  
Tramite e.p.c. Reparto Ambiente Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto  
[ram@pec.mimambiente.it](mailto:ram@pec.mimambiente.it)  
7° MRSC ANCONA – Reparto Operativo [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)  
PREFETTURA Ufficio Territoriale del Governo Ascoli Piceno/Fermo  
[protocollo.prefap@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefap@pec.interno.it) [protocollo.prefm@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefm@pec.interno.it)

NON CLASSIFICATO

OGGETTO: INQUINAMENTO MARINO.

PREGASI DISPORRE INTERVENTO AEREO GUARDIA COSTIERA IN ZONA DI MARE  
CON CENTRO SU PUNTO LAT. \_\_\_\_\_ - LONG. \_\_\_\_\_ PER  
COLLABORAZIONE OPERAZIONI ANTINQUINAMENTO.  
IN ZONA EST GIÀ PRESENTE DIPENDENTE M/V CP \_\_\_\_\_.

D'ordine

---



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**RICHIESTA ATTIVITÀ DI TELERILEVAMENTO**

O  
G.D.O. \_\_\_\_\_

FM: COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO  
TO: MARICOGECAP C.O. – ROMA – [itmrcc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrcc@pec.mit.gov.it)  
TRAMITE 7° MRSC ANCONA – Reparto Operativo [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)  
INFO: MASE – Coordinamento Operativo Inquinamenti Marini – COIMAR ROMA  
[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) – [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) – [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)  
Reparto Ambiente Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto  
[ram@pec.mimambiente.it](mailto:ram@pec.mimambiente.it)  
PREFETTURA Ufficio Territoriale del Governo Ascoli Piceno/Fermo  
[protocollo.prefap@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefap@pec.interno.it) [protocollo.prefm@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefm@pec.interno.it)

NON CLASSIFICATO

OGGETTO: RICHIESTA ATTIVITÀ DI TELERILEVAMENTO.

TIPOLOGIA INTERVENTO: (indicare se eco-emergenza o monitoraggio programmato)

ORIGINE INTERVENTO: (indicare se su delega A.G. o iniziativa)

CARATTERIZZAZIONE DEL FENOMENO: (delimitazione dell'area oggetto del telerilevamento; breve descrizione della "storia" del fenomeno e del territorio; resoconti e rapporti di analisi e interventi precedenti anche se di altri Enti – es. ARPA; esistenza di scarichi già noti)

OBIETTIVO/I DELL'ATTIVITÀ: (indicare se si richiedono mappe di temperatura, acquisizioni immagini)

TIPOLOGIA DEL SUPPORTO DISPONIBILE IN ZONA: (unità navali, terrestri, ecc)

REFERENTE IN ZONA OPERAZIONI: (punto di contatto per il supporto a terra).

p.d.c.

D'ordine

---

Direzione Marittima

Ancona

VISTO: si esprime parere favorevole

---



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**RICHIESTA MEZZO NAVALE DI ALTRE AMMINISTRAZIONI**

O

G.D.O. \_\_\_\_\_

FM: COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO

TO: GUARDIA DI FINANZA – Sala Operativa R.O.A.N. – ANCONA –  
[an0560000p@pec.gdf.it](mailto:an0560000p@pec.gdf.it)

COMANDO PROVINCIALE VV.FF. ASCOLI PICENO/FERMO

[com.ascolipiceno@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.ascolipiceno@cert.vigilfuoco.it) – [com.fermo@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.fermo@cert.vigilfuoco.it)

INFO: MASE – Coordinamento Operativo Inquinamenti Marini – COIMAR ROMA

[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) – [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) – [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

MARICOGECAP C.O. – ROMA – [itmrc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrc@pec.mit.gov.it)

Reparto Ambiente Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto

[ram@pec.mimambiente.it](mailto:ram@pec.mimambiente.it)

PREFETTURA Ufficio Territoriale del Governo Ascoli Piceno/Fermo

[protocollo.prefap@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefap@pec.interno.it) [protocollo.prefm@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefm@pec.interno.it)

7° MRSC ANCONA – Reparto Operativo [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

NON CLASSIFICATO

OGGETTO: INQUINAMENTO MARINO.

PREGASI DISPORRE URGENTEMENTE PER L'INVIO DI MEZZI NAVALI DIPENDENTI  
CODESTI COMANDI SCOPO COLLABORAZIONE OPERAZIONI ANTINQUINAMENTO  
ZONA MARE CON CENTRO SU PUNTO LAT. \_\_\_\_\_ - LONG. \_\_\_\_\_.  
COMANDANTE IN ZONA EST M/V CP \_\_\_\_\_. COMUNICAZIONI RADIO VHF  
CANALE 16 E \_\_\_\_\_. SI FA RISERVA DI COMUNICARE PER VIE BREVI ORARIO  
DI INTERVENTO.

p.d.c.

D'ordine

\_\_\_\_\_



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
 Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
 COAST GUARD

**RICHIESTA AEROMOBILE AD ALTRE AMMINISTRAZIONI  
 DELLO STATO**

O

G.D.O. \_\_\_\_\_

FM: COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO  
 5° NUCLEO ELICOTTERI CARABINIERI - PESCARA -  
[spe43764@pec.carabinieri.it](mailto:spe43764@pec.carabinieri.it)  
 11° REPARTO VOLO P.S. - PESCARA - [11repvolo.pe@pecps.poliziadistato.it](mailto:11repvolo.pe@pecps.poliziadistato.it)  
 SEZIONE AEREA - NUCLEO OPERATIVO REPARTO OPERATIVO  
 AERONAVALE GDF - PESCARA - [pe1000000p@pec.gdf.it](mailto:pe1000000p@pec.gdf.it)  
 CENTRO OPERATIVO MINISTERO INTERNO - PESCARA -  
[centrooperativovvf@vigilfuoco.it](mailto:centrooperativovvf@vigilfuoco.it)  
 NUCLEO ELICOTTERI VV.F. - PESCARA - [nucleo.eli.pe@vigilfuoco.it](mailto:nucleo.eli.pe@vigilfuoco.it)  
 COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO - PESCARA -  
[com.pescara@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.pescara@cert.vigilfuoco.it)  
 DIREZIONE REGIONALE VV.F. - ABRUZZO - [dir.abruzzo@cert.vigilfuoco.it](mailto:dir.abruzzo@cert.vigilfuoco.it)  
 COMANDO PROVINCIALE VV.FF. ASCOLI PICENO/FERMO  
[com.ascolipiceno@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.ascolipiceno@cert.vigilfuoco.it) - [com.fermo@cert.vigilfuoco.it](mailto:com.fermo@cert.vigilfuoco.it)  
 INFO: MASE - Coordinamento Operativo Inquinamenti Marini - COIMAR ROMA  
[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) - [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)  
 MARICOGECAP C.O. - ROMA - [itmrc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrc@pec.mit.gov.it)  
 Reparto Ambiente Marino del Corpo delle Capitanerie di Porto  
[ram@pec.mimambiente.it](mailto:ram@pec.mimambiente.it)  
 PREFETTURA Ufficio Territoriale del Governo Ascoli Piceno/Fermo  
[protocollo.prefap@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefap@pec.interno.it) [protocollo.prefm@pec.interno.it](mailto:protocollo.prefm@pec.interno.it)  
 7° MRSC ANCONA - Reparto Operativo [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

NON CLASSIFICATO

OGGETTO: INQUINAMENTO MARINO.

PREGASI DISPORRE URGENTEMENTE PER L'INVIO DI UN MEZZO AEREO CODESTO  
 COMANDO SCOPO COLLABORAZIONE OPERAZIONI ANTINQUINAMENTO ZONA  
 MARE CON CENTRO SU PUNTO LAT. \_\_\_\_\_ - LONG. \_\_\_\_\_.  
 COMANDANTE IN ZONA EST M/V CP \_\_\_\_\_. COMUNICAZIONI RADIO VHF  
 CANALE 16 E \_\_\_\_\_.  
 SI FA RISERVA DI COMUNICARE PER LE VIE BREVI ORARIO INTERVENTO.  
 p.d.c.

D'ordine

\_\_\_\_\_



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
 Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
 COAST GUARD

**ATTIVAZIONE CENTRO DI COORDINAMENTO E CONTROLLO**

**GDO (DTG):** \_\_\_\_\_ **DA (FROM)**

CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**A (TO)** AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE –  
 ANCONA [segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

COMUNE DI \_\_\_\_\_

COMANDO PROVINCIALE VVF – DISTACCAMENTO DI \_\_\_\_\_

CITTÀ SAN BENEDETTO DEL TRONTO – RISERVA NATURALE SENTINA

[protocollo@cert-sbt.it](mailto:protocollo@cert-sbt.it)

AZIENDA AST ASCOLI PICENO MARCHE [ast.ascolipiceno@emarche.it](mailto:ast.ascolipiceno@emarche.it)

**PERCO (INFO)**

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLO SVILUPPO ENERGETICO–DGPNM- COIMAR

[PNM-6@mase.gov.it](mailto:PNM-6@mase.gov.it) - [PNM@Pec.Mite.Gov.it](mailto:PNM@Pec.Mite.Gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it)

MARICOGECAP - CONGUARCOST

[itmrc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrc@pec.mit.gov.it)

REPARTO AMBIENTALE MARINO

[ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

PREFETTURA - UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI \_\_\_\_\_

DIREZIONE MARITTIMA DI ANCONA

[dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

**OGGETTO (SUBJ):** \_\_\_\_\_ - ATTIVAZIONE CENTRO DI  
 COORDINAMENTO E CONTROLLO.

IN RELAZIONE ALL'EVENTO IN OGGETTO E FACENDO SEGUITO A QUANTO  
 COMUNICATO PER LE VIE BREVI, È CONVOCATO PRESSO LA SEDE DI QUESTA  
 CAPITANERIA DI PORTO IL CENTRO DI COORDINAMENTO E CONTROLLO PREVISTO  
 DAL "PIANO DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE  
 COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI DA IDROCARBURI E DA ALTRE SOSTANZE  
 PERICOLOSE E NOCIVE" DEL MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLO SVILUPPO  
 ENERGETICO.

GLI ENTI/AMMINISTRAZIONI IN INDIRIZZO SONO INVITATI AD INTERVENIRE A  
 MEZZO DI RAPPRESENTANTE MUNITO DI POTERI DECISIONALI.

IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
 Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
 COAST GUARD

**DIFFIDA**

Il sottoscritto, Comandante del Porto di San Benedetto del Tronto  
*[The undersigned], [Head of Harbour Master Office]*

**VISTI: gli articoli 11 e 12 della legge 31 dicembre 1982, n. 979;**  
*[having regard to the articles 11 and 12 of law nr. 979 on December 31st, 1982];*

**VISTO: il combinato disposto degli articoli 17, comma 1, lett. B e dell'articolo 19, comma 1, nonché l'allegato IV, del D.lgs. del 19 agosto 2005 n. 196 e successive modifiche;**

*[having regard to the arranged disposal of the article 17, paragraph 1, B letter and of the article 19, paragraph 1, as well as the attached IV, of the legislative Decree nr. 196 on August 19th, 2005, as amended];*

**CONSIDERATA: la necessità di ridurre od eliminare gli effetti dannosi, anche potenziali, per l'ambiente marino, per il litorale e per gli altri interessi dello Stato Italiano, causati dal sinistro marittimo e dal potenziale sversamento in mare/minaccia all'ambiente**

*considering the necessity to reduce or to eliminate the harmful effects, even if potential, to the marine environment, to the coast and to the other interests of the Italian State, caused by the marine casualties and by the potential spill/threat to the environment]*

verificatosi il \_\_\_\_\_ in località \_\_\_\_\_  
*[occured on] [place]*

da bordo del/dall'impianto \_\_\_\_\_ bandiera \_\_\_\_\_  
*[on board of] [flag]*

N° IMO \_\_\_\_\_;

**CONSIDERATO: che la S.V. è ritenuta responsabile del potenziale sversamento sopraindicato;**

*[having considered that You are held responsible for the above potential mentioned spill]*

**DIFFIDA**  
**[W A R N S]**

Il Sig. \_\_\_\_\_, nato a \_\_\_\_\_  
 [Mr] [place of birth]

Il \_\_\_\_\_ nella sua qualità di \_\_\_\_\_

[date of birth]

[Master/Owner/Infrastructure Manager]

**affinché provveda ad adottare urgentemente (entro) ogni misura atta ad eliminare gli effetti dannosi già prodotti o potenziali ed a prevenire il pericolo di ulteriore danno all'ambiente.** *[to urgently adopt any measures suited to eliminate the damaging effect already produced or alsopotentialto them and to prevent the danger of further pollution].*

**Nel caso che la presente diffida resti senza effetto, ovvero non produca gli effetti sperati questa Autorità Marittima farà eseguire per conto della S.V. le misure ritenute necessarie, recuperando successivamente ai sensi della normativa vigente, le spese.** *[In case this formal warning remains without any effect or it does not have the results required this Maritime Authority, will execute on your behalf the measures deemed as necessary, recovering subsequently and by terms of law, the expenses incurred].*

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_  
[Place] [date]

IL COMANDANTE

\_\_\_\_\_

#### RELATA DI NOTIFICA

Il sottoscritto \_\_\_\_\_ in servizio presso la Capitaneria di Porto – Guardia Costiera di San Benedetto del Tronto, dichiara di aver notificato il presente atto alle ore \_\_\_\_\_ del giorno \_\_\_\_\_ a mezzo PEC/ nelle mani del Sig. \_\_\_\_\_ nato a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ nella qualità di \_\_\_\_\_ identificato tramite \_\_\_\_\_ n° \_\_\_\_\_ rilasciato/a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_ da \_\_\_\_\_.

IL NOTIFICATORE

\_\_\_\_\_

## CONTATTI

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA (sito web: [www.mite.gov.it](http://www.mite.gov.it))

### DIREZIONE GENERALE PNM – COIMAR

TELEFONI: +39 0657223426, +39 0657223465, +39 0657223427

FAX: +39 065758877

MOBILI H24 Roberto Cresca +39 3669615312  
Tiziana Chieruzzi +39 3316380851  
Francesco Calzolari +39 3358150659

E-MAIL: [coimar@mite.gov.it](mailto:coimar@mite.gov.it)  
[cresca.roberto@mite.gov.it](mailto:cresca.roberto@mite.gov.it)  
[chieruzzi.tiziana@mite.gov.it](mailto:chieruzzi.tiziana@mite.gov.it)  
[calzolari.francesco@mite.gov.it](mailto:calzolari.francesco@mite.gov.it)

COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO (sito web: [www.guardiacostiera.gov.it](http://www.guardiacostiera.gov.it))

TELEFONI: +39 0659084409, +39 0659084527, +39 065923569, +39 065924145

FAX: +39 065922737, +39 0659084793

E-MAIL: [itmrcc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrcc@pec.mit.gov.it)

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI (sito web: [www.protezionecivile.gov.it](http://www.protezionecivile.gov.it))  
Dipartimento della Protezione Civile

TELEFONI: +39 0668203382, + 39 0668204120, + 39 0668204119

E-MAIL: [coemm@protezionecivile.it](mailto:coemm@protezionecivile.it)

## ELENCI TELEFONICI E FAX

ENTE	RECAPITO TELEFONICO	FAX
<b>Presidenza del Consiglio dei Ministri</b> <b>Dipartimento della Protezione Civile</b> <b>Centro Operativo Emergenze in Mare</b>  <b>Centro Situazioni</b>	<b>06/6820247</b> <b>06/6820321</b> <b>06/6820323</b> <b>06/6820269</b> <b>06/6820265</b> <b>06/6820266</b> <b>06/6820267</b>	<b>06/6820236</b> <b>06/68897725</b> <b>06/6875922</b> <b>06/68897689</b>
<b>Ministero dell'Interno</b> <b>Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento Della Protezione Civile</b> <b>Centro operativo</b>	<b>06/4824575</b> <b>06/4817317</b> <b>06/4818425</b> <b>06/46675582</b> <b>06/483525</b>	<b>06/4814695</b>
<b>Ministero degli Affari Esteri</b> <b>Centralino</b>	<b>06/36911</b>	<b>//</b>
<b>Ministero della Difesa</b> <b>Stato Maggiore Difesa</b> <b>Centro operativo interforze</b>	<b>06/4824412</b> <b>06/47353202</b> <b>06/46912063</b>	<b>06/4821714</b>
<b>Stato Maggiore Esercito</b> <b>Sala Operativa</b>	<b>06/485530</b> <b>06/47357386</b> <b>06/47357379</b>	<b>06/4884257</b>
<b>Stato Maggiore Marina</b> <b>Centrale Operativa</b>	<b>06/36806000</b> <b>06/36806300</b> <b>06/3201600</b>	<b>06/3202940</b> <b>06/36803393</b>
<b>Stato Maggiore Aeronautica</b> <b>Centrale Operativa</b> <b>Centralino</b>	<b>06/49865823</b> <b>06/49865824</b> <b>06/4456612</b> <b>06/49861</b>	<b>06/49864503</b>
<b>Ministero delle Finanze</b> <b>Dipartimento delle Dogane e delle Imposte Indirette</b>	<b>06/50957042</b>	<b>06/50243024</b> <b>06/50957042</b>
<b>Ministero Trasporti e Navigazione</b> <b>Centralino</b>	<b>06/84901</b>	<b>//</b>
<b>Ministero delle Telecomunicazioni</b> <b>Centralino</b>	<b>06/59581</b>	<b>//</b>
<b>Ispettorato Generale delle Telecom</b>	<b>06/59582863</b>	<b>//</b>

<b>Ministero dell'Industria Centralino</b>	<b>06/47051</b>	<b>06/47887773</b> <b>06/47887808</b>
<b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b>	<b>06/59081</b>	<b>06/5922737</b>
<b>Maricogecap - Centrale Operativa Centralino</b>	<b>06/5923569</b> <b>06/5924145</b> <b>06/59084527</b> <b>06/59084409</b> <b>06/36804734</b> <b>06759081</b>	<b>06/5922737</b> <b>06/59084793</b> <b>06/5922737</b>
<b>Reparto Ambiente Marino – RAM Maricogecap</b>	<b>06/57225639</b>	<b>06/57225679</b>
<b>Ministero della Sanità – Centralino</b>	<b>06/59941</b>	<b>06/59647749</b>
<b>Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – Centralino</b>	<b>06/70361</b> <b>06/70361</b> <b>06/59081</b> <b>06/57223426-7</b> <b>06/57223465-6</b>	<b>06/77257012</b> <b>06/59084111</b> <b>06/57223472</b>
<b>Direzione Generale Patrimonio Naturalistico e Mare - C.O.I.M.A.R.</b>		
<b>Comando Generale Arma Carabinieri Sala Operativa</b>	<b>06/80981</b> <b>06/80982151</b> <b>06/80982152</b> <b>06/80982153</b>	<b>06/80982486</b>
<b>Comando Generale Guardia di Finanza Centralino</b>	<b>06/44221</b> <b>06/44223262</b> <b>06/44223263</b>	<b>06/44223266</b> <b>06/44223206</b> <b>06/44223277</b>

## MESSAGGI POLREP

Il messaggio POLREP (*Pollution Reporting*) è uno dei messaggi cosiddetti "Incident" che sono stati adottati da tutti gli Stati Europei che partecipano al SafeSeaNet, per la trasmissione attraverso il SafeSeaNet stesso delle informazioni relative ad inquinamenti, allo scopo di:

- dare pronta notizia di tutti quegli incidenti che stiano causando o che siano suscettibili di causare inquinamento del mare da idrocarburi o altre sostanze nocive con conseguente minaccia per le coste o gli interessi connessi di uno o più Paesi;
- informare sulle azioni assunte e su quelle previste, tenuto conto dell'evolvere della situazione;
- richiedere assistenza.

Il **POLREP** è diviso in tre parti:

1. la prima parte o **POLWARN** (*Pollution Warning*), numerata da 1 a 5, ha lo scopo di fornire una prima informazione, ovvero dare l'allarme riguardo l'inquinamento in atto o la sua minaccia - **Allegato 7-A**;
2. la seconda parte o **POLINF** (*Pollution Information*), numerata da 40 a 60, è finalizzata a dare ogni notizia utile riguardante l'inquinamento e può anche essere utilizzata, nelle fasi successive, come SITREP (*Situation Report*) - **Allegato 7-B**;
3. la terza parte o **POLFAC** (*Pollution Facilities*), numerata da 80 a 99, è usata per richiedere assistenza agli altri Paesi e per definire aspetti operativi riguardanti tale aspetto - **Allegato 7-C**.

Le tre parti possono essere utilizzate insieme o separatamente secondo le modalità di compilazione stabilite per il SafeSeaNet in ambito EMSA e coordinate, a livello Nazionale, dal C.O.N.GUAR.COST.

In caso di situazioni di emergenza locale o nazionale il messaggio POLREP dovrà essere inviato anche attraverso i sistemi tradizionali agli indirizzi di seguito riportati.

È possibile altresì utilizzare solo una parte dei paragrafi previsti dal formulario standard, con la avvertenza che la numerazione dei paragrafi che non interessano e/o che non si vuole utilizzare non deve comparire sul messaggio.

Quando la prima parte (POLWARN), è utilizzata per lanciare l'allarme di una minaccia di grave inquinamento, bisogna dare al messaggio la qualifica di priorità "**URGENTE**".

A tutti i messaggi POLREP che si ricevano e che contengano richiesta di accuso ricevuta (*Acknowledge*, cfr. paragrafi 5, 60 o 99), va data risposta al più presto possibile a cura dell'Autorità nazionale competente

Una volta concluso l'evento che ha richiesto l'emanazione di POLREP, bisognerà che l'Autorità che ha originato i messaggi ne dia comunicazione a tutte le altre parti.

I POLREP, qualora l'emergenza possa interessare altri Paesi, dovranno essere compilati in inglese, e la componente indirizzi dovrà sempre contenere anche il REMPEC e l'EMSA.



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**POLWARN**

(FORNISCE IMMEDIATA INFORMAZIONE O AVVISO DI UN INQUINAMENTO O DI UNA  
MINACCIA D'INQUINAMENTO)

\_\_\_\_\_ URGENTE (*URGENT*)

(GDO - Gruppo data orario)

ITA – \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_

(nome nave/installazione o località colpita)

(progressivo) (anno)

DA (FM) IT- COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

A (TO) DG-PNM – ROMA - [PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it)  
[PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

C.O.N.GUARD.COST – CENTRALE OPERATIVA – ROMA -  
PREFETTURA - Ufficio Territoriale del Governo di \_\_\_\_\_

**E, PER CONOSCENZA (INFO)**

PCM – DIPART. PROTEZ. CIVILE-SERVIZIO C.O.E.MM. – ROMA -  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

MARICOGECAP - REPARTO AMBIENTALE MARINO – ROMA – [ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

PROCURA DELLA REPUBBLICA DI \_\_\_\_\_  
REGIONE MARCHE – SALA OPERATIVA UINIFICATA PERMANENTE (S.O.U.P.)

[prot.civ.@regione.marche.it](mailto:prot.civ.@regione.marche.it) - [soup@protezionecivile.marche.it](mailto:soup@protezionecivile.marche.it)

DIREZIONA MARITTIMA – ANCONA – [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SAN GIORGIO

[cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it](mailto:cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it)

PROVINCIA DI \_\_\_\_\_

COMUNE DI \_\_\_\_\_

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

COMANDI LIMITROFI – COMANDI DIPENDENTI

\_\_\_\_\_

COMANDO PROVINCIALE VV.FF. DI \_\_\_\_\_

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE – ANCONA –  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO – RISERVA NATURALE SENTINA  
[protocollo@cert-sbt.it](mailto:protocollo@cert-sbt.it)

**PARTE I**

1.	<b>Riportare il giorno, mese ed ora (orario gmt se possibile) dell'incidente o, se non noto, quando si è venuto a conoscenza dell'evento.</b>
2.	<b>Riportare la posizione in latitudine e longitudine. Potrà essere indicata, in aggiunta la posizione locale (rilevamento e distanza)</b>
3.	<b>Riportare il tipo di incidente (es. collisione di una cisterna, cioè "tanker collision")</b>
4.	<b>Tipo di sversamento, quantità in tonnellate di prodotto sversato, anche come rata oraria e quantità di prodotto che potenzialmente può finire in mare (es. olio combustibile versate 100 tonnellate e 1400 tonnellate a rischio di versamento in mare, cioè "about 100 tonns of international fuel oil outflow and about 1400 tonns of i.f.o. at risk of further outflow").</b>
5.	<b>Utilizzare questo codice quando si vuole che la competente Autorità nazionale dovrebbe venirne a conoscenza rendendo il ricevuto (acknowledge)</b>

**IL COMANDANTE**

---



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
 Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
 COAST GUARD

**POLINF**

\_\_\_\_\_ URGENTE (*URGENT*)  
 (GDO - Gruppo data orario)

ITA – \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
 (nome nave/installazione o località colpita) (progressivo) (anno)

DA (FM) IT- COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

A (TO) DG-PNM – ROMA - [PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it)  
[PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

C.O.N.GUARD.COST – CENTRALE OPERATIVA – ROMA -  
 PREFETTURA - Ufficio Territoriale del Governo di \_\_\_\_\_

**E, PER CONOSCENZA (INFO)**

PCM – DIPART. PROTEZ. CIVILE-SERVIZIO C.O.E.MM. – ROMA -  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

MARICOGECAP - REPARTO AMBIENTALE MARINO – ROMA – [ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

PROCURA DELLA REPUBBLICA DI \_\_\_\_\_  
 REGIONE MARCHE – SALA OPERATIVA UINIFICATA PERMANENTE (S.O.U.P.)

[prot.civ.@regione.marche.it](mailto:prot.civ.@regione.marche.it)

[soup@protezionecivile.marche.it](mailto:soup@protezionecivile.marche.it)

DIREZIONE MARITTIMA – ANCONA – [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SAN GIORGIO

[cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it](mailto:cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it)

PROVINCIA DI \_\_\_\_\_

COMUNE DI \_\_\_\_\_

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

COMANDI LIMITROFI – COMANDI DIPENDENTI

\_\_\_\_\_ COMANDO PROVINCIALE VV.FF. DI \_\_\_\_\_

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE – ANCONA –  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO – RISERVA NATURALE SENTINA  
[protocollo@cert-sbt.it](mailto:protocollo@cert-sbt.it)

**PARTE II**

40.	<p>Riportare il giorno, mese ed ora (orario GMT se possibile) cui si riferisce il presente rapporto.</p>
41.	<p>Indicare la posizione delle principali macchie di inquinamento e le dimensioni in miglia marine</p>
42.	<p>Indicare le caratteristiche del prodotto versato in mare che ha generato l'inquinamento (viscosità, <i>pourpoint</i>, specificando eventuale tipo d'imballaggio o se alla rinfusa, ecc.)</p>
43.	<p>Riportare la fonte e la causa dell'inquinamento, se accidentale o deliberato (es. da nave dovuta a collisione)</p>
44.	<p>Indicare la direzione in gradi ed intensità in m/sec del vento</p>
45.	<p>Indicare la direzione in gradi e la velocità in m/sec della corrente</p>
46.	<p>Indicare lo stato del mare e la visibilità</p>
47.	<p>Indicare la direzione in gradi con cui deriva l'inquinamento e la sua velocità in nodi e decimi di nodo</p>
48.	<p>Previsione dell'arrivo in costa con l'indicazione dell'ora presunta in base ad un modello matematico</p>
49	<p>Indicare il soggetto che ha fornito la prima indicazione sull'incidente. Nel caso di nave, identificarla con il nome, porto d'iscrizione, bandiera e nominativo internazionale. Indicare anche gli altri mezzi che sono presenti in zona al momento dell'evento, specie quando non si identifica subito chi ha originato l'inquinamento</p>
50.	<p>Indicare le azioni intraprese in conseguenza dell'inquinamento</p>
51.	<p>Indicare se sono stati effettuati rilievi fotografici ed effettuati campionamenti. Riportare anche il telex dell'autorità che ha effettuato il campionamento.</p>

<b>52.</b>	<b>Indicare le Autorità di altri stati o di altre organizzazioni informate</b>
<b>da 53. a 59.</b>	<b>A disposizione per ulteriori informazioni come, ad esempio, il risultato di analisi, d'ispezioni, dichiarazioni assunte, ecc.</b>
<b>60.</b>	<b>Utilizzare questo codice quando si richiede il "ricevuto" dalla competente Autorità (<i>acknowledge</i>)</b>

IL COMANDANTE

---



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
 Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
 COAST GUARD

**POLFAC**

(RICHIESTA MEZZI E RISORSE PER LA RISPOSTA E ARGOMENTI OPERATIVI)

\_\_\_\_\_  
 (GDO - Gruppo data orario)

ITA – \_\_\_\_\_ N° \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_  
 (nome nave/installazione o località colpita)      (progressivo)      (anno)

DA (FM) IT- COMPAMARE SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

A (TO) DG-PNM – ROMA - [PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it)  
[PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

C.O.N.GUARD.COST – CENTRALE OPERATIVA – ROMA -  
 PREFETTURA - Ufficio Territoriale del Governo di \_\_\_\_\_

**E, PER CONOSCENZA (INFO)**

PCM – DIPART. PROTEZ. CIVILE-SERVIZIO C.O.E.MM. – ROMA -  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

MARICOGECAP - REPARTO AMBIENTALE MARINO – ROMA – [ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

PROCURA DELLA REPUBBLICA DI \_\_\_\_\_

REGIONE MARCHE – SALA OPERATIVA UINIFICATA PERMANENTE (S.O.U.P.)

[prot.civ.@regione.marche.it](mailto:prot.civ.@regione.marche.it)

[soup@protezionecivile.marche.it](mailto:soup@protezionecivile.marche.it)

DIREZIONE MARITTIMA – ANCONA – [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO DI PORTO SAN GIORGIO

[cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it](mailto:cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it)

PROVINCIA DI \_\_\_\_\_

COMUNE DI \_\_\_\_\_

**(COMPONENTE INDIRIZZI PERMANENTE)**

COMANDI LIMITROFI – COMANDI DIPENDENTI

\_\_\_\_\_  
 COMANDO PROVINCIALE VV.FF. DI \_\_\_\_\_

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE – ANCONA –  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

CITTÀ DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO – RISERVA NATURALE SENTINA

[protocollo@cert-sbt.it](mailto:protocollo@cert-sbt.it)

**PARTE III**

80.	Data e ora, riferita alla situazione di seguito descritta e se varia dai numeri 1 e/o 40
81.	Assistenza richiesta, per tipo e quantità di assistenza richiesta nel seguente modo: - equipaggiamenti specifici; - equipaggiamenti specifici con personale addestrato; - squadre di primo intervento; - personale con specifiche professionalità.
82.	Costo – richieste di informazioni sui costi rivolte a coloro ai quali si richiede assistenza.
83.	Sistemazioni preliminari per l’invio dell’assistenza – informazioni concernenti pratiche doganali, accesso nelle acque territoriali, ecc., nel Paese richiedente.
84.	Come e dove l’assistenza dovrebbe essere assicurata – numeri telefonici e fax di punti di contatto, indicazioni dell’OSC, frequenze da utilizzare, ecc.
85.	Nomi di altri stati ed organizzazioni – da utilizzare solo se non indicata al n° 81 nel caso di altre richieste da altri stati in momenti successivi
86.	Cambio di comando – si può verificare quando l’inquinamento si è spostato in altra zona anche di altro Paese
87.	Scambio di informazioni – quando si è raggiunto l’accordo sul cambio di comando vanno inviati tutti i dati importanti pertinenti l’operazione in atto nel Paese subentrante.
Da 88. a 98	Liberi per altre informazioni e direttive.
99.	Richiesta di ricevuto

IL COMANDANTE

---

<b>INTERNATIONAL REPORTING</b>	<b>POLREP</b>	<b>SAR SITREP (NUMBER)</b>	N _____ / _____
<b>TRASMISSION (Distress/Urgency)</b>	<b>DISTRESS/URGENCY</b>		
<b>DATE AND TIME (UTC or Local Date/Time)</b>	_____ UTC		
<b>TO</b>			
<b>VTS AREA</b>			
<b>POSITION (LAT - LON)</b>	<b>LAT: _____ - - LONG: _____</b>		
<b>1 DATE AND TIME</b>	The day of the month as well as the time of the day when the incident took place or, if the cause of the pollution is not known, the time of the observation should be stated using 6 digits. Time should be stated as GMT, for example 091900z (i.e. the 9th of the relevant month at 1900 GMT) <b>Example</b> 012230UTC		
<b>2 POSITION</b>	Indicates the main position of the incident and longitude in degrees and minutes, and may in addition give the bearing of, and the distance from, a location known by the receiver <b>Example</b> 39°33' N - 07°00' E		
<b>3 INCIDENT</b>	Indicates the type of incident (collision, grounding, capsized, etc.) <b>Example</b> Tanker collision		
<b>4 OUTFLOW</b>	The polluting substance, such as CRUDE OIL, CHLORINE, DINITROL, PHENOL, etc as well as the total quantity in tonnes of the outflow and/or the flow rate and the risk of further outflow should be mentioned. If there is no pollution, but a threat of pollution, the words NOT YET followed by the substance (for example NOT YET FUEL OIL) should be stated <b>Example</b> Crude oil, estimated 3,000 Tonnes		
<b>5 ACKNOWLEDGE</b>	When this number is used, the message (if email or telefax) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority.		
<b>40 DATE AND TIME</b>	No. 40 relates to the situation described in numbers 41 to 60 if it varies from number 1.		
<b>41 POSITION AND/OR EXTENT OF POLLUTION ON/ABOVE/ IN THESEA</b>	Indicates the main position of the pollution in degrees and minutes of latitude and longitude, and may in addition give the distance and bearing of some prominent landmark known to the receiver if other than indicated in number 2. Estimated amount of pollution (e.g. size of polluted areas, number of tonnes of oil spilled if other than indicated in number 4, or number of containers, drums lost). Indicates length and width of		

	<p>slick in nautical miles, if not indicated in number 2</p> <p><b>Example</b> The oil is forming a slick 0,5 nautical miles to the South East. Width up to 0.3 nautical miles</p>	
<b>42 CHARACTERISTICS OF POLLUTION</b>	<p>Gives type of pollution (e.g. type of oil with viscosity and pour point, packaged or bulk chemical, sewage). For chemicals, the proper name or United Nations number, if known, should be given' Appearance, e.g. liquid, floating solid, liquid oil, semi-liquid sludge, tarry lumps, weathered oil, discolouration of sea, visible vapour should also be given as well as any markings on drums, containers</p> <p><b>Example</b> Venezuela crude. Viscosity 3.780 Cs at 37.8°C. Rather viscous</p>	
<b>43 SOURCE AND CAUSE OF POLLUTION</b>	<p>Indicates the source of pollution (e.g. from a vessel or other undertaking). If from a vessel, it should be notified whether the pollution is a result of a deliberate discharge or a casualty. If the latter, a brief description should be given' Where possible the name, type, size, call sign, nationality and port of registration of polluting</p>	
<b>44 WIND DIRECTION AND SPEED</b>	<p>Indicates wind direction and speed in degrees and in m/sec. The direction always indicates from where the wind is blowing.</p> <p><b>Example</b> 300 - 10 m / s e c</p>	
<b>45 CURRENT DIRECTION AND SPEED AND/OR TIDE</b>	<p>Indicates current direction and speed in degrees and knots and tenths of knots. The direction always indicates the direction in which the current is flowing</p>	
<b>46 SEA STATE AND VISIBILITY</b>	<p>Sea state indicates the wave height in metres. Visibility should be indicated in nautical miles</p> <p><b>Example</b> Wave height 1,5m. S nautical miles</p>	
<b>47 DRIFT OF POLLUTION</b>	<p>Indicates drift course and speed of pollution in degrees and knots or tenths of knots. In cases of air pollution (gas cloud), drift speed should be indicated in m/sec.</p> <p><b>Example</b> 180 - 0.1 knots</p>	
<b>48 FORECAST OF LIKELY EFFECT OF POLLUTION AND ZONES AFFECTED</b>	<p>Results of mathematical models could indicate e.g. arrival on beach with estimated timing.</p> <p><b>Example</b> Could reach the island of Santa Monica, Italy, or further south, north coast of Africa, on 23rd of this month</p>	
<b>49 IDENTITY OF OBSERVER/REPORTER IDENTITY OF SHIPS ON SCENE</b>	<p>Identifies who has reported the incident. If it is a ship, the name, home port, flag and call sign must be given° Ships on-scene could also be indicated under this item by name, home port, flag and call sign, especially if the polluter cannot be identified and the spill is considered to be of recent origin°</p> <p><b>Example</b> Vessel test ship</p>	
<b>50 ACTION TAKEN</b>	<p>Mentions action taken for the disposal of the pollution</p> <p><b>Example</b> Italian strike-teams with high mechanical capacity on route to the area</p>	
<b>51 PHOTOGRAPHS OR SAMPLES</b>	<p>Indicates if photographs or samples from the pollution have been taken° Contact numbers (including telephone, email address, telefax and telex numbers as appropriate) of the sampling authority should be given</p> <p><b>Example</b> Oil samples have been taken'</p>	
<b>52 NAMES OF OTHER STATES AND ORGANISATIONS INFORMED</b>	<p>E.g. Malta, MIC and EMSA</p>	
<b>53 - 59</b>	<p>SPARE FOR ANY OTHER RELEVANT INFORMATION: e.g. results of sample or</p>	

	photographic analysis, results of inspections or surveyors, statements of ship's personnel <b>Exemple</b> Italian anti-pollution plan activated	
<b>60 ACKNOWLEDGE</b>	When this number is used, the telex/telefax/email should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority.	
<b>80 DATE AND TIME</b>	No. 80 is related to the situation described below if it varies from numbers 1 and/or 40.	
<b>81 REQUEST FOR ASSISTANCE</b>	Type and amount of assistance required in form of: - specified equipment - specified equipment with trained personnel - complete strike teams - personnel with special expertise with indication of country requested. Example with indication of country requested Example EMSA is requested to provide 2 counter-pollution ships.	
<b>82 COST</b>	Information on cost of delivered assistance to be notified to requesting country/ EMSA is requested to provide an approximate cost rate per day for the assistance rendered	
<b>83 PRE-ARRANGEMENTS FOR THE DELIVERY OF ASSISTANCE</b>	Information concerning customs clearance, access to territorial waters in the requesting country <b>Exemple</b> EMSA units will be allowed to enter Italian territorial waters for pollution response purposes or Italian harbours for logistics, informing SOSC beforehand	
<b>84 TO ASSISTANCE SHOULD BE RENDERED AND HOW</b> <b>WHERE BE</b>	Information concerning the delivery of the assistance, e.g. rendezvous at sea with information on frequencies to be used, call sign, name of Supreme On- Scene Commander of the requesting country or land-based authorities with contact numbers (including telephone, email address, telefax and telex numbers as appropriate and contact persons) <b>Exemple</b> Rendezvous 39°30' N - 07°00' E. Report on VHF channels 16 and 67. SOSC, Lieutenant Commander X in M/V tests ship 3i	
<b>85 NAMES OF OTHER STATES AND ORGANISATIONS</b>	Only to be completed if not covered by number 81, (e.g. if further assistance is later needed by other States).	
<b>86 CHANGE OF COMMAND</b>	When a substantial part of an oil pollution or serious threat of oil pollution moves, or has moved, into the zone of another Contracting Party, the country which has exercised the supreme command or the operation may request the other party to take over the supreme command.	
<b>87 EXCHANGE OF INFORMATION</b>	When a mutual agreement has been reached between two parties on a change of supreme command, the country transferring the supreme command should give a report on all relevant information pertaining to the operation to the country taking over the command.	
<b>88 - 98</b>	SPARE FOR ANY OTHER RELEVANT REQUIREMENTS OR INSTRUCTIONS	
<b>99 ACKNOWLEDGE</b>	When this number is used, the message (email or telefax) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority <b>Exemple</b> ACKNOWLEDGE	
<b>MINISTRY OF INFRASTRUCTURE AND TRANSPORT LA SAN BENEDETTO DEL TRONTO COAST GUARD</b>	<b>Tel.: +39 0735.5867200 - Fax: +39 0735.5867208</b> <b>PEC: <a href="mailto:sanbenedettodeltronto@pec.mit.gov.it">sanbenedettodeltronto@pec.mit.gov.it</a></b>	

### Note per la compilazione

1. la prima parte o **POLWARN** (*Pollution Warning*), numerata da 1 a 5, ha lo scopo di fornire una prima informazione ovvero dare l'allarme riguardo l'inquinamento in atto o la sua

minaccia (in questo caso, se si tratta di allarme di grave inquinamento, il messaggio avrà qualifica di priorità “urgente”);

2. la seconda parte o **POLINF** (*Pollution Information*), numerata da 40 a 60, è finalizzata a dare ogni notizia utile riguardante l'inquinamento e può anche essere utilizzata, nelle fasi successive, come SITREP (*Situation Report*);
3. la terza parte o **POLFAC** (*Pollution Facilities*), numerata da 80 a 99, è usata per richiedere assistenza agli altri Paesi e definirne gli aspetti operativi. Le tre parti del messaggio possono essere compilate insieme o separatamente secondo le modalità stabilite per il Safe Sea Net. È inoltre possibile compilare solo una parte dei paragrafi previsti dal formulario standard, omettendo in tal caso l'indicazione dei paragrafi non utilizzati.

In caso di situazioni di emergenza locale o nazionale il messaggio POLREP dovrà essere inviato anche attraverso i sistemi tradizionali.

Ai messaggi POLREP che contengano richiesta di accuso ricevuta (*Acknowledge*), l'Autorità nazionale competente deve dare risposta al più presto possibile.

Qualora l'emergenza interessi altri Paesi, il POLREP deve essere compilato in inglese ed inoltrato anche al REMPEC ed EMSA.

## SINTESI DEL MESSAGGIO POLREP CON INDICAZIONI DEI CAMPI IN INGLESE

### EXPLANATION OF A POLREP MESSAGE

#### INTRODUCTORY PART

Contents	Remarks
ADDRESS	<p>Each report should start with an indication of the country whose competent national authority is sending it and of addressee, e.g.:</p> <p>FROM:ITA (indicates the country which sends the report) TO: GRC (indicates the country to which it is sent) or REMPEC (indicates that the message is sent to the Regional Centre).</p>
DTG (Day Time Group)	<p>The day of the month followed by the time (hour and minute) of Drafting the message. Always a 6-figure group which may be followed by month indication. Time should be stated either as GMT, e.g. 092015Z June (i.e. the 9th of the relevant month at 20.15 GMT) or as local time e.g. 092115LT June.</p>
IDENTIFICATION	<p><b>"POL..." indicates that the report might deal with all aspects of pollution (such as oil as well as other harmful substances).</b></p> <p>".....REP" indicates that this is a report on a pollution incident. It can contain up to 3 main parts:</p> <p>Part I (POLWARN) - is an initial notice (a first information or a warning) of a casualty or the presence of oil slicks or harmful substances. This part of the report is numbered from 1 to 5.</p> <p>Part II (POLINF) - is a detailed supplementary report to Part I. <b>This part of the report is numbered from 40 to 60.</b></p> <p>Part III (POLFAC) - is for a requests for assistance from other <b>Contracting Parties, as well as for defining operational matters related to the assistance. This part of the report is numbered from 80 to 99.</b></p> <p>BARCELONA CONVENTION indicates that the message is sent within the framework of the Emergency Protocol of the Barcelona Convention.</p> <p>Parts I, II and III can be transmitted all together in one report or separately. Furthermore, single figures from each part can be transmitted separately or combined with figures from the two other parts.</p> <p>Figures without additional text <u>shall not</u> appear in the POLREP.</p> <p>When Part I is used as warning of a serious threat, the telex should be headed with the traffic priority word "URGENT".</p>

## Contents

## Remarks

All POLREPs containing ACKNOWLEDGE figures (5, 60 or 99) should be acknowledged as soon as possible by the competent national authority of the country receiving the message.

POLREPs should always be terminated by a telex from the reporting State, which indicates that no more operational communication on that particular incident can be expected.

### SERIAL NUMBER

It must be possible to identify each POLREP and the person who receives it must be able to check whether all reports of that particular incident have been received. This is done by using nation-identifiers which are as followed for contracting Parties to the Emergency Protocol to the Barcelona Convention:

Albania	ALB	Lebanon	LBN
Algeria	DZA	Libya	LBY
Bosnia &-Herzegovina	BIH	Malta	MLT
Croatia	HRV	Monaco	MCO
Cyprus	CYP	Montenegro	MNE
Egypt	EGY	Morocco	MAR
EU	EU	Slovenia	SVN
France	FRA	Spain	ESP
Greece	GRC	Syria	SYR
Israel	ISR	Tunisia	TUN
Italy	ITA	Turkey	TUR

Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea

### REMPEC

The nation-identifier should be followed by a stroke and the name of the ship or other installation involved in the accident and another stroke followed by the number of the actual report concerning this particular accident.

ITA/POLLUX/1 indicates that this is the first report from Israel concerning the accident of MT "POLLUX".

ITA/POLLUX/2, in accordance with the described system, indicates the second report on the same incident.

The last and final POLREP will show as follows: ISR/POLLUX/5 FINAL, which means that this is the fifth and final report from Israel concerning the incident of MT "POLLUX".

When answering a POLREP the serial number used by the transmitting State is to be used as reference in the answer. However, it is not necessary for countries to adhere to the POLREP system in responding to POLREP's.



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**NOMINA O.S.C.**

**GDO:** (DTG):

**DA:** (FROM) CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO

**A:** (TO) COORDINATORE IN ZONA (OSC)

**PERCO:** (INFO) MINISTERO dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – COIMAR  
[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) – [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - Dipartimento della Protez. Civile  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

MARICOGECAP - REPARTO AMBIENTALE MARINO – ROMA – [ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

DIREZIONE MARITTIMA DI - ANCONA – [dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

**OGGETTO:** (SUBJ)- DESIGNAZIONE COORDINATORE IN ZONA(OSC).

RIFERIMENTO: (REF) PIANO DEL MITE DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI DA IDROCARBURI E DA ALTRE SOSTANZE NOCIVE.

AI SENSI E PER GLI EFFETTI DEL PUNTO 3.2.1 DEL PIANO IN RIFERIMENTO, LA S.V. È DESIGNATA QUALE COORDINATORE IN ZONA (ON-SCENE COORDINATOR) NELL'AREA DELLE OPERAZIONI.

SI RIMANE IN ATTESA DELLA CONFERMA DI ASSUNZIONE DELL'INCARICO.

**IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO**

---



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
*COAST GUARD*

**DICHIARAZIONE EMERGENZA LOCALE**

**D E C R E T O**

lo stato di emergenza locale in zona a decorrere dal e dispone affinché siano adottati tutti i provvedimenti idonei e necessari per fronteggiare l'inquinamento in atto (o il pericolo di inquinamento) con piena applicazione di quanto prevede il "Piano operativo di pronto intervento locale" contro gli inquinamenti, del Compartimento Marittimo di "\_\_\_\_\_".

\_\_\_\_\_, li \_\_\_\_\_  
(Luogo) (data)

IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO

\_\_\_\_\_



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**MESSAGGIO INFORMATIVO DI DICHIARAZIONE EMERGENZA  
LOCALE**

Al Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica – COIMAR  
[PNM-UDG@mase.gov.it](mailto:PNM-UDG@mase.gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it) – [PNM@pec.mite.gov.it](mailto:PNM@pec.mite.gov.it)

E, per conoscenza Presidenza del Consiglio dei Ministri - D.P.C. – COEMM  
[protezionecivile@pec.governo.it](mailto:protezionecivile@pec.governo.it)

Comando Generale del Corpo delle CC.P. – Guardia Costiera –  
C.O.N.GUAR.COST  
[itmrc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrc@pec.mit.gov.it)

Reparto Ambientale Marino  
[repartoambientemarino@minambiente.it](mailto:repartoambientemarino@minambiente.it) - [ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)

Regione Marche (S.O.U.P.)  
[prot.civ.@regione.marche.it](mailto:prot.civ.@regione.marche.it) - [soup@protezionecivile.marche.it](mailto:soup@protezionecivile.marche.it)

Prefettura - Ufficio Territoriale del Governo di \_\_\_\_\_

Direzione Marittima di ANCONA  
[dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)

**Provincia di** \_\_\_\_\_

Comune di \_\_\_\_\_

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO CENTRALE – ANCONA –  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)

ISPRA  
[protocollo.ispra@ispra.legalmail.it](mailto:protocollo.ispra@ispra.legalmail.it)

**Oggetto:** - DICHIARAZIONE DI EMERGENZA LOCALE - ART. 11 LEGGE n. 979/82.

Si allega la dichiarazione di emergenza locale ai sensi dell'articolo 11 della Legge n. 979/1982 e ss.mm.ii.

IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO

---

## PRODOTTI ASSORBENTI NON INERTI E DISPERDENTI

L'elenco aggiornato dei prodotti dis inquinanti ad azione assorbente (inerti e non inerti) e ad azione disperdente, riconosciuti idonei dal Ministero della Transizione Ecologica, è consultabile sul sito internet istituzionale <https://www.mite.gov.it> (Sezione ACQUA - Mare e Coste - Tutela del mare prevenzione e lotta agli inquinamenti marini - Risposta).

Il riconoscimento di idoneità di cui sopra non costituisce formale autorizzazione all'effettivo impiego di prodotti assorbenti non inerti e dei disperdenti.

L'autorizzazione all'utilizzo di disperdenti e assorbenti non inerti, deve essere preventivamente rilasciata, di volta in volta, dal COIMAR [coimar@mite.gov.it](mailto:coimar@mite.gov.it) del Ministero della Transizione Ecologica, ai sensi della normativa vigente.



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**  
Ministry of infrastructure and transport  
**Capitaneria di Porto San Benedetto del Tronto**  
COAST GUARD

**RICHIESTA AUTORIZZAZIONE UTILIZZO DISPERDENTI E  
ASSORBENTI**

**GDO (DTG):** \_\_\_\_\_  
**DA (FROM)** CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO  
**A (TO)** MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICREZZA ENERGETICA-DGPNM- COIMAR  
[PNM-6@mase.gov.it](mailto:PNM-6@mase.gov.it) - [PNM@Pec.Mite.Gov.it](mailto:PNM@Pec.Mite.Gov.it) - [coimar@mase.gov.it](mailto:coimar@mase.gov.it)  
**PERCO (INFO)**  
MARICOGECAP - CONGUARCOST  
[itmrc@pec.mit.gov.it](mailto:itmrc@pec.mit.gov.it)  
REPARTO AMBIENTALE MARINO  
[ram@pec.minambiente.it](mailto:ram@pec.minambiente.it)  
PREFETTURA - UFFICIO TERRITORIALE DEL GOVERNO DI \_\_\_\_\_  
DIREZIONE MARITTIMA DI ANCONA  
[dm.ancona@pec.mit.gov.it](mailto:dm.ancona@pec.mit.gov.it)  
CIRCOMARE PORTO SAN GIORGIO  
[cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it](mailto:cp-portosangiorgio@pec.mit.gov.it)  
PROVINCIA DI \_\_\_\_\_  
COMUNE/I DI \_\_\_\_\_  
AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR ADRIATICO CENTRALE – ANCONA -  
[segreteria@pec.porto.ancona.it](mailto:segreteria@pec.porto.ancona.it)  
ISPRA  
[protocollo.ispra@ispra.legalmail.it](mailto:protocollo.ispra@ispra.legalmail.it)

**OGGETTO (SUBJ):** - RICHIESTA UTILIZZO DISPERDENTI E ASSORBENTI.  
IN RELAZIONE ALL'EVENTO IN OGGETTO E FACENDO SEGUITO A QUANTO COMUNICATO  
PER LE VIE BREVI, SI CHIEDE L'AUTORIZZAZIONE AD UTILIZZARE I SEGUENTI PRODOTTI  
SCELTI TRA QUELLI RIPORTATI NELL'ELENCO (ALLEGATO 4) DEL PIANO DI PRONTO  
INTERVENTO PER LA DIFESA DEL MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI  
DA IDROCARBURI E DA ALTRE SOSTANZE PERICOLOSE E NOCIVE<sup>29</sup>:

- ASSORBENTI NON INERTI

- AZIONE ASSORBENTE

IL COMANDANTE

## BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO

- Quaderni delle Emergenze Ambientali in Mare - ISPRA
- Marine HNS Response Manual – ISPRA, ITOPF, CEDRE



Collana completa

<https://www.isprambiente.gov.it/it/pubblicazioni/quaderni/ricerca-marina/quaderni-delle-emergenze-ambientali-in-mare>

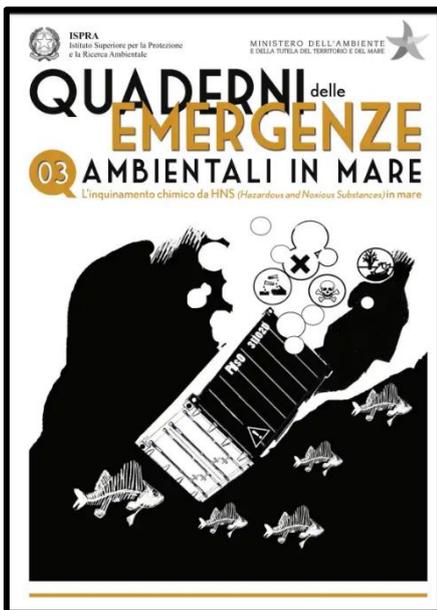


[Quaderno 1: Sversamento di idrocarburi in mare: stima delle conseguenze ambientali e valutazione delle tipologie di intervento](#)



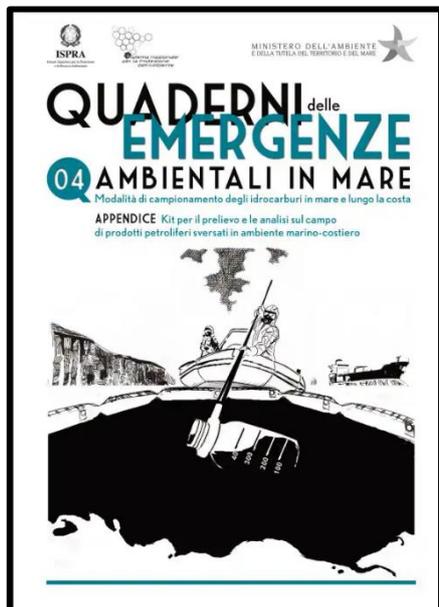


[Quaderno 2: La bonifica delle coste interessate dallo spiaggiamento di idrocarburi](#)



[Quaderno 3: Inquinamento chimico da HNS \(Hazardous and Noxious Substances\) in mare](#)





[Appendice Quaderno 4: Modalità di campionamento degli idrocarburi in mare e lungo la costa](#)



[Quaderno 5: La valutazione della contaminazione del litorale a seguito di \*oil spill\*](#)





[Marine HNS Response Manual](#)





**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI**

Ministry of infrastructure and transport

**CAPITANERIA DI PORTO DI SAN BENEDETTO DEL TRONTO - GUARDIA COSTIERA  
COMANDO GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO – GUARDIA  
COSTIERA**

*ITALIAN COAST GUARD HEADQUARTERS*

**NOMINA AUTORITÀ MARITTIMA DESIGNATA**

**CENTRO OPERATIVO NAZIONALE  
GUARDIA COSTIERA**

*ITALIAN COAST GUARD OPERATIONAL CENTRE*

**CENTRO NAZIONALE DI COORDINAMENTO  
DEL SOCCORSO MARITTIMO**

*ITALIAN MARITIME RESCUE COORDINATION  
CENTRE*

**GDO (DTG):** O \_\_\_\_\_

PROT. 03.03.01/ /C.O.

EV. \_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_

**DA (FROM):** COGECAP – C.O.N.GUAR.COST.

**A (TO):** DIREZIONE MARITTIMA/CAPITANERIA DI PORTO DI \_\_\_\_\_

**PERCO (INFO):** MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA  
– COIMAR  
PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI - Dipartimento della  
Protezione Civile  
REPARTO AMBIENTALE MARINO - RAM  
DIREZIONE MARITTIMA DI \_\_\_\_\_  
DIREZIONE MARITTIMA DI \_\_\_\_\_  
CAPITANERIA DI PORTO DI \_\_\_\_\_

**OGGETTO (SUBJ):** - NOMINA AUTORITÀ MARITTIMA DESIGNATA.

**RIFERIMENTO (REF):** PIANO DEL MITE DI PRONTO INTERVENTO PER LA DIFESA DEL  
MARE E DELLE ZONE COSTIERE DAGLI INQUINAMENTI DA IDROCARBURI E DA  
ALTRE SOSTANZE NOCIVE.

**TESTO (TEXT):** IN RELAZIONE ALL'EVENTO IN OGGETTO, SENTITO IL PARERE DEL  
MASE, SI DISPONE CHE CODESTA CAPITANERIA DI PORTO ASSUMA LA DIREZIONE  
OPERATIVA DELLE ATTIVITÀ DI RISPOSTA RELATIVAMENTE ALL'EVENTO IN  
OGGETTO, MANTENENDO I CONTATTI CON LE AUTORITÀ CENTRALI E  
SUPPORTANDO LE MEDESIME NEI RAPPORTI CON LE AUTORITÀ LOCALI.

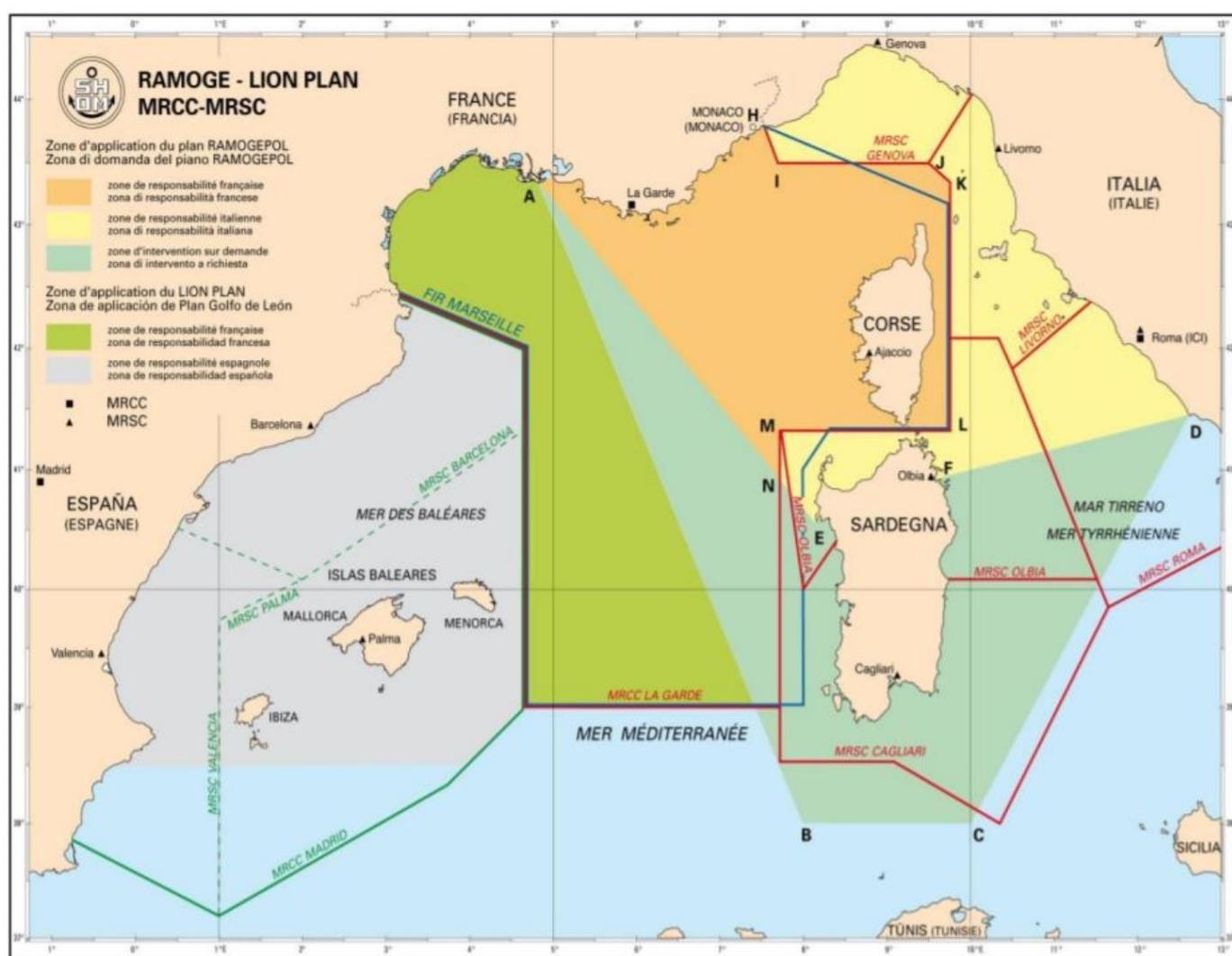
**D'ORDINE  
IL CAPO DEL REPARTO III**

**TOTALE PAGINE - TOTAL PAGES: 1 (ONE)**

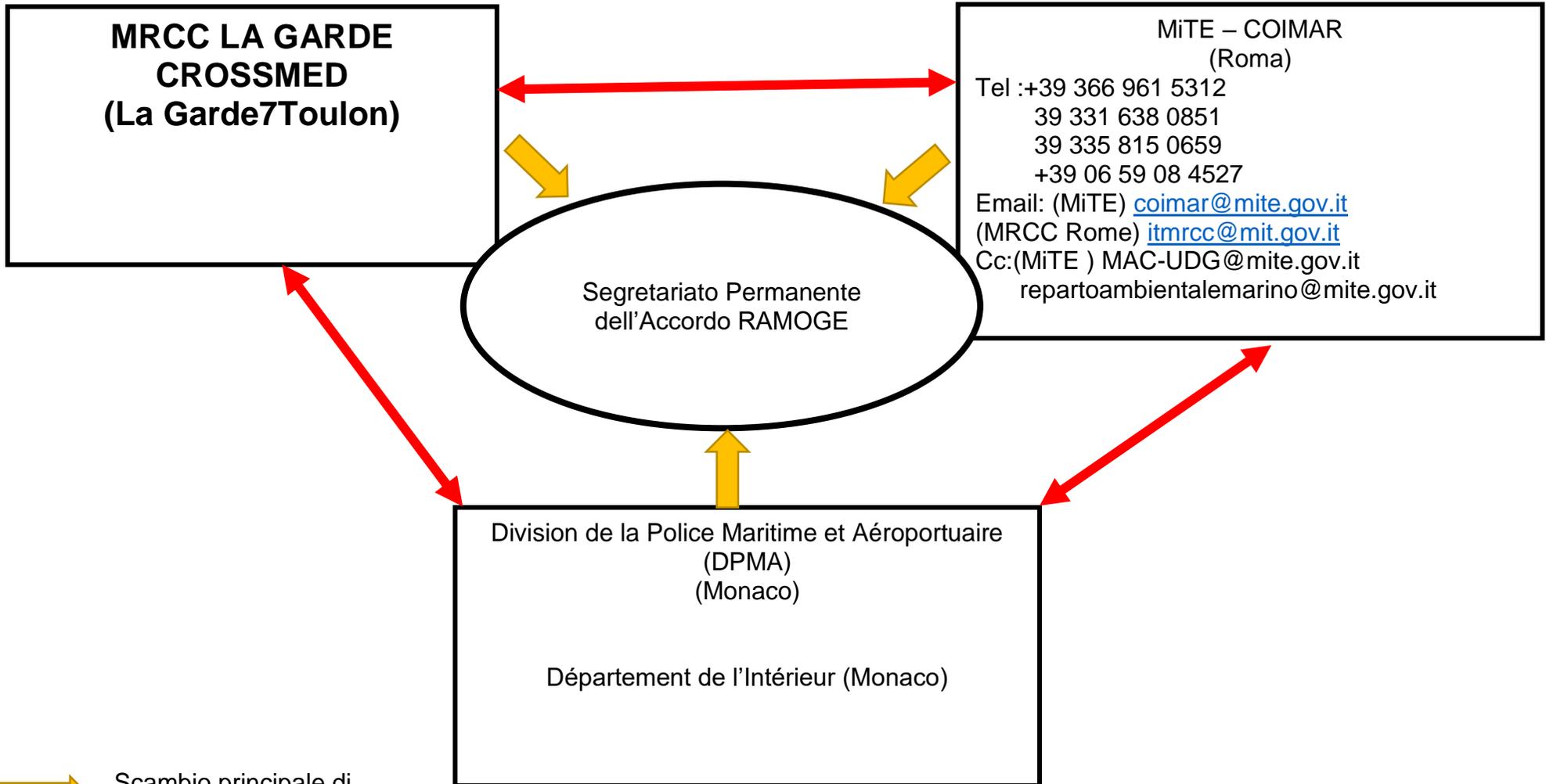
## ACCORDO RAMOGE

Accordo internazionale firmato nel 1976 da Francia, Italia e Principato di Monaco per la tutela delle zone costiere della Regione Provenza-Alpi-Costa Azzurra, del Principato di Monaco e della Regione Liguria. Con l'attuazione del Piano RAMOGEPol, dal 1993 l'Accordo ha esteso le proprie competenze anche alle attività di prevenzione e lotta all'inquinamento in alto mare. L'Accordo RAMOGE costituisce uno strumento di cooperazione scientifica, tecnica, giuridica e amministrativa con cui i governi dei 3 Paesi firmatari mettono in atto delle azioni mirate di gestione integrata del litorale e di tutela del mare.

### ZONA DI APPLICAZIONE DEL PIANO RAMOGEPOL E DEL LION PLAN



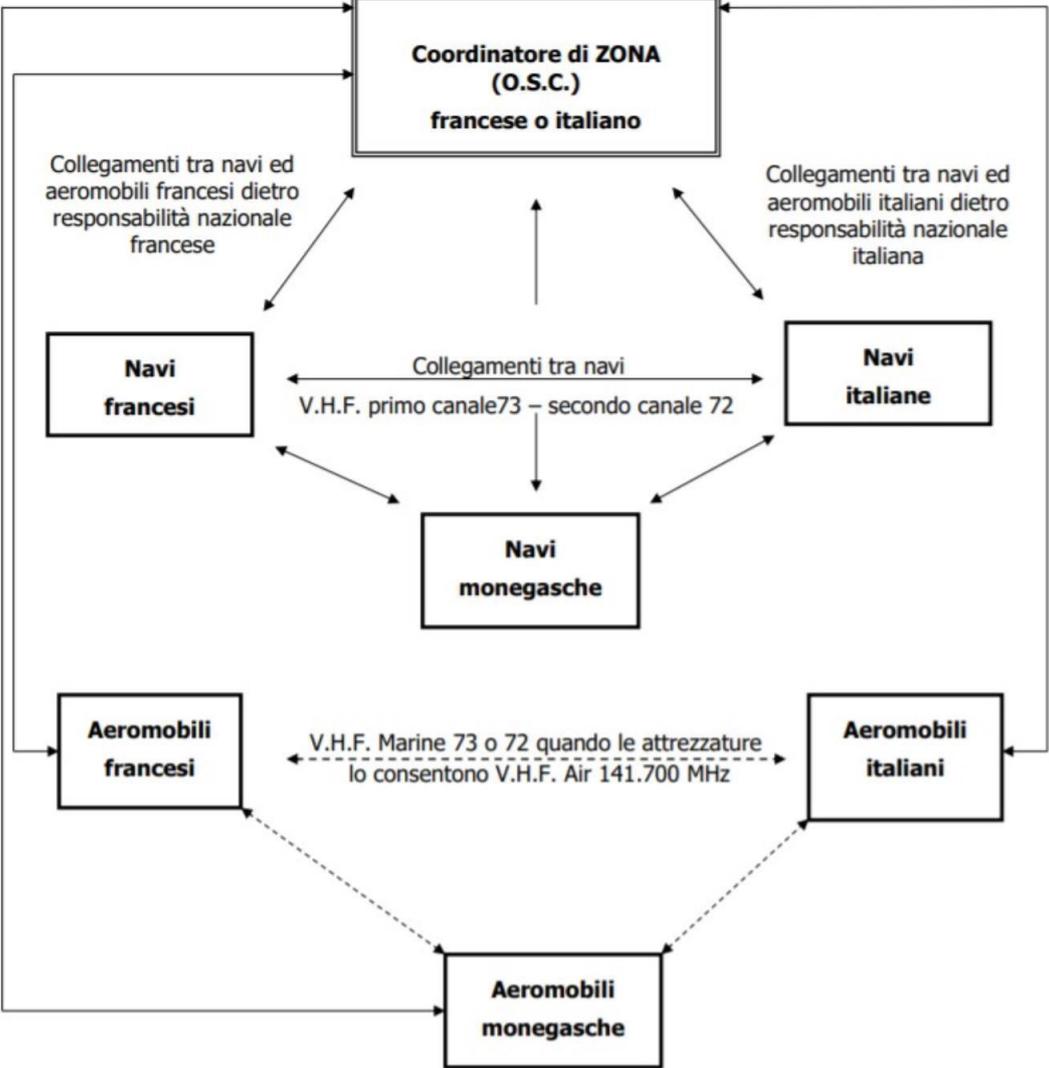
# FLUSSO DELLE COMUNICAZIONI



 Scambio principale di informazioni

 Comunicazione delle informazioni

# COMUNICAZIONI





*Piano nazionale di pronto intervento  
per la difesa del mare e delle coste dagli inquinamenti di idrocarburi o di altre sostanze pericolose  
C nocive*

7. OLIO SUB-SUPERFICIALE						NON INVESTIGATO (segnare qui):						
ID Sagg'	Posizione				Profondità Saggio (CIB)	Spessore "l" (cm-cm)	Caratteristiche olio sub-superficiale					fialda (CM)
	B	M	A	S			Sedimento satturo	Sedimento non satturo	Residui	Film	Tracce	

SCHEDA DI VALUTAZIONE  
DELL'INQUINAMENTO SULLA COSTA DA OIL SPILL(Parte 2)

8. COMMENTI GENERALI:
<p>Utilizzare lo spazio sopra indicato per fornire commenti sul sito non previsti dalla parte 1 della scheda. Se non ci sono ulteriori commenti scrivere: "NESSUNO". I commenti possono riguardare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sensibilità alle risorse osservate o conosciute presenti (ecologiche, ricreative, culturali, commerciali o di altro genere socio-economico);</li> <li>• eventuali osservazioni sulla fauna selvatica, in particolare la presenza di decessi;</li> <li>• stima dei volumi di olio presente nel segmento. In base alle dimensioni osservate e registrate;</li> <li>• mareggiate che possono aver depositato olio al di sopra della normale rona intertidale;</li> <li>• eventuali raccomandazioni sulla pulizia e le tecniche da adottare e la presenza di qualsiasi vincolo pratico;</li> <li>• <b>aggiungere raccomandazioni sull'end point appropriato.</b></li> </ul>

SCHEDA DI VALUTAZIONE DELL'INQUINAMENTO SULLA COSTA DA OIL SPILL (Parte 3)

LISTA DI CONTROLLO

SEGMENTO \_\_\_\_\_ DATA \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

- 0 ORIENTAMENTO MAPPA
- 0 AREE INQUINATE
- 0 LUNGHE LARG.
- 0 CARATTERISTICHE OLIO
- 0 SPROSSO OLIO
- 0 COPERTURA %
- 0 SCALA
- 0 SEGMENTO

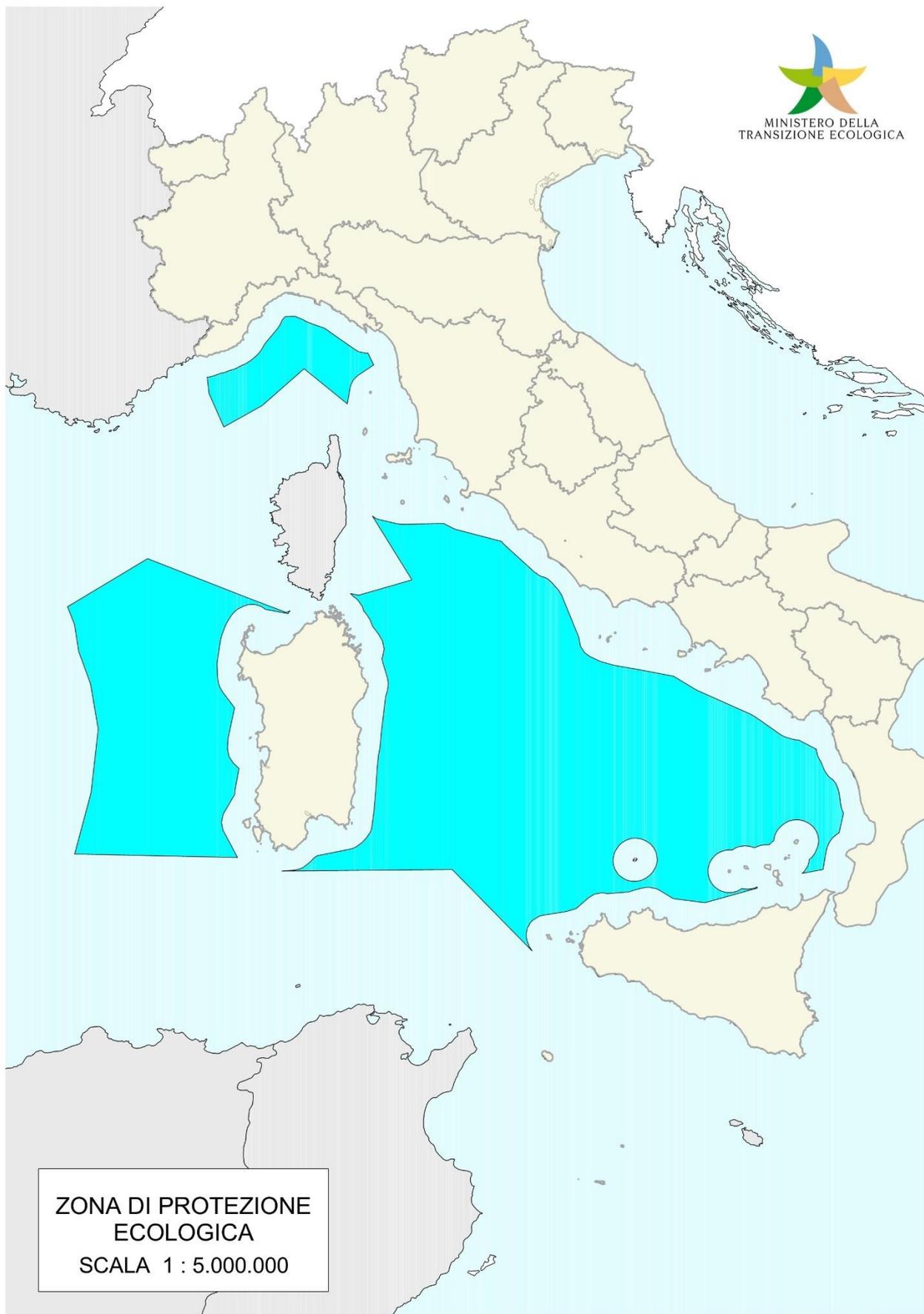
LEGENDA



# MAPPA UNITÀ CONVENZIONATE MASE



# ZONA DI PROTEZIONE ECOLOGICA



## ELENCO DELLE RISORSE DISPONIBILI

### DIPENDENTI

Le risorse dipendenti di cui si dispone nel Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto sono quelle appartenenti alla Società CASTALIA, convenzionata con il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica per il pattugliamento ed il disinquinamento del mare. Si riportano di seguito le risorse nella disponibilità di detta Società:

1. Rec-Oil "Eco-Elba (dislocato nel porto di San Benedetto del Tronto). Per le caratteristiche si rimanda alla scheda tecnica (allegato 18).

Il contratto prevede 32 unità navali (9 unità di altura e 23 unità costiere) specificatamente attrezzate per la lotta all'inquinamento del mare, dislocate nei porti (*cgr allegato 15*) in modo da garantire una copertura strategico-operativa per il pronto intervento in caso di inquinamento nelle acque del mare territoriale ed operative per 24 mesi secondo le modalità indicate nel contratto Rep 288 al quale si fa espresso riferimento per quanto attiene la dislocazione dei mezzi, le attività di pattugliamento, i servizi resi in caso di emergenza, nonché i depositi a terra a Roma e nelle sedi periferiche.

Per il riciclo del "marine litter", nel porto di San Benedetto del Tronto, la Castalia Consorzio Stabile S.C.p.A. ha ottenuto in concessione una porzione di area portuale da adibire a deposito temporaneo dei rifiuti galleggianti raccolti dal Re-Coil "Eco-Elba" durante i pattugliamenti in mare.

### NON DIPENDENTI A TITOLO ONEROSO

La risorsa non dipendente di cui essenzialmente si dispone nell'ambito del Compartimento Marittimo di San Benedetto del Tronto è la Motobarca "ECOBOAT16", iscritta al n° NA-10977 dei RR.NN.MM.GG. di Napoli, di proprietà della società "IMPEC MARE S.R.L. con sede in Piazza Dei Martiri n° 30 Napoli (NA).

### IMPIANTI/CAPACITÀ RICETTIVA DI MISCELE E RIFIUTI OLEOSI

La società, nel porto di San Benedetto del Tronto, in grado di ricevere miscele e rifiuti oleosi confluiti presso le isole ecologiche presenti in ambito portuale, è la seguente:

- "GARBAGE SERVICE" Srl con sede in Via Masciano n° 5G Ancona – PEC [pec@pec.garbage-service.it](mailto:pec@pec.garbage-service.it) – tel. 071.2073094.

### IMPIANTI DI CARBURANTI

Nel porto di San Benedetto del Tronto sono presenti i seguenti impianti di distribuzione di carburante:

- **IP (ex API 442)** in concessione al Sig. PETROCCHI Vincenzo con sede in Piazza XX settembre n° 6 Offida (AP), recapito telefonico: 333.4532435 – PEC: [vincenzo.petrocchi@archiworldpec.it](mailto:vincenzo.petrocchi@archiworldpec.it);
- **IP (ex API 443)** in concessione al Sig. PETROCCHI Vincenzo con sede in Piazza XX settembre n° 6 Offida (AP), recapito telefonico: 333.4532435 – PEC: [vincenzo.petrocchi@archiworldpec.it](mailto:vincenzo.petrocchi@archiworldpec.it);
- **CIRCOLO NAUTICO** in Concessione al Circolo Nautico Sambenedettese ASD con sede in Via Tamerici n° 3 San Benedetto del Tronto (AP), recapito telefonico 0735.584255 – PEC: [circolonauticosambenedettese@pec.buffetti.it](mailto:circolonauticosambenedettese@pec.buffetti.it);
- **IP (ex TOTALERG)** in concessione al Sig. GUIDOTTI Danilo con sede in Via Bottocelli n° 52/F San Benedetto del Tronto, recapito telefonico 345.3968600 – PEC: [guidottidanilo@pec.it](mailto:guidottidanilo@pec.it);

- **ENI FUEL – 438** in concessione alla società DEMI CARBURANTI Srls con sede in Via Civita n° 75 Colonnella (TE), capiti telefonici: Fabrizio 338.3805763 – Gabriele 333.9408128 – PEC: [demicarburantisrls@pec.it](mailto:demicarburantisrls@pec.it);
- **PETROL FISHING** in concessione alla società PETROL FISHING SAS DI PIGNOTTI SONIA & C. con sede in Viale Marinai n° 25 San Benedetto del Tronto (AP), recapito telefonico: Francesco 335.793463 – Peppe 338.2015170 – PEC: [petrolfishing@pec.it](mailto:petrolfishing@pec.it)
- **TESLA** in concessione alla Società TESLA PERFORMANCE Srl con sede in Via Mar De Vito Piscitelli n° 29 Napoli (NA), con recapito PEC: [teslasrl@legalmail.com](mailto:teslasrl@legalmail.com).

# CATATTERISTICHE TECNICHE REC-OIL "ECO-ELBA"



Scheda Tecnica Unità Navale Costiera			
<b>Dati identificativi</b>			
Nome	ECO ELBA		
Nominativo Internazionale	IFPF2		
Numero IMO	-		
Ufficio Marittimo e Numero di Iscrizione	TRIESTE 505		
Anno di costruzione	2006		
e/o Età di costruzione o equivalente a seguito di lavori di ringiovanimento (≤ 25 anni)			
TSL	t	70,45	
Immersione Massima	m	2,20	
Immersione Minima	m	1,80	
Velocità di crociera	nodi	10	
Potenza complessiva	kW	820	
Tabella di Armamento	n°	3	
Tecnici Trasportabili	n°	3	
<b>Sistemi e Apparecchiature richieste da Capitolato Tecnico</b>			
2.	Lunghezza fuori tutto ≥ 20 m	m	20,70
	Larghezza massima	m	6,00
2.a)	Abilitazione Navigazione	NAZIONALE COSTIERA	
	Classificazione	REC-OIL	
2.b)	Software applicativo al radar per individuazione aree interessate da inquinamenti da idrocarburi	n°	
2.d)	Apparato VHF in banda aeronautica	n°	1
	Sistema di comunicazione satellitare collegato ad un'antenna esterna	n°	1 tipo: THURAYA
	Proiettori per operazioni nelle ore notturne	n°	2
2.j)	Capacità rec-oil in casse strutturali	m <sup>3</sup>	81,78
	Skimmer	n°	1 tipo: SPAZZOLE (RO-PLEAN DESMI) portata:80 m <sup>3</sup> /h
	Barriere pneumatiche costiere con zavorra incorporata	m	200 tipo: TACCONI
	Sistema di interconnessione universale per barriere costiere	n°	2 tipo: ASTM
	Rullo motorizzato per barriere costiere	n°	1
2.g)	Sistema di ancoraggio barriere costiere	ancorotti corpi morti gavitelli	n° n° n° 15 15 15
	Impianto di gonfiaggio rapido	n°	1 portata: 600 m <sup>3</sup> /h
2.i)	Panne oleo-assorbenti	m	120
2.h)	Spazio libero di coperta ≥ 50 m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	54
2.e)	Sweeping arms rigidi o flessibili	n°	2 flessibili da m 6 su entrambi i lati
	Skimmer per operare con 2° sweeping arm	n°	1 tipo: DISC-OIL KOMARA DUPLEX portata:12 m <sup>3</sup> /h
2.f)	Separatore olio/acqua a gravità (se presente skimmer a stramazzo)	n°	N.A.
2.l)	Sistema di raccolta idrocarburi galleggianti allo stato solido e/o semisolido	tipo:	RECUPERATORE MECCANICO CON CESTELLO
2.m)	Certificazioni per sistemi e apparecchiature	Disponibili	
2.n)	Tender autopropulso per recupero inquinanti, prodotti solidi e/o semisolidi da essi derivati e per posizionare e tenere in configurazione almeno 200 m di barriere	descrizione: C.N. SIMAN lunghezza 4,50 m entrobordo diesel 63,9 kW con dispositivo di recupero inquinanti a cesto prodiero	
	Mezzo di sollevamento di caratteristiche sufficienti per la messa a mare e recupero in sicurezza del tender	portata max: 0,58 t	sbraccio: 4,98 m
2.k)	Disperdente di tipo riconosciuto	l	100 tipo: CLEANING ECO 87
	Cassa strutturale per disperdente	l	100
	Impianto fisso per irrorazione disperdente	n°	1 composto da dosatore e n. 2 bracci laterali provvisti di nebulizzatori
2.o)	Idropulitrice	n°	1
	Impianto per pulizia sciogliere	n°	1 portata: 20 m <sup>3</sup> /h pressione:4 bar
	Esplosimetri portatili	n°	2
	Macchina fotografica digitale	n°	1
	Kit portatile per analisi idrocarburi	n°	1
	Sacchi di plastica triplo strato	n°	10 tipo: big bags omologati
	Teli di plastica da m 4 x 5	n°	2
	Torze antideflagranti	n°	1
	Visore notturno (termocamera portatile)	n°	1
<b>Apparecchiatura AIS</b>			
	Contenitore metallico di capacità 4 mc. idoneo per la ritenzione a bordo ed il successivo conferimento a terra del marine litter raccolto	n°	1
	Attrezzi manuali per la raccolta ed il ricovero a bordo delle materie plastiche (in galleggiamento o semisommerse) rinvenute durante la navigazione.	n°	5 RETINI-MEZZI MARINAI
	Indumento protettivo impermeabile ai gas Cat. 3 tipo IA ET rispondente alle norme EN 943-2.2002 e relativi accessori	n°	N.A.
	Autorespiratore a circuito aperto conforme alle norme EN 127, certificato CE e ATEX e relativi accessori	n°	N.A.
	Interfaccia per tracciamento unità navale	n°	1
<b>Dotazioni aggiuntive (non richieste dal Capitolato Tecnico)</b>			
	Collegamento a scafo per le barriere	n°	2 lato Dr e Sn
	Attrezzatura portatile ausiliaria per eventuale gonfiaggio delle barriere in mare	n°	1 tipo: SOFFIANTE A ZAINETTO
	Impianto per la pulizia delle barriere	n°	1 tipo: GHIOTTA
	Kit per riparazione barriere	n°	1
	Mezzo per movimentazione skimmer per 2° sweeping arm	portata max	0,2 t sbraccio 1,5 m
	Contenitori per idrocarburi semisolidi e/o solidi recuperati	n°	3

**Allegati:**

- Certificati relativi all'unità navale

Società Armatrice  
**TRIPMARE S.p.A.**  
 Via Felice Venezian, 1  
 34124 TRIESTE  
 Part. IVA 00872220322  
 Cod. Fisc. 00980380322

## PROSPETTO RIEPILOGATIVO MEZZI CONVENZIONATI

		UNITA' CASTALIA	PORTO DI DISLOCAZIONE	TIPOLOGIA MEZZO	PATTUGLIAMENTO MARINE LITTER
1	R/RE	ALCE NERO	TERMINI IMERESE	COSTIERO	✓
2	R/RE	BINO	GAETA	D'ALTURA	
3	R/RE	CITTA' DI RAVENNA	SALERNO	COSTIERO	
4	B/D	COMANDANTE UGO CASA	IMPERIA	COSTIERO	✓
5	B/D	ECO AUGUSTA	LICATA	COSTIERO	✓
6	B/D	ECO ELBA	SAN BENEDETTO DEL TRONTO	COSTIERO	✓
7	R/RE	ECO GIGLIO	PORTO TORRES	COSTIERO	✓
8	M/C	ECOLAGUNA 4 F.Z.	CHIOGGIA	COSTIERO	✓
9	R/RE	ESINO	ANCONA	D'ALTURA	
10	R/RE	FALISCA	TRAPANI	D'ALTURA	
11	B/D	FORTITUDO	VASTO	COSTIERO	✓
12	B/D	IEVOLECO	OTRANTO	COSTIERO	✓
13	B/D	IEVOLECO QUARTO	GALLIPOLI	COSTIERO	✓
14	M/C	IEVOLECO QUINTO	CASTELLAMMARE DI STABIA	COSTIERO	✓
15	B/D	IEVOLECO TERZO	VIBO VALENTIA MARINA	COSTIERO	✓
16	R/RE	IEVOLI RED	MESSINA	D'ALTURA	
17	R/RE	IEVOLI SHUTTLE	CIVITAVECCHIA	COSTIERO	
18	R/RE	IEVOLI WHITE	BARI	D'ALTURA	
19	B/D	JERZY	ARBATAX	COSTIERO	✓
20	R/RE	KORAL	GOLFO ARANCI	D'ALTURA	
21	B/D	MARZOCCO	PIOMBINO	COSTIERO	
22	R/RE	MELILLI	POZZALLO	COSTIERO	✓
23	B/D	MURENA	CROTONE	COSTIERO	✓
24	R/RE	NOS TAURUS	LIVORNO	D'ALTURA	
25	R/RE	PORTOFINO	GENOVA	D'ALTURA	
26	B/D	PUNTA IZZO	CAGLIARI	COSTIERO	✓
27	R/RE	SECOMAR QUATTRO	RAVENNA	COSTIERO	
28	R/RE	SPICA	TRIESTE	D'ALTURA	
29	B/D	SUPERGABBIANO SEI	AUGUSTA	COSTIERO	✓
30	B/D	SUPERGABBIANO SETTE	MARSALA	COSTIERO	✓
31	R/RE	TAGIS	LA SPEZIA	COSTIERO	✓
32	R/RE	YODA	ORISTANO	COSTIERO	✓

## RESPONSE VESSEL JOINING MESSAGE

### *Introduction*

During major spill response operations or major spill response exercises at sea, the affected State would probably request several types of assistance beyond its own spill response vessels: Oil Spill Response Vessels (OSRV) from neighbouring countries by activating Regional and Bilateral Agreements and/or by requesting oil spill response units from EMSA; or additional local, public or private units (for example private fishing vessels, private logistic vessels, etc....), named as Vessels Of Opportunity (VOOs).

In order for the coordinating maritime authority to employ all the response units in the best way possible (depends on the vessel type, equipment available, expertise available on board, extra capacities, ...), this *Joining Message* will give all the necessary information and detailed communication data to the Command Centre and the On-Scene Commander (OSC), for each unit working on the operation at sea.

For facilitating the communication between units and for all participating units to know each Response Vessel's capabilities and capacities, each *Joining Message* could be shared by the OSC with all the participating units already on scene.

This *Joining Message* is for **operational use**. It should be sent by the vessel's responsible person or authority, i.e. Designated Person Ashore (DPA)/Captain/OPS Command Center/maritime authority from State owner/Coast-Guard vessels, etc., to the Command Center of the requesting country. This is *not* a contractual/financial document; it should be sent *after* the agreement is concluded between the requesting state and the offering state/ship owner and *prior* to the unit's arrival on scene.

Additional detailed information on how to fill-in the *Joining Message* is provided below, at the end of the form.

***Use the table below : don't write anything in the left column; use the right column erasing examples and just keeping the numbers to indicate your data***

<b>MAIN CONTACT INFORMATION :</b>	<b>EXAMPLES</b>
1. Name of operation - exercise/date message sent	1. RAMOGEPOL 2022 major Exercise / 12-10-2022
2. Ship name/operational status /IMO/MMSI	2. JASON / FR NAVY – RAMOGEPOL / xxxxx / xxxxx
3. Captain name / rank / tel /email	3. Patrick Larivière /1111 1111 1 / patricklariviere@jason.fr
4. Spill Response Operations POC on board/name/function on board	4. POC / Pauline Dupuis / OSR Team leader
5. POC's TEL 1/POC's TEL 2	5. 2222222222 / -
6. POC's EMAIL	6. paulinedupuis@jason.fr / -
7. PERIOD/start date/end date	7. 13-10-2022 / 20-10-2022
8. Additional info/free text	8. able to be integrated in WhatsApp or Signal group discussions with the MOB Phone number indicated in point 5
<b>VESSEL DATA :</b>	<b>EXAMPLES</b>
9. State Vessel (state owned or operated) or Vessel of Opportunity (VOO)	9. Vessel chartered by the FR Navy for State Action / STATE VESSEL
10. Flag state/vessel's name/type/ship owner/callsign/homeport	10. FRENCH / JASON / SUPPLY VESSEL / Les Abeilles / FMEE / Toulon
11. Class notation / Oil Recovery Vessel (ORV) FP> or <60°C / other	11. YES: Class ORV FP>60°C / / High Sea Tug
12. HNS capability /Y/N	12. NO
13. DPA/full name/tel/email	13. DPA : M. Albert Durand / 3333333333 / a.durand@abl.fr
14. Length (m)/width (m)/draught (m)/ air draught (m) / max speed (knot)/ average speed (knot) / speed in ORO	14. 67m. / 15.40m. / 6 m. / 20 m. / 14 kt / 12.2 knt / 1knt to 4 knt
15. Deck Crane	15. One deck crane: 23t for 7 m. & 8t. for 20m.
16. Bollard pull (t)	16. 120t.
17. Oil storage capacity/heated m <sup>3</sup> /unheated m <sup>3</sup>	17. YES / 1 000 m3 heated / -
18. Auxiliary boat/type/engines/specific capacities	18. YES / 2X inflatable boats / 2X 75hp off-board engines / -
19. Chemical storage capacity/heated m <sup>3</sup> /unheated m <sup>3</sup>	19. NO / - / -
20. Gas tight citadel / explosion proofed electric device / gas-alarm device / gas analysis system (type)	20. NO / YES /YES / NO
21. Inert gas system for storage tanks	21. NO
22. Additional info/free text	22. -
<b>COMMUNICATION DATA :</b>	<b>EXAMPLES</b>
23. VHF/able to guard x number of channels	23. YES / 4
24. AIR UHF/able to guard x number of channels	24. YES / 4
25. SATCOM/number	25. SATCOM : 4444444444

26. TETRA/ number	26. TETRA : -
27. Mobile phone: XXXXXXXX	27. Captain Mob phone: 11111111 / Bridge mobile phone: 55555555
28. Additional info/free text	28. -
<b>CREW COMPOSITION :</b>	<b>EXAMPLES</b>
29. Captain's name/number of officers/number of other crewmembers	29. Patrick Larivière / 3 / 7
30. Extra expertise available on-board /number/function	30. Extra OSR team / 7 / 1 ORO officer team leader + 1 engineer + 5 technicians
31. Divers/number/grade	31. Divers / - / -
32. Medic/number/grade	32. Medic / - / -
33. Limitations: ship's maximal working hours per day	33. ability to work with spill response equipment at sea from the sunrise to the sunset
34. Additional info/free text	34. 2 technicians from the OSR Team are RPAS pilots too /
<b>RESPONSE EQUIPMENT :</b>	<b>EXAMPLES</b>
35. Sweeping-arms/name-type / length (meter) / draught (meter) / use speed / preparation's time (minutes) / limitations winds-sea (knots-Douglas scale) /additional info	35. YES/1 Sweeping Arm KOSEQ - portside use / 12 m. / 1 m. / 1 knt / 60 min. / max Winds : 16 knts ; max Sea : 2 / -
36. Boom/name-type /length (meter) / draught (meter) / use speed / preparation's time / limitations sea-wind / additional info	36. YES / Booms x2 / REYCAU 600 – inflatable high-sea boom / 300 m. each / 0.8 m. / 3 knts / 40 min. / max Winds : 30 knts – max Sea : 5 / Possibility to link the two booms to have a 600 m. long boom
37. Skimmer/name-type / theoretical flow (m <sup>3</sup> /h)/ use speed / preparation's time / limitations sea-wind / additional info	37. YES / Skimmer 1 /LAMOR LUT 80 / 112 m <sup>3</sup> /h / 1 knt / 20 min. / max Winds : 30 knts – max Sea : 5 / - Skimmer 2 / FOILEX TDS 250 / 130 m <sup>3</sup> /h / 1.5 knts / 20 min. / max Winds : 25 knts; max Sea : 4 / -
38. Dispersant/name-type-volume on board / name-type of the spreading system /additional info	38. YES / 50m <sup>3</sup> INIPOL 80 / Boat Spray / -
39. HNS capability (Y/N)	39. NO
40. Mobile lightening pump for oil / chemicals (Y/N)	40. YES / NO
41. Additional info/free text	41. -
<b>MISCELLANEOUS (other assistance &amp; response capacities):</b>	<b>EXAMPLES</b>
42. Firefighting / flow (m <sup>3</sup> /h) / fire-fighting foam (m <sup>3</sup> )	42. YES / FIFI / 2 400m <sup>3</sup> /h / YES
43. Lightering / name of cargo pump /diameter /capacity (m <sup>3</sup> /h) /additional info /	43. YES / TK 150 FRAMO / Camelock 6 inches / 300 m <sup>3</sup> /h / ok for oils and HNS
44. RPAS on board / name-type/range (meter) / endurance (minutes) / pilots / additional info	44. YES / 2x quadcopter PARROT ANAFI / 1 000 m – 25 min/ 2x pilots / day flights only

45. Slick detection / name-type	45. –
46. Helicopter winch area / landing area	46. YES / NO
47. Additional accommodation space for external personnel (e.g. chemists, salvage...)	47. NO
48. Additional info / (any other assistance capabilities to be mentioned)	48. 2x oil sample kit / Drifting Buoys : 3x i-SLDMB ; iridium transmission; Autonomy : 30-48Hrs

## HOW TO FILL-IN the Joining Message

**Use the table above : don't write anything in the left column; use the right column erasing examples and just keeping the numbers to indicate your data**

- **MAIN CONTACT INFORMATION:**

(2) *for « operational status »*: please, indicate under which status the vessel is participating to the operation/exercise : under activation of a Regional Agreement, if yes which one [example : RAMOGEPOL, HELCOM, Bisacye Plan, ...]; under EMSA services [in that case, just mention : « EMSA »]; under other assistance requesting mode [example : for a local working boat which has been chartered by the maritime authority for helping with logistics at sea, just mention : «Chartered by Coastal State »]

(3) **Captain**: name, rank, tel and email of vessel's captain

(4) *for the Point Of Contact (POC) on board* : point of contact for the response operations, it means the person with whom the OSC could discuss the operations; this POC could be the vessel captain, but not necessary. This POC could also be the second captain or the operations officer. This POC could be a member of an extra team boarding the vessel, for example a strike team leader or a spill response operations expert specifically deployed on board. Please indicate his/her Full Name and function on board.

(5) & (6): **TEL & EMAIL**: indicate the POC direct phone number + a second phone number if available and his/her direct email address. If the POC is the Captain, please repeat his/her phone number and email

(7), **PERIOD** : Indicate the period of work on scene if known / date of the vessel arrival on scene / date of leaving the operations theatre if already decided

(8) **additional info**: For example if the POC agrees with communication tools/applications such as WhatsApp, Signal, other, ....

- **VESSEL DATA:**

(10) *“State Vessel”* is a vessel that is State operated or owned, e.g., a vessel chartered for State action at sea, whereas *“VOO”* is a vessel (e.g., a fishing vessel or tug) specifically chartered by a Coastal State just for the duration of a specific operation

(11) & (12) *for “Oil Capabilities” and “HNS capabilities\*”*: please, indicate YES or NOT and if YES, the capabilities level. [example : “YES – ORV class FP>60°C /

Other example: “NO / NO / logistics capacities with 500m<sup>2</sup> deck and 2 cranes”]

(14) *for « speed in ORO »* : indicate main speed when the vessel is working on pollution recovery operations with her equipment at sea, work in progress.

(15) *for “deck crane”*: indicate the number of cranes and capacities for each

(17) *for « oil storage capacities »* : indicate YES or NOT /total volume of heated storage (cubic meters) / total volume of unheated storage (cubic meters).

(18) *for « auxiliary boats »* on board : indicate YES or NOT, then number and type, type of engines. Add specific capacities of auxiliary boats if they have some or put « - « if they don't

(19) *for « Chemical storage capacities »* : indicate YES or NOT /total volume of heated storage (cubic meters) / total volume of unheated storage (cubic meters).

(20) does the ship have a gas-tight citadel to protect personnel during operations in a contaminated atmosphere? Are the external electrical systems designed to be explosion-proof so that the ship can operate in an explosive atmosphere? Does the ship have a gas warning system that can measure toxic and / or explosive gases? Is the ship equipped with a

gas analysis system in order to be able to determine gaseous hazardous substances in the atmosphere around the ship?

If "yes", what type of system is it?

(21) is the ship equipped with an inert gas system to put the cargo tanks in an explosion-proof state during and after being filled with a flammable and / or explosive liquid?

(22) any additional information you might think of regarding vessel's data. Just indicate "- " if not.

- **COMMUNICATION DATA :**

(23), *for VHF*: indicate YES or NO if you have some or have not some VHF on board / Indicate the number of different channels you are able to guard at the same time.

(24), *for UHF*: indicate YES or NO if you have some or have not some UHF on board / Indicate the number of different channels you are able to guard at the same time.

(25), *for SATCOM*: indicate the calling number if you've got one on board, indicate "- " if you don't.

(26), *for TETRA*: : indicate the calling number if you've got one on board, indicate "- " if you don't.

- **CREW COMPOSITION:**

(30) *for "extra expertise available on board"* : such extra expertise means people and functions on board in addition to the crew and could be relevant also in case such expertise can be shared during the operations if needed.

(33) The duration of deployment at sea depends, among other things, on whether the ship is operated in a 2- or 3-watch rhythm or in a 1-shift system.

- **RESPONSE EQUIPMENT:**

For each type of equipment, "*preparation's time*" means the required time to put the equipment from the secure position on deck to the working position at sea; and "*wind-sea limitations*" mean the limitations known from industrial specifications and real experience use for this equipment in terms of wind speed (in knots) and sea-state conditions (with the Douglas Scale). "*use speed*" means the vessel's speed when this equipment is at sea, work in progress.

For each type of equipment, indicate YES or NO, and detailed information as mentioned if YES. If you've got on board two or three different booms or skimmers, or several type of dispersant : indicate YES, then "skimmer 1" plus detailed information; "skimmer 2", plus detailed information; "skimmer 3" plus detailed information.

- **MISCELLANEOUS:**

(47): *for "Additional accommodation"* : if there is space on your board to provide accommodation for other extra people, in addition to all person you mentioned in boxes "CREW COMPOSITION"

## OSC DAILY SITREP & FLEET INSTRUCTIONS

### Introduction

Goal of this **OSC Daily SITREP & INSTRUCTIONS** is for the OSC to inform all participating captains or Strike Teams on what happened on that day and to give operational instructions for the following day. This document should be sent by the OSC (or SOSOC) at least once a day.

#### 1. Spill(s) – (Casualty)

<b>CASUALTY</b> (Vessel, origin of the spill, continual discharge, port of refuge ...)
Fill-in here
<b>SPILL</b> General scope or picture of the spill (observations, drifting buoys, maps...; Results from drifting models; Some extracts or the copies of the daily POLREP/pictures from aerial survey, if relevant;)
Fill-in here /attach

#### 2. Global Situation report – Global Strategy

<b>Maritime authority assessment, priorities-restrictions, areas to protect</b>
Fill-in here
<b>Some extracts how media are reporting this operation and the work of the OSR fleet</b>
Fill-in here
<b>Other information from Command Center, if relevant</b>
Fill-in here

#### 3. Weather forecast

<b>On site weather forecast from national Authorities / command operations center for the following days</b>
Fill-in here

#### 4. Aerial surveillance/support

AERIAL ASSET	AREA	Local Time	Working channels
FR – F50 XENON CHARLIE	Wreck position	09:00 / 11:00	Channel 61 / OSRV A
ESP – CASA SASEMAR	All areas	14:00 / 16:30	Channel 74 / OSC

#### 5. Task distribution

Distribution by the OSC of task for each Unit, for the following day.

UNIT	AREA	TASK	OBSERVATIONS
OSRV A	At the wreck position (xx°xx'xx"N – xxx°xx'xx"W)	Oil recovery operations. Aerial guidance from the FR. pilots between 09:00 / 11:00 [XC]	Quickly report to the OSC if no more pollution or if black oil.
OSRV B	SLICK n°3 [center at xx°xx'xx"N – xxx°xx'xx"W; 3nm in diameter)	Oil recovery operations	OSC's OSRV in the same area; tug ABC at your disposal
OSRV C	Transit to Marseille – port of call	Discharging pollutant, refueling, water / food.	Previous to arrive in Marseille at 16:00 Z on the 26 <sup>th</sup> of Feb.

#### 6. Shipborne RPAS restrictions\*

OSRV A RPAS	Free flights under 1 500 ft	NO FLIGHT 09:00 / 11:00
OSRV B RPAS	Free flights under 1 500 ft	NO FLIGHT during aerial guidance
OSRV C RPAS	no flight	no flight

\* Be aware of any specific air coordination information or instructions provided by the Command Centre/OSC

#### 7. Additional guidance related to the operation

Health and Safety guidance; PPE	Logistics Instructions/Information	Additional information
---------------------------------	------------------------------------	------------------------

	<i>for example: « Marseille would be the port of discharge, Command Center will confirm that point tomorrow afternoon</i>	
--	---	--

## 8. COMPLAN and phone-mail directory

<b>Working channel</b>			
<b>SHIP to SHIP:</b>			
<b>AIR to SHIP:</b>			
<b>OSC phone-mail directory</b>			
<b>Function</b>	<b>Name (optional)</b>	<b>Telephone</b>	<b>Email</b>
<i>For example: SOSOC and OSR Team Leader on board of JASON</i>	<i>Pauline Dupuis</i>	<i>222222222</i>	<i>yyyyyyy@jason.fr</i>
<b>Other info, if relevant</b>			
<i>Fill in here</i>			

## 9. Other OSC considerations

<b>OSC comments, overnight goals, limitations, explanations</b>
<i>For example: it seems slicks at the wreck position are lighter and less and less numerous. To be confirmed, but this area is probably almost cleaned and possibly no more leakages from the wreck.</i>

## 10. Time of next OSC Daily Sitrep & Fleet Instructions

<b>Time of next OSC Daily Sitrep &amp; Fleet Instructions</b>
<i>For example: Tomorrow, the 26th of February, around 18:00</i>

## HOW TO FILL IN

**Please fill-in the blanc cells next or below each of the relevant points. Where examples are available, please replace the example with your own information/free text.**

- DATE/TIME** : always indicate the date and time the message is sent by the OSC to the captains of the vessels/Strike Teams participating to the spill recovery operations.  
 Usually, the DATE format would be YEAR MONTH DAY (example : 20210329), but the Command Center could decide for another format. In this case, all captains would be informed.  
 Usually, TIME will be indicated in local time, simple redaction, such as 18 :00 ; but the Command Center could decide for another format. In this case, all captains would be informed.
- REF NUMBER** : this reference number could be useful for filing/reporting ; each OSC/host country will define a numbering system for these OSC Daily SITREPS, if/as needed

- **Points 1 to 4** are mainly to keep all captains and crews well informed about the situation (casualty / pollution / behaviour and drifting of spill(s), last POLREP, ...), the global strategy (Information from the Command Center ; priorities of the Maritime Authority; how the Media deals with these maritime operations, ...), the weather forecast on the operations theatre (analysis from the Command Center and/or national competent organisation). The 4th paragraph is to inform about the aerial surveillance and support for the recovery operations (usually organised by the Command Center).
- **Point 5** concerns instructions / task distribution by the OSC for each vessel / strike team / unit... In that case, the 1st column of the Table 5 could indicate « UNIT » or « STRIKE TEAM » or « OSRV » or, ... to be adapted by the OSC, depends on the host Country's organisation.
- **Point 6** concerns RPAS authorizations and/or restrictions; depending on the performed activities, aerial surveillance and Host country rules.
- **Paragraph 7** is to give additional guidance or information related to the operation, e.g. Health and Safety or PPE, safety zone, logistics information, MAR-ICE network if HNS incident, etc.
- **Point 8** will be repeated in all the OSC DAILY SITREP & INSTRUCTIONS, even though working channels don't change.
- **Point 9** is the place for the OSC to give his/her own considerations, analysis, comments to share with the fleet, beyond the formal distribution of tasks. The aim here is to open the possibility for captains and experts from different units to appreciate the strategic and tactic situations, maybe to open discussions, share previous experiences or share analysis. The response operations should be able to benefit from all the available expertise and experiences of the international fleet, optimising the team-work in order to be the most efficient for recovering pollution at sea.
- **Point 10:** Here, the OSC should indicate for information the expected timeline for sending the next **OSC DAILY SITREP** (could be one per day or more SITREPs per day, depending on the host country and the OSC). This would also depend on the specific situation of the operations and could differ day by day.