



Ministero dell'Interno
PREFETTURA DI LIVORNO
Ufficio Territoriale di Governo

PIANO DI EMERGENZA ESTERNA
Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl
Codice Identificativo IT\NI090
Banchina Est Porto di Piombino (LI)
Edizione 2025

INDICE

PREMESSA	6
APPROVAZIONE DEL PEE	7
METODOLOGIA ADOTTATA	9
Aggiornamento del piano	9
GLOSSARIO	10
LISTA DI DISTRIBUZIONE	15
SEZIONE 1 - STABILIMENTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE	17
1.1 - DENOMINAZIONE E UBICAZIONE DELL'IMPIANTO	17
1.2 - GEOMORFOLOGIA, IDROGEOLOGIA E SISMICITÀ DELL'AREA.....	25
1.3 - CONDIZIONI METEOROLOGICHE E CLIMATICHE	31
1.4 – INSEDIAMENTI URBANI.....	31
1.5 – SISTEMA PRODUTTIVO	32
1.6 – DEMOGRAFIA E DENSITÀ ABITATIVA.....	32
SEZIONE 2 - ATTIVITÀ DELLO STABILIMENTO, SOSTANZE PERICOLOSE PRESENTI	33
2.1 – DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ SVOLTA	33
2.2 – ELENCO DELLE SOSTANZE PERICOLOSE PRESENTI	35
2.3 – MISURE GENERALI DI SICUREZZA DELLO STABILIMENTO E SISTEMI DI ALLARME	37
2.4 – ORGANIZZAZIONE IN EMERGENZA INTERNA (PEI) E COLLEGAMENTO TRA PEI E PEE	40
SEZIONE 3 - SCENARI INCIDENTALI, ZONE A RISCHIO, MISURE DI AUTOPROTEZIONE	46
3.1 – EVENTI INCIDENTALI INDIVIDUATI DAL GESTORE.....	46
3.2 – SCENARI DI RIFERIMENTO.....	46
3.3 – VALORI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI E ZONE DI PIANIFICAZIONE (ZONA I, ZONA II, ZONA III)	48
3.4 – TIPO DI EFFETTI PER LA POPOLAZIONE E PER L'AMBIENTE INDICATI DAL GESTORE.....	48
3.5 – MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE PER LA POPOLAZIONE NELLE ZONE DI PIANIFICAZIONE	49
3.5.1 - MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI SICURO IMPATTO (ZONA I).....	49
3.5.2 - MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI DANNO (ZONA II)	50

3.5.3	- MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI ATTENZIONE (ZONA III).....	50
SEZIONE 4 - ELEMENTI TERRITORIALI ED AMBIENTALI VULNERABILI ESPOSTI A RISCHIO.....		
4.1	DATI DELLA POPOLAZIONE OPERANTE NELL'AREA.....	50
4.2	- INFRASTRUTTURE PORTUALI, STRADALI E AREOPORTUALI.....	51
SEZIONE 5 - MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO.....		
5.1	- CENTRI OPERATIVI ATTIVATI - C.C.S., C.O.C., P.C.A.	52
5.2	- ZONE DI PIANIFICAZIONE: ZONE DI RISCHIO, ZONA DI SOCCORSO, ZONA DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI.....	54
5.2.1	- ZONE A RISCHIO.....	54
5.2.2	- ZONA DI SOCCORSO.....	55
5.2.3	- ZONA DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI.....	55
5.3	-CORRIDOI DI INGRESSO E USCITA DEI MEZZI DI SOCCORSO, AREA DI AMMASSAMENTO SOCCORRITORI E RISORSE, POSTO MEDICO AVANZATO.....	55
5.4	-CANCELLI E PERCORSI ALTERNATIVI INERENTI AI CORRIDOI DI INGRESSO/USCITA DEI MEZZI DI SOCCORSO.....	57
5.5	-MODELLO ORGANIZZATIVO DELL'INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE RILEVANTE.....	57
SEZIONE 6 - STATI DI ATTUAZIONE E PIANI OPERATIVI DEL PEE.....		
6.1	- ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE PER I VARI STATI DEL PEE.....	59
6.2	- STATO DI ATTENZIONE: QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI.....	60
6.3	- STATO DI PREALLARME: SCHEMA DI FLUSSO, QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI PER I VARI ENTI/STRUTTURE.....	61
6.4	- STATO DI ALLARME-EMERGENZA: SCHEMA DI FLUSSO, QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI PER I VARI ENTI/STRUTTURE.....	65
6.5	- CESSATO ALLARME.....	71
6.6	- SISTEMI DI ALLARME PER LA SEGNALAZIONE DI INIZIO EMERGENZA.....	72
6.7	- PIANI DI SETTORE.....	73
6.7.1	- PIANO OPERATIVO PER IL SOCCORSO TECNICO.....	73
6.7.2	- PIANO OPERATIVO PER IL SOCCORSO SANITARIO E L'EVACUAZIONE ASSISTITA.....	73
6.7.3	- PIANO S.A.R. PER LA RICERCA ED IL SOCCORSO IN MARE.....	74
6.7.4	- PIANO OPERATIVO PER LA COMUNICAZIONE IN EMERGENZA.....	74
6.7.5	PIANO OPERATIVO PER LA VIABILITÀ.....	74

6.7.6	–PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO LOCALE (ANTINQUINAMENTO).....	77
SEZIONE 7 - INTERVENTI IN CASO DI EFFETTI SULL’AMBIENTE DELL’INCIDENTE RILEVANTE		78
7.1	– IDENTIFICAZIONE DEGLI ELEMENTI AMBIENTALI VULNERABILI	78
7.2	–FASE DI INTERVENTO NELL’AMBITO DELLA GESTIONE DELL’EMERGENZA ESTERNA.....	78
7.3	– FASE DI RIPRISTINO E DISINQUINAMENTO	78
SEZIONE 8 - INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE		79
8.1	CAMPAGNA INFORMATIVA PREVENTIVA.....	79
8.2	– MODALITÀ DI INFORMAZIONE IN FASE DI ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PEE.....	79
ALLEGATO 1 - NUMERI UTILI PER L’ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL PEE		81
ALLEGATO 2 - TIPOLOGIA DI MESSAGGI PER L’ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL PEE.....		86
ALLEGATO 3 - COMPITI E FUNZIONI SPECIFICHE DEI VARI ENTI E STRUTTURE/PIANI OPERATIVI DI SETTORE		96
PREFETTURA.....		96
PROVINCIA di LIVORNO		102
COMUNE DI PIOMBINO		103
COMUNE DI CAMPIGLIA MARITTIMA.....		104
FORZE DELL’ORDINE.....		104
AZIENDA USL TOSCANA NORD-OVEST E SERVIZIO 118		107
VIGILI DEL FUOCO.....		108
CAPITANERIA DI PORTO-UFFICIO CIRCONDARIALE M.MO DI PIOMBINO		111
AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE		113
ARPAT.....		115
RETE FERROVIARIA ITALIANA		115
VOLONTARIATO DI PROTEZIONE CIVILE		116
ALLEGATO 4 - MISURE DI AUTOPROTEZIONE NELLE ZONE DI RISCHIO		118
ALLEGATO 5 - CARTOGRAFIE.....		119
5.1	COROGRAFIA - Scala 1:25000.....	119
5.2	PLANIMETRIA GENERALE STABILIMENTO - Scala 1:500	119
5.3	PLANIMETRIA DEI TOP EVENT CON ELEMENTI TERRITORIALI ESPOSTI AL RISCHIO - Scala 1:500	119

5.4	CENTRI OPERATIVI ATTIVATI - Scala 1:15000.....	119
5.5	MODELLO DI INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE RILEVANTE (zone di pianificazione, zona di soccorso, zona di supporto alle operazioni, Posto di coordinamento avanzato, cancelli, corridoi di ingresso e uscita mezzi di soccorso, area di ammassamento soccorritori e risorse, posto medico avanzato) - Scala 1:500.....	119
ALLEGATO 6 - SCHEDE DATI DI SICUREZZA (SDS) DELLE SOSTANZE PERICOLOSE- E STRALCIO PEI		119

PREMESSA

Il presente documento costituisce il **PIANO DI EMERGENZA ESTERNA** definitivo dello Stabilimento “SNAM FSRU ITALIA Srl.” sito nel Comune di Piombino (LI), come previsto dall’art. 21 del D. Lgs. n°105 del 26/06/2015, che assegna al Prefetto il compito di predisporre, d’intesa con le Regioni e gli Enti locali interessati, il Piano di Emergenza Esterna per gli stabilimenti di cui all’art. 3, al fine di limitare gli effetti dannosi derivanti da “incidenti rilevanti” sulla base delle informazioni fornite dai Gestori.

Il Piano è stato elaborato allo scopo di:

1. controllare gli incidenti e circoscrivere gli eventi incidentali in modo da minimizzare gli effetti e limitare i danni per l’uomo, per l’ambiente e per i beni;
2. attuare le misure necessarie per proteggere l’uomo e l’ambiente dalle conseguenze d’incidenti;
3. informare adeguatamente la popolazione, i servizi di emergenza e le Autorità locali competenti;
4. provvedere, sulla base delle disposizioni vigenti, al ripristino e al disinquinamento dell’ambiente dopo un incidente rilevante.

Tale Piano è dimensionato sulla previsione delle aree di danno relative ai TOP EVENT riportati nel piano che interessano le aree interne ed esterne allo stabilimento/impianto.

Gli elementi tecnici per l’individuazione delle aree a cui estendere la pianificazione d’emergenza sono stati desunti da:

- Informazioni fornite dal gestore riportate nella Notifica (art 13 comma 1 D. lgs105/2015)
- **Rapporto di Sicurezza dello Stabilimento “SNAM FSRU ITALIA Srl”- Edizione 2022**
- **Conclusione dell’istruttoria del RdS versione 2022 Riunione del Comitato Tecnico Regionale per la Toscana di cui all’art 6 del D.Lgs 105/2015 del 16/06/23.**



Il Prefetto di Livorno

VISTO l'articolo 21 del Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105 "Attuazione della direttiva 2012/18/UE relativa al controllo del pericolo di incidenti rilevanti connessi a sostanza pericolose"(nel prosieguo D.LGS 105/2015) che attribuisce al Prefetto il compito di predisporre il piano di emergenza esterna agli stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante, curandone l'attuazione;

VISTO l'articolo 9 del Decreto Legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, " Codice della protezione civile" e s.m.i. che attribuisce al Prefetto il compito di curare l'attuazione del piano provinciale di protezione civile;

TENUTO conto che lo stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl sito nel Comune di Piombino (LI), rientra nell'ambito di applicazione del D.Lgs. 105/2015;

VISTO che, in applicazione di quanto statuito dal D.Lgs. 105/2015 lo stabilimento in questione è classificato, quale stabilimento di soglia superiore, e quindi soggetto – ai sensi del suo art. 21 – ad obbligo di predisposizione del piano di emergenza esterna;

VISTO che il Comitato Tecnico Regionale per la Toscana, di cui all'articolo 10 del D.Lgs. 105/2015, nella riunione del 16/06/23 ha concluso l'istruttoria relativa al Rapporto di Sicurezza per lo stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl;

VISTA la Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento della Protezione Civile – del 7 dicembre 2022, con cui sono state stabilite le linee guida per la predisposizione del piano di emergenza esterna, e per la relativa informazione alla popolazione, come previsto dall'art. 20, comma 7, del D.Lgs. 105/2015;

VISTO il Decreto del 29 settembre 2016 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del territorio e del Mare, recante la disciplina per la consultazione della popolazione sui piani di emergenza esterna, ai sensi dell'articolo 21, comma 10, del D.Lgs. 105/2015;

CONSIDERATA la necessità di adottare il piano di emergenza esterna dello stabilimento a rischio di incidente industriale SNAM FSRU ITALIA Srl, per prevenire e fronteggiare al meglio i rischi connessi a possibili eventi incidentali che potrebbero dare luogo ad un pericolo grave, immediato o differito per le persone, l'ambiente ed i beni presenti all'esterno dello stesso stabilimento;

VISTO il presente documento prodotto dal Gruppo di Lavoro per la redazione dei piani di emergenza esterni per gli stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante, costituito con decreto prot. n. F. 929/24/WAIPROT.CIV. del 27/02/24 del Prefetto di Livorno, al quale hanno contribuito anche i rappresentanti degli enti interessati;

ATTESO che, ai sensi e per gli effetti del decreto del Ministero dell'Ambiente e Tutela del Territorio e del Mare n. 200 del 29/09/2016, le informazioni relative al piano sono state rese disponibili ed in libera visione della popolazione per 30 giorni consecutivi dal 17 febbraio 2025 presso la Prefettura di Livorno e presso il Comune di Piombino ed il documento è stato pubblicato sul sito internet della Prefettura di Livorno e quello del Comune di Piombino;

SENTITO il Comitato Tecnico Regionale per la Regione Toscana;



Il Prefetto di Livorno

PRESO ATTO che, in esito alla pubblicazione del documento, sono pervenute varie osservazioni che questa Prefettura ha esaminato ed approfondito anche in sede di Gruppo tecnico di lavoro;

ATTESO che, alla luce della disamina svolta, si ritiene di confermare il contenuto del Piano di emergenza esterno e di conseguenza procedere all'approvazione dello stesso;

APPROVA

Il presente documento denominato: “Piano di emergenza esterna definitivo per lo stabilimento industriale a rischio di incidente rilevante SNAM FSRU ITALIA Srl, sito nel Comune di Piombino (LI)”.

Livorno, data del protocollo

IL PREFETTO
Dionisi

METODOLOGIA ADOTTATA

Per la predisposizione del presente Piano di Emergenza Esterna, il Prefetto di Livorno, con decreto prot F. 929/24/WAIPROT.CIV. del 27/02/24, ha istituito un gruppo di lavoro costituito da un rappresentante della Regione Toscana, del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Livorno, del Comune di Piombino, dell’Agenzia Regionale per la protezione dell’Ambiente - Toscana (ARPAT) e della Provincia di Livorno.

Il presente documento è stato realizzato con la collaborazione di diversi Enti ed Amministrazioni, attraverso l’esame delle problematiche di natura strettamente tecnica e l’acquisizione e l’integrazione d’informazioni di carattere territoriale.

Hanno inoltre partecipato, per quanto di specifica competenza, funzionari e rappresentanti delle Forze dell’Ordine, della Capitaneria di Porto - Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale – UTP Piombino, dell’Azienda USL Toscana Nord-Ovest / Servizio 118, di Rete Ferroviaria Italiana, nonché i referenti tecnici dello Stabilimento.

Aggiornamento del piano

Il piano di emergenza è suscettibile di modifiche sia per ottemperare agli obblighi di legge sia per recepire le eventuali modifiche significative che dovessero intervenire nella realtà interna ed esterna allo stabilimento.

Come previsto dal Decreto Legislativo n°105/2015, comma 6 dell’art 21, il Piano “deve essere riesaminato, sperimentato e se necessario riveduto e aggiornato, previa consultazione della popolazione, dal Prefetto ad intervalli appropriati e comunque non superiori a tre anni”.

La revisione deve tener conto dei cambiamenti avvenuti negli stabilimenti e nei servizi d’emergenza, dei progressi tecnici e delle nuove conoscenze in merito alle misure da adottare in caso di incidenti rilevanti; il Prefetto informa della revisione del piano i soggetti ai quali il piano è comunicato ai sensi del comma 3.

Tenuto conto della velocità e delle dinamiche aziendali e della trasformazione del territorio, l’aggiornamento del PEE si rende necessario per garantire efficacia e funzionalità al dispositivo di intervento previsto nel presente documento, pertanto, in considerazione della suddetta disposizione normativa, il presente piano non può essere considerato un documento definitivo, in quanto lo stesso deve essere aggiornato costantemente così da contenere tutti i riferimenti a situazioni vigenti ed attuali, consentendo, laddove si rendesse necessario, il reperimento e la corretta gestione di tutte le risorse disponibili in modo efficace ed immediato.

Premesso quanto sopra è necessario che i soggetti coinvolti nell’attuazione delle procedure forniscano con tempestività notizia di qualsiasi cambiamento rispetto a quanto descritto nel presente piano, facendo pervenire ogni opportuno elemento di conoscenza idoneo a pervenire ad una revisione della pianificazione al fine di rendere le procedure indicate più snelle ed efficaci.

In ogni caso il presente documento, come previsto dal D. Lgs. 105/2015, resta soggetto a revisione/aggiornamento almeno triennale.

Sperimentazione del piano

Successivamente all'approvazione del presente piano è prevista la realizzazione della sperimentazione da effettuare almeno ogni tre anni dall'approvazione dello stesso per garantire a tutti i soggetti che devono mettere in atto i piani particolareggiati una compiuta conoscenza delle procedure operative e per assicurare il miglior coordinamento tra gli Enti interessati, ed il raggiungimento degli obiettivi di efficacia ed efficienza nella gestione dell'emergenza.

Terminata la prova, la Prefettura convocherà una riunione in occasione della quale ogni soggetto interessato potrà formulare le proprie osservazioni, che formeranno oggetto di valutazione per l'aggiornamento del piano.

GLOSSARIO

La tabella di seguito riporta un elenco dei termini principali utilizzati nel presente piano, alcuni dei quali tratti dalle definizioni date all'articolo 3 del Decreto Legislativo 26 giugno 2015, n. 105, e dalle linee guida di cui alla Direttiva della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 7 dicembre 2022.

Termini	Definizione	Acronimo
Allarme-emergenza (stato di)	Stato che si attiva quando l'evento incidentale richiede necessariamente, per il suo controllo, l'ausilio dei VV.F. e di altre strutture/enti, fin dal suo insorgere o a seguito del suo sviluppo incontrollato e può coinvolgere, con i suoi effetti di danno di natura infortunistica, sanitaria ed ambientale, aree esterne allo stabilimento, con valori di irraggiamento, sovrappressione e tossicità riferiti a quelli utilizzati per la stima delle conseguenze	
Attenzione (stato di)	Stato conseguente ad un evento che, seppur privo di qualsiasi ripercussione all'esterno dell'attività produttiva, per come si manifesta (es. forte rumore, fumi, nubi di vapori, ecc.) potrebbe essere avvertito dalla popolazione creando, così, in essa una forma di preoccupazione per cui si rende necessario attivare una procedura informativa alla popolazione	
Autorità preposta	Prefetto, ai sensi del D.lgs. 105/2015.	AP
Centro coordinamento dei soccorsi	Organo di coordinamento degli interventi di assistenza e soccorso, istituito dal Prefetto.	CCS
Centro operativo comunale	Organo comunale di cui si avvale il Sindaco per coordinare le attività di soccorso, informazione e assistenza della popolazione	COC

Cessato allarme	Fase, subordinata alla messa in sicurezza della popolazione e dell'ambiente, a seguito della quale è previsto il rientro nelle condizioni di normalità.	
Comitato tecnico regionale	Organo collegiale presieduto dal Direttore Regionale dei Vigili del Fuoco e composto da diversi enti (tra cui VV.F., Arpat, Inail, Regione, ASL, enti territoriali di area vasta) che effettua le istruttorie sui rapporti di sicurezza degli stabilimenti di soglia superiore e ne adotta i provvedimenti conclusivi.	CTR
Dispositivi di protezione individuale	Qualsiasi attrezzatura destinata ad essere indossata e tenuta dal lavoratore allo scopo di proteggerlo contro uno o più rischi suscettibili di minacciarne la sicurezza o la salute durante il lavoro ed in emergenza, nonché ogni complemento o accessorio destinato a tale scopo (art.74 del D.lgs.81/08 e s.m.i.).	DPI
Direttore tecnico dei soccorsi	Responsabile operativo appartenente al Corpo Nazionale dei VV.F., come definito dalla Direttiva del Capo del Dipartimento della protezione civile del 2 maggio 2006 e dalla Direttiva PCM del 3 dicembre 2008. Esso opera anche ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. n. 139/06.	DTS
Gestore	Persona fisica o giuridica che detiene o gestisce lo stabilimento o l'impianto ai sensi del D.lgs. 105/2015.	
Incidente	Evento non previsto che, nel contesto delle attività di processo, porta a conseguenze indesiderate	
Incidente Rilevante	Evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento soggetto al D. Lgs. n. 105/2015, e che dia luogo a un pericolo grave, immediato o differito, per la salute umana o per l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento, e in cui intervengano una o più sostanze pericolose.	IR
Piano di emergenza esterna	Documento, predisposto dal Prefetto, contenente le misure di mitigazione dei danni all'esterno dello stabilimento	PEE
Piano di emergenza interna	Documento, predisposto dal gestore, contenente le misure di mitigazione dei danni all'interno dello stabilimento	PEI
Popolazione	Le persone potenzialmente esposte alle conseguenze di un incidente rilevante verificatosi nello stabilimento e che quindi possono essere interessate dalle azioni derivanti dal Piano di emergenza esterna. E' compreso il pubblico presente nelle strutture e nelle aree (compresi scuole, ospedali, stabilimenti adiacenti soggetti) che possono essere esposte alle conseguenze di un incidente rilevante e che quindi possono essere interessate dalle azioni derivanti dal Piano di emergenza esterna	
Popolazione interessata	Il pubblico che subisce o può subire gli effetti delle decisioni adottate su questioni disciplinate dall'art.24 comma 1 del d.lgs. 105/2015 "Consultazione pubblica e partecipazione	

	al processo decisionale” o che ha un interesse da far valere in tali decisioni	
Posto di Comando avanzato	Posto del coordinamento operativo sul luogo dell'incidente, diretto dal Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) e finalizzato al coordinamento delle attività di soccorso tecnico urgente, Soccorso Sanitario, Ordine e Sicurezza Pubblica, Viabilità, Assistenza alla popolazione, Ambiente. Esso è localizzato nella zona di supporto alle operazioni.	PCA
Posto Medico Avanzato	Il PMA (G.U. del 12 maggio 2001) è un "dispositivo funzionale di selezione e trattamento sanitario, che può essere sia una struttura sia un'area funzionale dove radunare le vittime, concentrare le risorse di primo trattamento, effettuare il triage ed organizzare l'evacuazione sanitaria dei feriti nei centri ospedalieri più idonei". Il PMA è definito nel PEE e localizzato nella zona di supporto alle operazioni	PMA
Preallarme (stato di)	Stato conseguente ad un incidente connesso a sostanze pericolose "Seveso", i cui effetti di danno non coinvolgono l'esterno dello stabilimento e che, anche nel caso in cui sia sotto controllo, per particolari condizioni di natura ambientale, spaziale, temporale e meteorologiche, potrebbe evolvere in una situazione di allarme. Esso, in relazione allo stato dei luoghi e alla tipologia di incidente, può comportare la necessità di attivazione di alcune delle procedure operative del PEE (es. viabilità e ordine pubblico) e di informazione alla popolazione.	
Rischio di incidente rilevante	Probabilità che si verifichi un incidente rilevante in un dato periodo o in circostanze specifiche.	RIR
Sala operativa provinciale integrata (SOPI)	Sala operativa unica ed integrata di livello provinciale, attua quanto stabilito in sede di CCS.	
Scenario incidentale	Rappresentazione dei fenomeni connessi all'evento incidentale che possono interessare una determinata area e le relative componenti territoriali	
Scheda di informazione	Informazioni predisposte dal gestore per comunicare i rischi connessi alle sostanze pericolose utilizzate negli impianti e depositi dello stabilimento, riportate nella forma prevista dall'allegato 5 al modulo di notifica e di informazione sui rischi di incidente rilevante per i cittadini ed i lavoratori di cui agli artt. 13 e 23 del D.lgs. 105/2015 (Allegato 5 al D.lgs. 105/2015).	
Sostanze pericolose	Sostanze o miscele di cui all'allegato I al D.lgs. 105/2015, sotto forma di materie prime, prodotti, sottoprodotti, residui o prodotti intermedi.	
	Tutta l'area sottoposta al controllo di un gestore, nella quale sono presenti sostanze pericolose all'interno di uno	

Stabilimento	o più impianti, comprese le infrastrutture o le attività comuni o connesse; gli stabilimenti sono stabilimenti di soglia inferiore o di soglia superiore.	
Unità di Comando Locale	Automezzo operativo dei vigili del fuoco allestito per la direzione delle operazioni di soccorso sul luogo dell'evento. Può essere utilizzato per insediare il Posto di coordinamento avanzato (PCA)	UCL
Viabilità di emergenza	Percorsi pianificati per consentire il rapido raggiungimento delle zone di pianificazione da parte dei mezzi di soccorso, nonché per garantire il trasferimento di eventuali persone coinvolte verso gli ospedali o altri presidi sanitari. In fase di emergenza tali percorsi devono essere mantenuti fruibili e, ove necessario, dedicati al transito dei mezzi di soccorso	
Zona di soccorso	È la zona in cui opera il solo personale autorizzato dal Corpo Nazionale dei VV.F. e comprende tutte le zone a rischio individuate (zona di sicuro impatto, zona di danno, zona di attenzione) nelle quali si possono risentire gli effetti dell'incidente rilevante. È definita nel PEE; può essere modificata dal DTS sulla base di condizioni contingenti che possono comunque verificarsi rispetto a quanto pianificato.	
Zona di supporto alle operazioni	Area esterna alla zona di soccorso, finalizzata alle attività tecniche, sanitarie, logistiche, scientifiche e operative connesse al supporto delle operazioni da espletare. Nella zona di supporto alle operazioni sono localizzati il PCA, l'area di ammassamento soccorritori e risorse, i corridoi di ingresso e uscita verso la zona di soccorso, i cancelli rispetto all'area esterna, il posto medico avanzato (PMA) e quanto altro necessario e funzionale per la gestione dell'intervento (es. misure ambientali). Possono essere individuate distinte aree facenti parte della "zona di supporto alle operazioni" in relazione alla complessità dello scenario ed al sistema viario di ingresso e uscita dall'area stessa.	
Zone a rischio	Zone individuate tramite l'analisi di sicurezza dello stabilimento e utilizzate in fase di elaborazione del PEE, sono definite in funzione di valori dei limiti di soglia di riferimento per la valutazione degli effetti e si distinguono in: prima zona o zona di sicuro impatto, seconda zona o zona di danno, terza zona o zona di attenzione	
Zone di pianificazione	Sono le zone che vanno definite e identificate, anche mediante sopralluoghi preliminari, in fase di redazione del piano e comprendono in particolare: zona a rischio, zona di soccorso, zona di supporto alle operazioni	
Prefetto	Autorità preposta ai sensi del D.lgs 105/2015	A.P.

FORMAT registrazioni, aggiunte e varianti

N. Ord	Protocollo e data lettera di trasmissione	Rif. pagine	Note	Data modifica	Firma di chi modifica

LISTA DI DISTRIBUZIONE

N. Ord	DENOMINAZIONE ENTE	N. COPIE
1	PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI Dipartimento per il Coordinamento della PROTEZIONE Civile -ROMA	1
2	MINISTERO DELL'INTERNO -Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso pubblico e della Difesa Civile -ROMA	1
3	MINISTERO DELL'INTERNO - Gabinetto -ROMA	1
4	MINISTERO DELL'INTERNO -Dipartimento P.S -ROMA	1
5	MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGENTICA -Gabinetto -ROMA	1
6	MINISTERO DELLA SALUTE Gabinetto -ROMA	1
7	REGIONE TOSCANA Protezione civile Regionale -FIRENZE	1
8	PROVINCIA -LIVORNO	1
9	SINDACO COMUNE -PIOMBINO e CAMPIGLIA	1
10	QUESTURA -LIVORNO	1
11	COMANDO PROV.LE CARABINIERI -LIVORNO	1
12	COMANDO PROV.LE GUARDIA DI FINANZA -LIVORNO	1
13	COMANDO PROV.LE VIGILI DEL FUOCO -LIVORNO	1
14	CAPITANERIA DI PORTO -LIVORNO	1
15	SEZIONE POLIZIA STRADALE -LIVORNO	1
16	UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO -PIOMBINO	1
17	AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE - LIVORNO - PIOMBINO	1
18	ARPAT - LIVORNO E PIOMBINO	1
19	ISPRA -ROMA	1
20	COMITATO TECNICO REGIONALE -FIRENZE	1
21	SNAM FSRU ITALIA Srl -MILANO	1
22	COMANDO FORZE DI DIFESA INTERREGIONALE NORD -PADOVA	1 1
24	ASL Nord-Ovest Toscana- LIVORNO/PISA	1
25	SERVIZIO 118 -LIVORNO	1
26	RFI -FIRENZE	1
27	TRENITALIA -FIRENZE	1
28	PIOMBINO INDUSTRIE MARITTIME -PIOMBINO	1
29	JSW -PIOMBINO	1

DIRAMAZIONE INTERNA VICEPREFETTO VICARIO

1	VICEPREFETTO VICARIO	1
2	CAPO DI GABINETTO	1
3	AREA V - UFFICIO PROTEZIONE CIVILE, DIFESA CIVILE E COORDINAMENTO DEL SOCCORSO PUBBLICO	1

SEZIONE 1 - STABILIMENTO E INQUADRAMENTO TERRITORIALE

1.1 - DENOMINAZIONE E UBICAZIONE DELL'IMPIANTO

L'impianto oggetto del presente Rapporto Definitivo di Sicurezza è denominato nel seguito del documento "Terminale di Piombino" o, più sinteticamente, "Terminale".

L'area di interesse è collocata nel Porto di Piombino, un porto polifunzionale dedicato al traffico di merci, destinate ai mercati interni e internazionali, ed al traffico passeggeri e commerciale con l'Isola d'Elba, la Sardegna e stagionalmente con la Corsica.

Il porto di Piombino, esclusivamente artificiale, è riparato:

- ad Ovest ed a Nord dall'omonimo promontorio;
- a Sud dalle massicciate esterne ai moli Batteria e Pecoraro (ex Alto Fondale) e dai due successivi prolungamenti (1° e 2° tratto/testata) orientati per ENE;
- ad Est dalla massicciata esterna alla Banchina Est (inserita nella c.d. "Darsena Nord"), con braccio orientato verso SSW.

Il porto è a destinazione esclusivamente commerciale. Le unità da diporto ordinariamente non possono accedere al porto. Previa anticipata autorizzazione richiesta e ottenuta dalla S.O. di Circomare Piombino, tali unità possono occasionalmente entrare ed ormeggiare in porto (avarie, feriti a bordo, avverse condimeteo, accesso allo scivolo pubblico).

Con Ordinanza n. 17/2018 (modificata con Ordinanza n. 14/2019) l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino ha aggiornato lo schema di separazione del traffico; allo stato attuale sono previste n. 3 corsie, di cui: la "U1" destinata all'uscita dei traghetti diretti all'Isola d'Elba ed alle piccole (fino a 8.000 TSL) navi da carico dirette a Nord; la "U2" destinata a tutte le altre navi in uscita; la "E1" destinata a tutte le navi in entrata.

Con la stessa Ordinanza è stata regolamentata anche la Rada di Piombino (individuazione di apposite zone di ancoraggio oltre ad una zona riservata alle operazioni di allibo) e, in aggiunta, con il Regolamento del Terminale FSRU (approvato con Ordinanza n. 67/2023), è stato previsto che le LNG Carrier in sosta in rada, in attesa di entrare ovvero dopo l'uscita, dovranno utilizzare la medesima zona M1, già destinata alle operazioni di allibo (raggio 0.6 M, quando utilizzata copre l'area dei punti di fonda in rada C6, C7 e C8). L'area nord-ovest del porto è prevalentemente utilizzata per i traffici da e per le aziende siderurgiche, che si svolgono al pontile c.d. ex-Lucchini, solo parzialmente utilizzato (Piazza 1). Altri traffici portuali, soprattutto lavorati di acciaio ed altre rinfuse, vengono svolti presso altre infrastrutture: la banchina "T. Tabani", lunga 250 m, la banchina "G. Perini", lunga 200 m, il pontile Magona, con due accosti da 155 m a nord e 105 m a sud, la banchina Marinai d'Italia, con accosto di 125 m. la Banchina Nord, utilizzabile per circa 200 m, ed il pontile "Briccole", in concessione per il carico e lo

scarico di pietrame alla rinfusa. Oggi il porto offre complessivamente una superficie utile di circa 460.000 m² e circa 3,5 Km di banchine con fondali che variano dai 6 ai 20 metri.



Figura 1 - Porto di Piombino

L'inquadratura geografica dell'area di intervento è riportata in Figura 3, in cui l'area di installazione del terminale è evidenziata con contorno rosso. Tale area è situata nella Darsena Nord del porto (in Figura 2), all'interno della quale è possibile individuare la banchina Est e la banchina Nord: nel seguito del documento si farà riferimento a tali indicazioni.



Figura 2 - Diga foranea Nord del porto di Piombino



Figura 3 - Inquadramento geografico dell'area di intervento e indicazione dell'ubicazione del Terminale (in rosso)

Il porto commerciale di Piombino è classificato di II categoria e classe I e II secondo la Legge n. 84 del 28 Gennaio 1994. La destinazione delle Banchine pubbliche è dettata dall'Ordinanza n. 08/2023 del 21.03.2023 dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, l'assegnazione degli accosti è regolata dall'Ordinanza n° 97/2007 del 20/08/2007 dell'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e sono dettate peculiari disposizioni per quanto riguarda la Darsena Nord con l'Ordinanza n. 67/2023 del 03.05.2023, con cui è stato approvato il Regolamento del Terminale FSRU Piombino. Il Porto prevede gli accosti riportati nella Tabella 1 - Accosti del porto di Piombino

N.	Accosto	Lunghezza	Larghezza	Fondale (m.s.l.m.)	Destinazione nelle more del completamento delle varie fasi del PRP
1	Testata Prolungament o Batteria Accosto 1/C	215 mt	Dente Radice 17,70 mt Banchina 7,5 mt	13 m	Prioritariamente Crociere e Traffico Ro-Ro/Pax extra regionale Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
2	Primo Tratto Prolungament o Batteria Accosto 1/B	215 mt	Dente Radice 30,30 mt Banchina 25 mt	13 m	Prioritariamente Crociere e Traffico Ro-Ro/Pax extra regionale Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
3	Giuseppe Pecoraro Accosto 1/A	320 mt	Dente Radice 27,50 mt Banchina 28 mt	12 m	Prioritariamente Crociere e Traffico Ro-Ro/Pax extra regionale Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
4	Raccordo Batteria - Pecoraro	42 mt	Banchina 53 mt	9,5 m	Servizi Portuali - Naviglio Minore
5	Molo Batteria Accosto 1	285 mt	Dente Radice 28 mt Banchina 22 mt	8 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri e Ro/Ro - Regionale
6	Raccordo Batteria - Trieste	85 mt	45 mt	7,5 m	Servizi Portuali - Naviglio Minore
7	Banchina Trieste Accosto 2	145 mt	Dente Radice 20 mt Banchina 20 mt	7 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri e Ro/Ro - Regionale

N.	Accosto	Lunghezza	Larghezza	Fondale (m.s.l.m..)	Destinazione nelle more del completamento delle varie fasi del PRP
8	Scivolo 1 - Accosto 3	////	Dente 12 mt	6,5 m	Prioritariamente Traffico Ro/Ro - Regionale
9	Scivolo 2 - Accosto 4	/////	Dente 12 mt	6 m	Prioritariamente Traffico Ro/Ro - Regionale
10	Molo Elba Lato Sud Accosto 5	70 mt	Dente Radice 20 mt Banchina 25 mt	6 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri e Ro/Ro - Regionale
11	Molo Elba Lato Nord Accosto 6	73,5 mt	Dente Radice 19 mt Banchina 25 mt	6 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri e Ro/Ro - Regionale
12	Pontile Aliscafo Accosto 7	18 mt	****	5 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri - Regionale
13	Darsena Lanini Sud - Accosto 9	35 mt	****	5 m	Servizi Portuali - Naviglio Minore
14	Darsena Lanini Ovest Accosto 10	72 mt	30 mt	5 m	Prioritariamente naviglio per microciere - Naviglio Minore
15	Darsena Lanini Nord Accosto 11	26 mt	****	5 m	Servizi Portuali - Naviglio Minore
16	Molo Dente Nord Accosto 8	88,5 mt	Dente Radice 25 mt Banchina 10 mt	6 m	Prioritariamente Traffico Passeggeri e Ro/Ro Regionale
17	Marinai d'Italia Banchina Accosto 12	125 mt	*****	8 m	Prioritariamente commerciali per merce varia

N.	Accosto	Lunghezza	Larghezza	Fondale (m.s.l.m..)	Destinazione nelle more del completamento delle varie fasi del PRP
					Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
18	Magona Sud Banchina Accosto 13	105 mt	Banchina 22 mt	6,5 m (radice) 7,5 m (Testata)	Prioritariamente commerciali per merce varia Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
19	Magona Nord Banchina Accosto 14	155 mt	Banchina 22 mt	5,5 m (radice) 7,5 m (Testata)	Prioritariamente commerciali per merce varia Subordinatamente e in via residuale per sosta navi
20	Palancolato Darsena Magona esterno	60 mt	3 mt	4,5 m	Pescherecci, servizi tecnico nautici e portuali, militari
21	Palancolato Darsena Magona Interno	65 mt	3 mt	3,5 m	Servizi tecnico nautici, portuali e unità dello Stato
22	Darsena Magona Lato Est Banchina 15	97 mt	****	3 m	Prioritariamente Pescherecci non di stanza nel porto di Piombino e Mezzi adibiti a servizi portuali di matrice ambientale
23	Darsena Magona Lato Sud Accosto 16	63 mt	9 mt	2,5 m	Prioritariamente Servizi Tecnico Nautici, Servizi Portuali e Unità dello Stato
24	Darsena Magona Lato Ovest Accosto 17	165 mt	11 mt	2,5 m	Prioritariamente pescherecci di stanza nel porto di Piombino - Servizi Portuali - Naviglio Minore

N.	Accosto	Lunghezza	Larghezza	Fondale (m.s.l.m.)	Destinazione nelle more del completamento delle varie fasi del PRP
25	Pontile palancole Raccordo Mise	32 mt	3	2,5 m	Servizi tecnico nautici e portuali, Unità dello Stato
26	Raccordo Mise Accosto 18	75 mt	****	3 m	Pescherecci, servizi tecnico nautici e portuali, Unità dello Stato
27	Banchina Tullio Tabani Accosto 19	250 mt	Dente Radice 40mt Banchina 35 mt	13 m	Prioritariamente commerciali per merce varia
28	Banchina Giorgio Perini Accosto 20	205 mt	****	13 m	Prioritariamente commerciali per merce varia
29	Banchina Nord (rimanente parte pubblica utilizzabile)	200 mt	37 mt	18 mt	Prioritariamente commerciali per merce varia

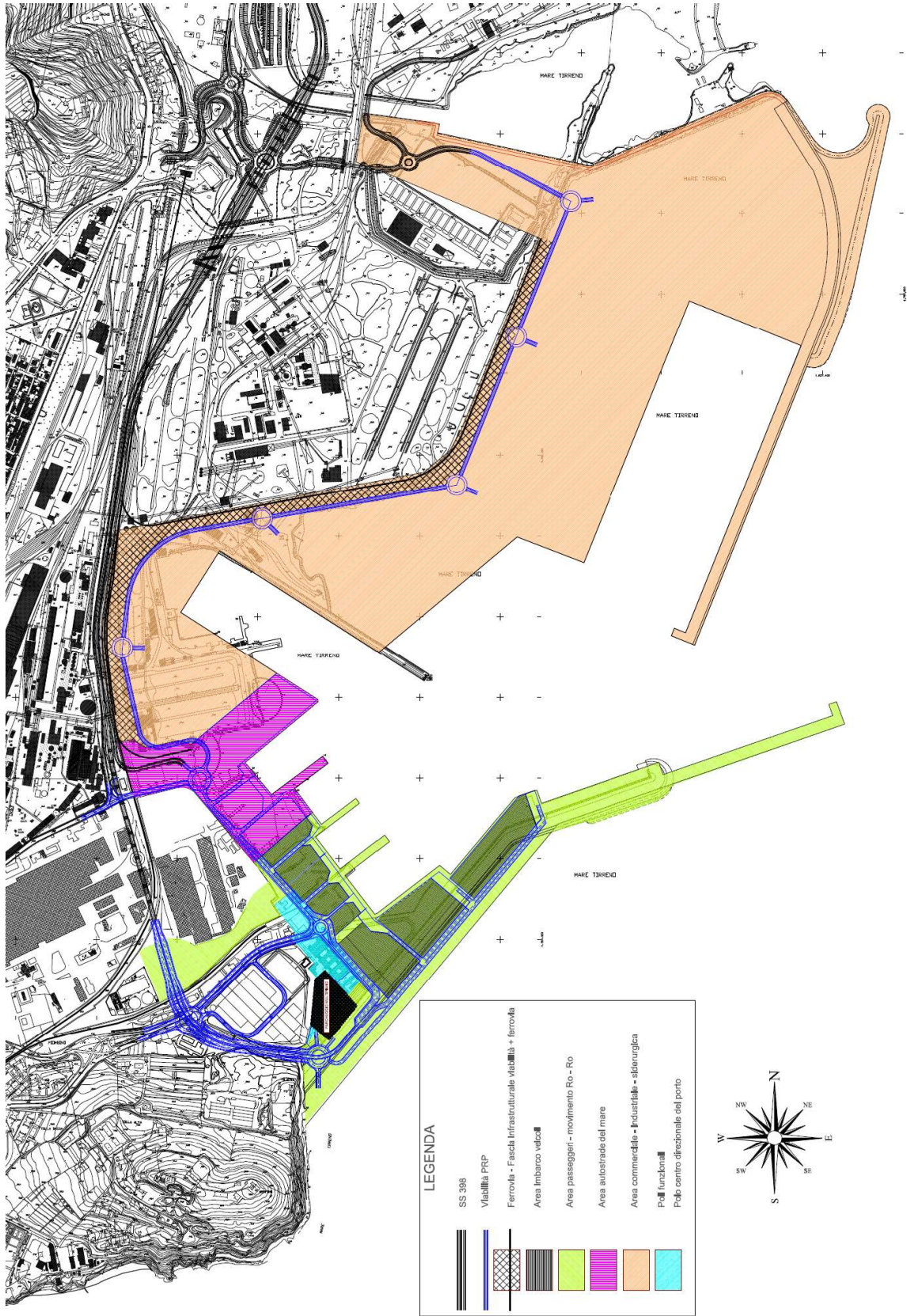


Figura 4 - Piantina del porto di Piombino

La FSRU è installata presso la diga foranea Nord del porto, nell'area commerciale – industriale – siderurgica (Figura 4 e Figura 5).

L'area scelta per la realizzazione del Terminale è individuabile mediante le seguenti coordinate geografiche (UTM WGS84):

- latitudine: 42° 56' 29,19" Nord;
- longitudine: 10° 33' 37,32" Est.



Figura 5 - Ubicazione prevista per la FSRU

1.2 - GEOMORFOLOGIA, IDROGEOLOGIA E SISMICITÀ DELL'AREA

Descrizione del rischio alluvioni

L'Autorità di distretto dell'Appennino Settentrionale è un ente pubblico nato prendendo il posto delle Autorità di bacino previste dalla Legge 183/1989, soppresse ex lege nel 2015 a seguito della riforma distrettuale avviata con l'art. 51 della Legge 28 dicembre 2015, n. 221. L'Autorità di distretto si occupa, in primo luogo, di pianificazione di bacino: elabora e approva il Piano di bacino distrettuale e i relativi stralci tra cui in particolare quelli previsti dall'art. 63 comma 10 lettera a) del d.lgs. 152/2006, ossia il Piano di gestione del rischio di alluvioni e il Piano di gestione delle acque, due importanti piani direttori in materia di alluvioni e di acque, redatti ai sensi delle direttive europee 2000/60/CE e 2007/60/CE. Nel 2015 il territorio di riferimento del Distretto è stato modificato e adesso comprende i bacini liguri, il bacino del Magra, il bacino dell'Arno, quello del Serchio e tutti i bacini toscani, con esclusione del bacino del Fiora, ricadente nel distretto dell'Appennino Centrale. Il Piano di Gestione del Rischio Alluvioni (PGRA) del Distretto idrografico dell'Appennino Settentrionale è stato approvato con D.P.C.M. 1 Dicembre 2022.

Il distretto dell'Appennino Settentrionale è inoltre suddiviso, ai fini degli adempimenti della Direttiva, in unità di gestione (Unit of Management - UoM) come di seguito riportato.

euUOMCode	euUOMName	AREA
euRBDCode		(km ²)
ITN002	Arno	9.128
ITI018	Magra	1.717
ITR071	Regionale Liguria	3.106
ITR091	Regionale Toscana Costa	2.718
ITR092	Regionale Toscana Nord	374
ITR093	Regionale Toscana Ombrone	5.612
ITSNP01	Serchio	1.625
ITC2018	Distretto Appennino Settentrionale	24.280

La UoM Regionale Toscana Costa, con un'estensione di 2718 kmq, ricade esclusivamente in territorio toscano, nelle province di Livorno, Pisa e Grosseto.

La UoM copre un territorio compreso tra il bacino del Fiume Arno a Nord e ad Est, il Fiume Bruna a Sud e il Mar Tirreno ad Ovest. Rientrano nel territorio Toscana Costa anche le Isole dell'Arcipelago Toscano che formano una sorta di fascia arcuata con la convessità rivolta verso la Corsica. Le isole maggiori sono sette, da Nord a Sud: Gorgona, Capraia, Elba, Pianosa, Montecristo, Giglio e Giannutri; ad esse si aggiungono alcuni isolotti tra cui: le Formiche di Capraia, le Formiche della Zanca, Cérboli e Palmaiola nei pressi dell'Elba, le Formiche di Grosseto, le Formiche di Montecristo o Scoglio d'Africa, e vari grossi scogli. Nel complesso l'arcipelago si estende per circa 300 kmq, dei quali ben 224 kmq spettano all'Isola d'Elba. Tutte le isole, tranne Pianosa e Giannutri, hanno un rilievo vivacissimo e solitamente dirupato, sebbene raggiungano altezze modeste, a parte l'eccezionale culminazione del plutone del Monte Capanne, nell'Elba occidentale, che svetta a 1.018 m s.l.m.

Il territorio può essere distinto in zone a carattere collinare, altre a carattere tendenzialmente montuoso e fasce di pianura costiera. I terreni pianeggianti, con pendenza minore del 3%, coprono una superficie dell'ordine del 20% del bacino, mentre le classi di pendenza caratterizzanti aree declivi (pendenza compresa tra il 3% e il 20%) coprono una superficie del 36%, percentuale comparabile alle aree con pendenze elevate (pendenza compresa tra il 20% e il 35%). Le aree con pendenze estreme (pendenza compresa tra il 35% e il 45%) raggiungono il 17% concentrandosi in prevalenza nelle isole dell'arcipelago (con esclusione di Pianosa e Giannutri). Oltre la metà dell'area della UoM (53,28%) è occupata da terreni boscati caratterizzati prevalentemente da macchia mediterranea la cui distribuzione risente, ovviamente, dell'assetto morfologico dei vari ambiti considerati. In generale i territori boscati prevalgono nell'area montana e collinare (bacini dei fiumi Cecina e Cornia), nonché

nel territorio delle isole dell'arcipelago. Le aree a destinazione agricola rappresentano oltre il 40% del territorio e sono caratterizzate prevalentemente da coltivazioni di cereali, discretamente rappresentati sono anche gli olivi e le viti, nonché le destinazioni a prati stabili (foraggiere permanenti).

Le superfici artificiali costituiscono meno del 5% del totale e sono concentrate prevalentemente nelle zone pianeggianti e lungo la fascia costiera. Sono costituite per meno della metà da zone urbanizzate di tipo residenziale, per oltre un terzo da zone industriali, commerciali e infrastrutturali e per la restante parte prevalentemente da zone verdi artificiali non agricole.

Le altre classi di uso del suolo hanno nel complesso una scarsa importanza con i corpi idrici e le zone umide che coprono porzioni ridotte del territorio (complessivamente < 0,4 %).

Nella UoM ricadono la città di Livorno, sede del porto più importante della Toscana, ed altri importanti centri abitati, ubicati principalmente lungo la fascia costiera.

La popolazione è pari a 363.758 abitanti, con la maggiore densità concentrata nel comune di Livorno.

Il comparto industriale è sviluppato nel capoluogo e nei centri di Rosignano Solvay e Piombino. A Livorno, alle spalle del porto, insistono industrie petrolchimiche e di lavorazioni meccaniche; sviluppata è pure la cantieristica. L'attività industriale di Rosignano è concentrata principalmente attorno alla fabbrica della Solvay Group, attiva nel settore chimico e farmaceutico. Anche Piombino riveste una notevole importanza per la presenza di grandi acciaierie). Il polo chimico è presente nella zona tra Follonica e Scarlino. Da evidenziare la presenza dell'area di sviluppo della geotermia situata attorno a Larderello.

I principali corsi d'acqua, l'idrografia e le zone litoranee

I corsi d'acqua principali della UoM sono il Fiume Cecina, il Fiume Fine e il Fiume Cornia.

Il Fiume Cecina prende origine dalle Cornate di Gerfalco, in provincia di Grosseto, a 812 m s.l.m. di altitudine. Il suo percorso si snoda in direzione Nord-Ovest dalla sorgente fino all'altezza di Volterra e poi in direzione Ovest fino al mare. Il corso d'acqua attraversa la Provincia di Siena fino alla confluenza con il Torrente Pavone, per scorrere poi all'interno della Provincia di Pisa fino a pochissimi chilometri dalla foce, attraversando nell'ultimo tratto la pianura costiera in Provincia di Livorno. L'asta principale ha una lunghezza di circa 79 km e la superficie complessiva del suo bacino idrografico è di poco superiore ai 900 kmq. Il Cecina presenta un regime spiccatamente torrentizio con lunghe magre durante il periodo estivo e forti piene da novembre fino alla stagione primaverile. Il Fiume Fine è un breve corso d'acqua con foce presso Rosignano Solvay; il suo bacino, contiguo in parte a quello del Fiume Cecina, occupa la depressione compresa tra i Monti Livornesi e la dorsale di Monte Vaso, a confine fra le Province di Pisa e Livorno.

Il Fiume Cornia nasce dal Monte Aia dei Diavoli (875 m s.l.m.) presso Striscia e si divide in due rami: Fosso Corna Vecchia, che sfocia nel Mar Tirreno a Ponte d'Oro, e Fiume Cornia, canalizzato, che si immette nella Cassa di Colmata a Bocche di Cornia. Gli affluenti principali sono, in riva sinistra il Rio Secco (che scorre in Provincia di Grosseto) ed il Torrente Milia (Provincia di Livorno); in destra riceve il Torrente Massera.

Nel territorio della UoM vi sono, inoltre, numerosi piccoli bacini con recapito diretto a mare. Si tratta, in gran parte, di corsi d'acqua caratterizzati da medio-breve percorso, elevata pendenza nell'alto e medio bacino, bassa pendenza in pianura ove spesso corrono arginati con pensilità più o meno elevata. Il regime idraulico è tipicamente torrentizio con piene anche violente ed improvvise e con periodi prolungati, anche mesi, di completa siccità.

Nella UoM Regionale Toscana Costa il reticolo principale è stato individuato con Delibera della Conferenza Istituzionale Permanente n. 11 del 27 dicembre 2018 come di seguito riportato:

- Fiume Fine dalla confluenza con il Torrente Savalano fino alla foce;
- Fiume Cecina dalla confluenza del Torrente Fosci (loc. Piano delle Macie) fino alla foce;
- Fiume Cornia dalla confluenza con il Torrente Milia fino alla foce.

Dal punto di vista morfologico il litorale può presentarsi sia a costa alta, con batimetrie ravvicinate e profondità notevoli già in vicinanza della riva (tratto compreso tra Livorno e Castiglioncello, promontorio di Piombino, zona di Punta Ala e isole dell'Arcipelago), sia con litorali sabbiosi e/o ciottolosi. Gran parte della costa sabbiosa presenta il fenomeno dell'erosione costiera.

Principali tipologie di inondazioni ed eventi storici

Il regime pluviometrico della UoM Toscana Costa è caratterizzato da una marcata stagionalità, per cui si alternano periodi con abbondanti precipitazioni, accompagnate da intensi processi erosivi dei versanti, a periodi estremamente siccitosi. L'elevata variabilità di regime tra le due condizioni estreme ha reso maggiormente vulnerabile il territorio, elevandone il rischio idraulico.

Situazioni di pericolosità si riscontrano in gran parte delle pianure alluvionali costiere, caratterizzate in prevalenza da sedimenti fluviali messi in posto nell'ambito delle opere di bonifica idraulica condotte, sin dal secolo scorso, secondo la tecnica per colmata. Il reticolo idraulico che si sviluppa in tali aree comprende anche tratti arginati di corsi d'acqua pensili con sbocco diretto in mare, che presentano problematiche di insufficiente sezione di deflusso già per scenari ad alta probabilità. Inoltre, il reticolo afferente al sistema della ex bonifica idraulica è caratterizzato da difficoltoso drenaggio ed allontanamento delle acque con conseguenti allagamenti e ristagni, causati principalmente dalla perdita di efficienza e di sviluppo del sistema di canalizzazione delle acque di pioggia, dalle intense urbanizzazioni e dalle pratiche agricole intensive. Le criticità sopradescritte sono particolarmente accentuate nelle zone soggette a sollevamento meccanico, il cui sviluppo più frequente è presente nelle aree di transizione tra il "dominio idraulico" ed il "dominio costiero".

Procedendo verso l'entroterra le maggiori criticità si riscontrano nelle pianure alluvionali, con particolare riferimento ai bacini idrografici dei fiumi Fine, Cecina, Cornia, Pecora e Alma. Le criticità derivano sia da un contesto di naturale espansione dei corsi d'acqua non arginati, sia da esondazioni in tratti torrentizi incisi, per presenza di materiale litoide in alveo ed attraversamenti che necessitano di adeguamenti. Criticità analoghe si riscontrano nei bacini idrografici minori, spesso per presenza di antropizzazioni nelle aree di sbocco al mare.

Sono, inoltre, presenti criticità connesse ad eventi meteorici intensi e concentrati con formazione di flash flood in particolare nei sottobacini con areali modesti e rapide risposte idrologiche.

Le aree più critiche connesse con il rischio ad alluvioni fluviali sono, pertanto, per la maggior parte, ubicate nelle zone di fondovalle densamente urbanizzate.

Piombino e Campiglia M.ma

Sono presenti aree urbanizzate interessate da scenari di alluvioni di origine fluviale a elevata ($TR \leq 30$ anni) e media probabilità ($30 < TR \leq 200$ anni) del Fiume Cornia. In particolare, il contesto idraulico di pericolosità è il risultato di una sovrapposizione degli effetti indotti dal reticolo idrografico in tutta l'area di fondovalle del Fiume Cornia. Sono inoltre presenti problematiche di ristagno per la naturale conformazione del territorio. Negli anni sono stati realizzati importanti interventi a carattere strutturale sull'asta del Fiume Cornia e sui suoi affluenti, soprattutto in termini di adeguamento delle sezioni e dei rilevati arginali al fine di contenere o almeno ridurre le esondazioni per eventi con tempo di ritorno pari a 30 e 200 anni, anche attraverso la riduzione del rischio di rottura arginale.

Allo stato attuale risultano in corso progettazione ulteriori importanti interventi.

In Figura 6 si riporta la Mappa delle pericolosità da alluvione estratta da PGRA afferente l'area dello Stabilimento ed un suo conveniente intorno. Si può osservare che lo Stabilimento rientra nei territori a rischio minore.

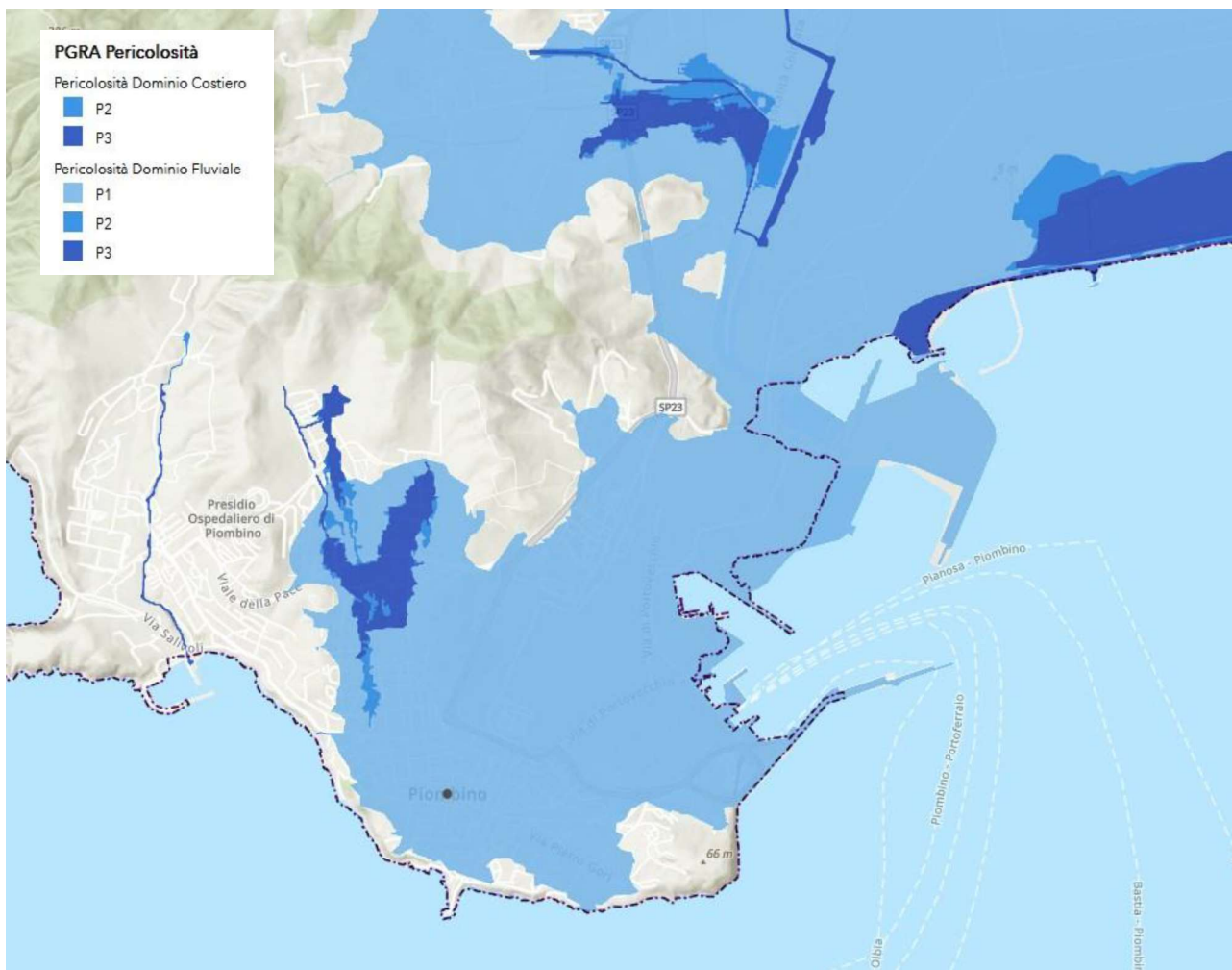


Figura 6 - Mappa delle pericolosità dell'area omogenea Toscana Costa 3

Descrizione del rischio sismico

Relativamente alla classificazione sismica, l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri No. 3519 del 28 Aprile 2006 ha fornito alle Regioni uno strumento per la classificazione del proprio territorio, introducendo degli intervalli di accelerazione (a_g), con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni, da attribuire a quattro zone sismiche in cui è stata divisa l'Italia.

Zona sismica	Descrizione (Classificazione INGV)	Accelerazione con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni (a_g)	Accelerazione orizzontale massima convenzionale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico (a_g)
1	È la zona più pericolosa. Possono verificarsi fortissimi terremoti	$a_g > 0,25$	0,35
2	In questa zona possono verificarsi forti terremoti	$0,15 < a_g \leq 0,25$	0,25
3	In questa zona possono verificarsi forti terremoti ma rari	$0,05 < a_g \leq 0,15$	0,15

4	È la zona meno pericolosa. I terremoti sono rari.	$a_g \leq 0,05$	0,05
---	--	-----------------	------

Tabella 2 - Zone Sismiche e Accelerazioni Associate – Italia

In accordo alla classificazione sismica regionale approvata con Deliberazione GRT n. 421 del 26.05.2014, l'area di Piombino, comune di Livorno risulta in Zona 4, cioè la zona meno pericolosa, dove la probabilità che capiti un terremoto è molto bassa. Nella seguente figura si riporta un estratto della mappa di classificazione regionale.



Figura 7 - Estratto classificazione sismica della Toscana – Comune di Piombino

È stata effettuata una ricerca di carattere storico sui fenomeni sismici registrati, sul database dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia (INGV). La ricerca è stata centrata sul comune di Piombino e condotta su un raggio di 30 km.

Nel periodo Gennaio 1985 – Maggio 2022 sono stati individuati n. 10 eventi sismici di intensità superiore a 2.0 gradi della scala Richter, riepilogati nella seguente Figura 8. Focalizzando la ricerca sugli eventi con una magnitudo superiore a 3.0 gradi della scala Richter, valore limite al di sotto del quale la scossa non viene normalmente percepita dalla popolazione, il numero di eventi si riduce a 2.

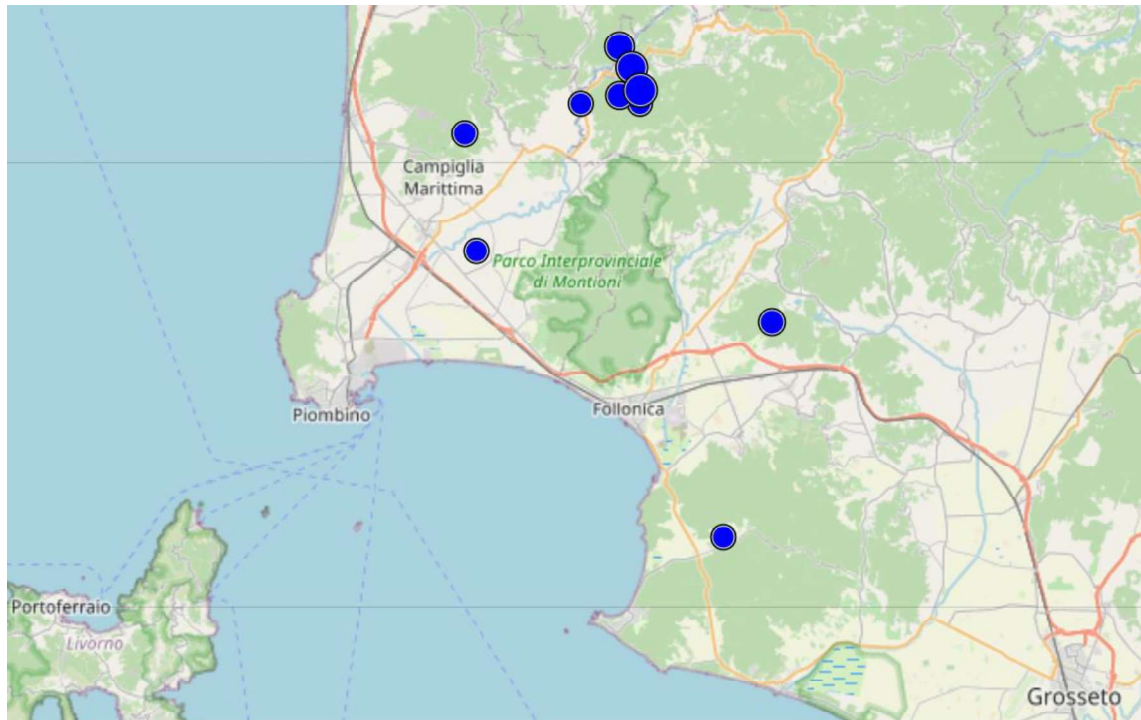


Figura 8 - Mappa dei terremoti entro 30 km da Piombino (Fonte: INGV)

1.3 - CONDIZIONI METEOROLOGICHE E CLIMATICHE

Il clima nell'area costiera della Toscana rientra nella classe di clima Mediterraneo umido/semiarido con una temperatura media annuale di 15° C (+8° C Gennaio, +24° C Luglio); presenta i punti critici ambientali di un tipico bacino costiero Mediterraneo: un regime pluviometrico con una netta distinzione fra stagione asciutta (estate) e umida (autunno-inverno).

1.4 – INSEDIAMENTI URBANI

Lo stabilimento ricade sul territorio del Comune di Piombino, provincia di Livorno, regione Toscana. Ad una distanza di circa 1.800 m in direzione Ovest è situato il nucleo abitato di Borgata Cotone-Poggetto che ad oggi conta poco più di 1000 persone, a circa 1.500 m in direzione Nord-Ovest si trova il nucleo abitato di Loc. Gagno che ad oggi conta circa 200 persone, a circa 1.500 m è situata la caserma della Guardia Costiera con relativi alloggi ed a circa 2.000 m la caserma dei Carabinieri.

Si evidenzia che quanto precedentemente indicato è finalizzato solo ad inquadrare, nelle sue linee generali, la zona dove è collocato il Terminale e non vi è alcun collegamento tra un eventuale incidente ed il numero di persone direttamente coinvolte dallo stesso. Le categorie di destinazione d'uso dei terreni confinanti con lo stabilimento sono commerciale ed industriale.

A circa 900 metri dal Terminale è presente il porto turistico “Marina Arcipelago Toscano”, a circa 1000 metri è presente un approdo turistico di Arcipesca, a circa 1.500 m sono presenti ulteriori approdi turistici minori dedicati alla nautica da diporto (Marina sul Cagliana e Circolo Nautico Pontedoro), a circa 1.100 m il porto passeggeri per traghetti di Piombino e a circa 1.800 m il parco Baden Powell: tali luoghi possono presentare elevata densità di affollamento durante alcuni periodi del giorno e/o dell'anno.

Per quanto riguarda servizi/utilities, si segnala la presenza a circa 1.800 m dal Terminale del Depuratore Ferriere, depuratore di acque reflue urbane gestito da ASA (Azienda Servizi Ambientali) di Livorno.

1.5 – SISTEMA PRODUTTIVO

Le principali attività produttive nel raggio di 2 km dal Terminale sono le seguenti e nessuna risulta soggetta al D.Lgs. 105/2015:

Soggetti di volta in volta autorizzati ad operare sulla banchina Nord
Piombino Industrie Marittime (P.I.M.)
Magazzino generale JSW - RIM
Piombino Logistics
G.S.I. Lucchini Sfere
Impianto eolico “Quagliodromo”
Metaenergia Produzione srl
Agroittica Toscana
Officina Locomobili (JSW)
Magazzino Edile Centro Forniture
Trasporti refrigerati Artika
Alfa-Tec Piombino
CO.MA.IND. srl- Edilizia industriale e civile
Fulceri spedizione
Automeccanica
SALES
COLOREXPERT
CRISAT
Casa Shop
Palestra Wellness
PENNY
Distributore ENI

1.6 – DEMOGRAFIA E DENSITÀ ABITATIVA

Secondo i dati ISTAT 2023, il Comune di Piombino ha 32.823 abitanti di cui 15.955 di sesso maschile e 16.868 di sesso femminile.

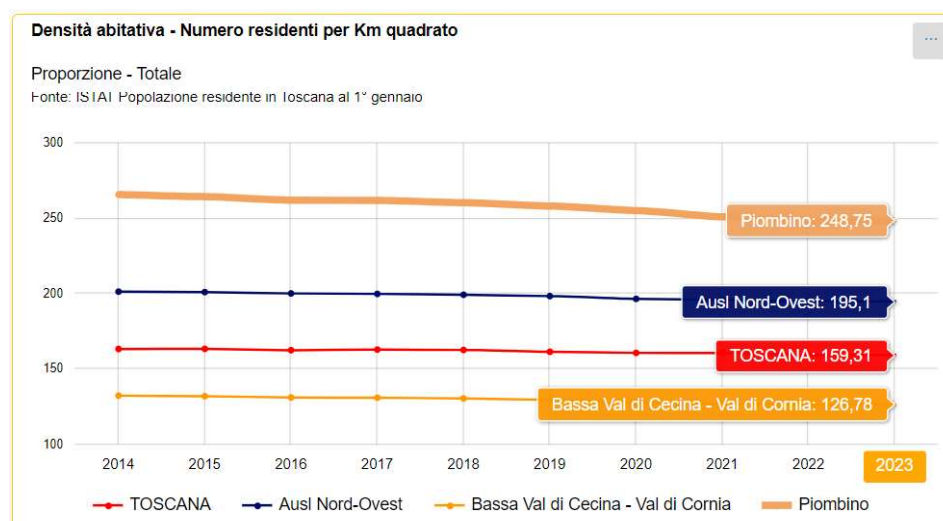


Figura 9 – Numero di residenti per km quadrato del Comune di Piombino

SEZIONE 2 - ATTIVITÀ DELLO STABILIMENTO, SOSTANZE PERICOLOSE PRESENTI

2.1 – DESCRIZIONE DELL'ATTIVITÀ SVOLTA

Il Terminale di Piombino risulta soggetto all'applicazione del D.Lgs. 105/15 come “stabilimento di soglia superiore” per la presenza di gas naturale in quantità superiori alla soglia prevista dall'Allegato 1, Parte 2, Colonna 3 del medesimo decreto.

L'impianto prevede l'attracco per 3 anni di una *Floating and Storage Regasification Unit* (FSRU) nella nuova banchina est del Porto di Piombino e l'allestimento del sistema di esportazione gas ad alta pressione sulla medesima banchina. La FSRU è rifornita tramite l'arrivo periodico di navi metaniere (LNGC), le quali attraccano alla FSRU in configurazione ship-to ship (STS) e convogliano il GNL contenuto nei propri serbatoi fino ai serbatoi della FSRU. La FSRU è in grado di stoccare, processare e consegnare il gas attraverso una condotta di collegamento alla rete nazionale.

L'impianto di stoccaggio e rigassificazione è completamente installato a bordo dell'FSRU e prevede i seguenti sistemi principali:

- Sistema di scarico GNL dalla nave metaniera;
- Sistema di stoccaggio GNL, capacità nominale pari a 170.000 m³;
- Sistema di pompaggio e rigassificazione;
- Sistema di gestione del BOG (Boil-Off Gas);
- Sistema di scarico GN verso il Metanodotto di banchina.

La nave FSRU ITALIS LNG è una nave preesistente con lunghezza di 292,5 m, larghezza 43,42 m, altezza massima 44 m e pescaggio 12,3 m.



Figura 10 - FSRU ITALIS LNG (già GOLAR Tundra) - foto e ricostruzione 3D

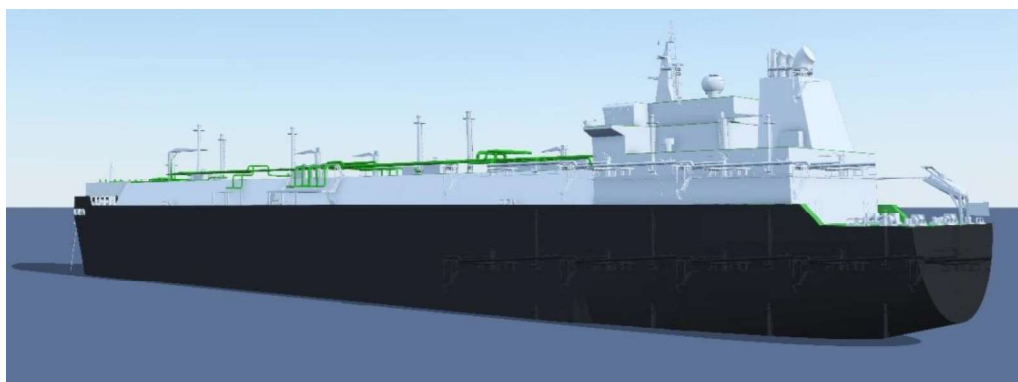


Figura 11 - FSRU ITALIS LNG (già GOLAR Tundra) - foto e ricostruzione 3D

La banchina è allestita con i seguenti impianti:

- Manichette di scarico GN in pressione verso Metanodotto di banchina;
- Metanodotto di banchina;
- Punto di intercetto linea (PIL) su linea, raccordo verso la rete di trasporto nazionale;
- Edificio adibito a sala controllo dei sistemi in banchina e sottostazione elettrica;
- Cabina quadri elettrici del Terminale;
- Impianti e sistema antincendio;
- Impianto raccolta acque piovane (preesistente);
- Sfiato (vent freddo) in banchina e serbatoio raccolta drenaggi;
- Generatore di emergenza e serbatoio diesel;
- Magazzino prefabbricato utilizzato per stoccare materiale di ricambio (ex PIM)

2.2 – ELENCO DELLE SOSTANZE PERICOLOSE PRESENTI

La principale sostanza pericolosa ai sensi del D.Lgs. 105/15 all'interno del Terminale di Piombino è il Gas Naturale, sia liquefatto che in fase gas, una miscela di composizione variabile il cui componente principale è il metano.

Presso il terminale sono presenti altre sostanze ricomprese tra quelle riportate in Allegato 1 al D.Lgs. 105/15 che, tuttavia, non costituiscono possibili fonti di incidenti rilevanti, in virtù delle quantità detenute, delle condizioni in cui sono stoccate/processate e delle misure di prevenzione/protezione e di mitigazione dei rilasci adottate. Tra queste rientrano in particolare:

- il gasolio, utilizzato sia a bordo della FSRU che in banchina a servizio del generatore di emergenza e delle motopompe antincendio;
- l'ipoclorito di sodio, utilizzato come antivegetativo per prevenire la crescita di organismi marini nel sistema di acqua di mare.

Tali sostanze sono presenti in quantità significativamente inferiori rispetto ai limiti indicati nell'Allegato 1 del D.Lgs. 105/15 e sono stoccate e movimentate in modo che eventuali perdite siano contenute e che la possibilità di contaminazione dei recettori ambientali sia estremamente remota. In particolare l'ipoclorito di sodio per la FSRU sarà prodotto in situ mediante il sistema antivegetativo e all'interno del Terminale ne è previsto un piccolo stoccaggio dedicato al solo sistema antincendio di banchina.

Sono inoltre presenti oli di lubrificazione delle macchine e/o dei motori a bordo della FSRU: comunemente tali oli sono caratterizzati dall'assenza di classificazione come sostanze pericolose ai sensi del Regolamento CE n. 1272/2008 e s.m.i. CLP.

Le sostanze classificate come pericolose ai sensi del D.Lgs. 105/2015 presenti presso lo Stabilimento sono riportate nella tabella seguente e, con riferimento al medesimo Decreto, sono corredate con la classificazione di pericolo e le frasi di rischio H secondo il Regolamento CE n. 1272/2008 e s.m.i.

SOSTANZA	CLASSIFICAZIONE REGOLAMENTO CLP 1272/2008
Gas naturale	H220 – Gas estremamente infiammabile
Gasolio	H226 – Liquido e vapori infiammabili H304 – Nocivo: può provocare danni ai polmoni in caso di ingestione e penetrazione nei polmoni H315 – Provoca irritazione cutanea H332 – Nocivo se inalato H351 – Sospettato di provocare il cancro H373 – Può provocare danni agli organi in caso di esposizione ripetuto o prolungata H411 – Tossico per gli organismi acquatici, può provocare a lungo termine effetti negativi per l'ambiente acquatico
Ipoclorito di Sodio	H290 - Può essere corrosivo per i metalli H314 - Provoca gravi ustioni cutanee e gravi lesioni oculari H410 - Molto tossico per gli organismi acquatici con effetti di lunga durata.

Tabella 3 - Classificazione delle sostanze pericolose presenti

Le tabelle seguenti riportano i quantitativi totali di sostanze (o categorie di sostanze) presenti all'interno dello Stabilimento (impianti e stoccaggi), classificate come pericolose e rientranti nel campo di applicazione del D.Lgs. 105/2015 (Allegato 1).

Il gas naturale rientra tra le sostanze pericolose specificate nella parte 2 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 105/15, "18. Gas liquefatti infiammabili, categoria 1 o 2 (compreso GPL), e gas naturale". Il gasolio e l'olio combustibile rientrano tra le sostanze pericolose specificate nella parte 2 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 105/15, "34. Prodotti petroliferi e combustibili alternativi". L'ipoclorito di sodio, che rientra

nella categoria E1 di cui alla parte 1 dell'Allegato 1 al D.Lgs. 105/15, "Pericoloso per l'ambiente acquatico, categoria di tossicità acuta 1 o di tossicità cronica 1" (indicazione di pericolo H410), viene prodotto in situ mediante il sistema antivegetativo e sarà effettivamente stoccato a bordo FSRU in quantità non significativa per il trattamento acque; all'interno del Terminale ne è previsto un piccolo stoccaggio dedicato al sistema antincendio di banchina (1 m³).

Sostanze pericolose che rientrano nelle categorie di cui all'allegato 1, parte 1, del decreto di recepimento della Direttiva 2012/18/UE						
<i>Categorie delle sostanze pericolose</i>	<i>Categoria di pericolo di cui all'allegato 1, parte 1</i>	<i>Quantità presente</i>	<i>Requisiti di soglia inferiore</i>	<i>Requisiti di soglia inferiore</i>	<i>Indice di assoggettabilità per "stabilimenti di soglia inferiore"</i>	<i>Indice di assoggettabilità per "stabilimenti di soglia superiore"</i>
		<i>q [t]</i>	<i>Q_{LX} [t]</i>	<i>Q_{UX} [t]</i>	<i>q_s/Q_{LX}</i>	<i>q_s/Q_{UX}</i>
Sezione E - Pericoli per l'ambiente						
E1 Pericoloso per l'ambiente acquatico, categoria di tossicità acuta 1 o di tossicità cronica 1		1	100	200	0,012	0,006
<i>Ipoclorito di sodio</i>	<i>E1</i>	<i>1,2</i>	<i>100</i>	<i>200</i>	<i>0,012</i>	<i>0,006</i>
Sostanze pericolose elencate nell'allegato 1, parte 2 e che rientrano nelle sezioni/voci di cui all'allegato 1, parte 1, del decreto di recepimento della Direttiva 2012/18/UE						
<i>Denominazione sostanza</i>	<i>Categoria di pericolo di cui all'allegato 1, parte 1</i>	<i>Quantità presente</i>	<i>Requisiti di soglia inferiore</i>	<i>Requisiti di soglia inferiore</i>	<i>Indice di assoggettabilità per "stabilimenti di soglia inferiore"</i>	<i>Indice di assoggettabilità per "stabilimenti di soglia superiore"</i>
		<i>q [t]</i>	<i>Q_{LX} [t]</i>	<i>Q_{UX} [t]</i>	<i>q_s/Q_{LX}</i>	<i>q_s/Q_{UX}</i>
18. Gas liquefatti infiammabili, categoria 1 o 2 (compreso GPL), e gas naturale (cfr. nota 19)		81.970	50	200	1.639,401	409,850
<i>Gas Naturale</i>	<i>P2</i>	<i>81.970</i>	<i>50</i>	<i>200</i>	<i>1.639,401</i>	<i>409,850</i>
34. Prodotti petroliferi e combustibili alternativi		6.915	2.500	25.000	2,766	0,277
<i>Gasolio</i>	<i>P5c, E2</i>	<i>1.123</i>	<i>2.500</i>	<i>25.000</i>	<i>0,449</i>	<i>0,045</i>

Tabella 4 - Quantitativi di sostanze pericolose previste

2.3 – MISURE GENERALI DI SICUREZZA DELLO STABILIMENTO E SISTEMI DI ALLARME

Per la descrizione dei ruoli PEI di seguito menzionati si rimanda al paragrafo successivo

Segnali di emergenza

I segnali di emergenza, distinti a seconda della gravità dell'evento, sono dati tramite uno o più fischi di sirena e dalla attivazione della campana di allarme come sotto indicato.

1	Allarme incendio	In caso di emergenza conseguente ad un incendio a bordo della FSRU: suono continuo della sirena di allarme della nave e delle sirene in banchina.
2	Allarme di emergenza generale	In caso di emergenza tale da richiedere la messa in sicurezza degli impianti: sette squilli brevi seguiti da uno lungo
3	Allarme ambientale	In caso emergenze che coinvolgono sostanze pericolose per l'ambiente viene attivato sulla nave l'allarme di emergenza generale (con le modalità indicate nel punto 2) seguito dall'indicazione tramite radio ed altoparlante (PA system della FSRU) della posizione e del tipo di evento ambientale.
4	Allarme di emergenza specifica	In caso di situazioni di emergenza diverse dall'incendio e descritte nell'elenco riportato al punto 6.7 del PEI viene attivato sulla nave l'allarme di emergenza generale (con le modalità indicate nel punto 2) seguito dall'indicazione della natura dell'emergenza tramite radio ed altoparlante (PA system).
5	Allarme di uomo in mare	In caso in cui uno dei componenti dell'equipaggio della FSRU cada in mare viene attivato l'allarme di uomo in mare sulla nave: uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena.
6	Cessato allarme	La comunicazione del cessato allarme avverrà sulla nave attraverso l'utilizzo del PA system e sulla banchina con suono alternato/intermittente delle sirene.

La decisione sull'attivazione dell'allarme e sul livello di gravità dello stesso è unicamente a cura del Master della FSRU od in sua assenza del Chief Officer (ChO), il quale deciderà sulla base delle informazioni disponibili, privilegiando la tempestività dell'intervento rispetto alla accuratezza delle informazioni, sulla base del principio di precauzione, volto a proteggere l'incolumità delle persone, l'integrità dell'impianto e alla salvaguardia dell'ambiente circostante.

Prescrizioni generali per l'intero stabilimento

Qualsiasi persona noti una situazione anomala (eventi che possono costituire un pericolo per le persone, per l'ambiente e per gli impianti) deve immediatamente segnalarlo:

- se a bordo FSRU contattando la Sala Controllo della FSRU tramite telefono interno o radiotelefono:
- se in banchina contattando il DITOS, tramite telefono cellulare (Atex) o tramite addetto alla vigilanza (sempre presente).

Sulla base delle informazioni ricevute e delle indicazioni della strumentazione, Officer On Watch (OOW) informa il Master e il Chief Officer (ChO), a questo punto Chief Officer valuta la necessità di attivare il segnale di allarme, gestisce la situazione relativa al carico (in caso di emergenza del carico) e il Master gestisce le comunicazioni, provvedendo quindi anche a fare contattare le figure nella Emergency Contact Check List.

Al suono della sirena, gli automezzi eventualmente presenti e circolanti in banchina devono essere fermati a motore spento, ai margini delle strade lasciati aperti e con le chiavi sul cruscotto, in modo da non intralciare la circolazione dei mezzi di emergenza. Deve essere sospeso l'ingresso in banchina di automezzi e di personale estraneo, ad eccezione del personale dei Vigili del Fuoco e dei mezzi di soccorso in genere.

I punti di raccolta, considerati come le aree sicure da raggiungere in caso di allarme sono posizionati nelle seguenti zone:

- “general muster station” a bordo FSRU che si trova nei pressi delle scialuppe di salvataggio nella “Lifeboat station”;
- Punto di Raccolta principale di banchina, all'ingresso dello stabilimento, all'esterno della Portineria;
- Punto di Raccolta alternativo di banchina, al termine della banchina est, all'esterno del cancello di delimitazione.

Prescrizioni generali FSRU

Il personale che rileva un'emergenza o sospetta un'emergenza deve immediatamente:

- Informare l'OOW o sala controllo FSRU presidiata H24 e chiamare l'assistenza più rapida disponibile per situazioni minori
- Tentare un'azione correttiva se possibile
- Suonare l'allarme di emergenza generale per emergenze di natura più grave.
- A tutto il personale che dispone di una radio è richiesto il canale di emergenza specifico della nave

Al suono dell'allarme di emergenza generale o altrimenti avvisato di una situazione di emergenza, TUTTO il personale diverso dal personale del Centro di Comando di Emergenza della FSRU (nel seguito anche indicato come ECC) deve radunarsi presso il punto di raccolta generale (muster point). Il personale dell'ECC deve recarsi direttamente alle proprie postazioni.

Il Comandante deve predeterminare l'ubicazione dell'ECC (solitamente il Ponte) e specificarla sul foglio delle Istruzioni Generali di Emergenza (EMCY 400).

I leader assegnati contatteranno l'ECC per informazioni sulla situazione.

Prescrizioni specifiche

Fornitori, appaltatori, personale SNAM FSRU ITALIA, SNAM e delle società controllate operante in situ, visitatori occasionali presenti in stabilimento

Allarme incendio (suono continuo di sirena); Allarme presenza Gas (suono continuo di sirena):

- sospendere eventuali lavori di manutenzione in corso;
- mettere in sicurezza la propria attrezzatura di lavoro (spegnere le saldatrici, intercettare le bombole, ecc.);
- raggiungere il punto di raccolta più vicino; presso il punto di raccolta principale subito all'esterno della Portineria per la verifica del personale presente eseguita direttamente dall'addetto alla vigilanza che dispone dell'elenco del personale presente in banchina, o presso il punto di raccolta alternativo della banchina est sulla testata dove la verifica del

personale presente viene eseguita dall'addetto alla vigilanza tramite le telecamere ivi installate e i badge.

Allarme di emergenza generale FSRU (sette squilli brevi seguiti da uno lungo fischio)

- sospendere eventuali lavori di manutenzione in corso;
- mettere in sicurezza la propria attrezzatura di lavoro (spegnere le saldatrici, intercettare le bombole, ecc.);
- raggiungere il punto di raccolta principale subito all'esterno della Portineria per la verifica del personale presente eseguita direttamente dall'addetto alla vigilanza che dispone dell'elenco del personale presente in banchina o, in caso di indisponibilità del punto di raccolta principale, presso il punto di raccolta alternativo della banchina est sulla testata dove la verifica del personale presente viene eseguita dall'addetto alla vigilanza tramite le telecamere ivi installate e i badge.

Nave in scarico

Presso lo stabilimento potranno essere presenti navi metaniere in scarico e navi di rifornimento gasolio.

In generale, l'equipaggio delle navi eventualmente presente deve procedere al blocco in sicurezza delle operazioni di trasferimento prodotti e successivamente, in funzione dell'emergenza in atto e del proprio piano di emergenza, attuare le azioni previste.

Allarme incendio (fischio continuo di sirena)

- applicare il piano di emergenza di bordo;
- mobilitare l'equipaggio, stand-by alla disconnessione delle manichette criogeniche o PERC release;
- mantenere contatto radio con FSRU/Stabilimento;
- approntamento dei servizi, piloti, rimorchiatori etc. dal comando FSRU se ritenuto necessario, secondo piano operativo FSRU;

Allarme di emergenza generale (sette squilli brevi seguiti da uno lungo fischio)

- applicare il piano di emergenza di bordo;
- mobilitare l'equipaggio, stand-by alla disconnessione delle manichette criogeniche o PERC release;
- mantenere contatto radio con FSRU/Stabilimento;
- approntamento dei servizi, piloti, rimorchiatori etc. dal comando FSRU se ritenuto necessario, secondo piano operativo FSRU.

Allarme di uomo in mare (uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena).

- Applicare il piano di emergenza di bordo;
- mantenere contatto radio con FSRU/Stabilimento

2.4 – ORGANIZZAZIONE IN EMERGENZA INTERNA (PEI) E COLLEGAMENTO TRA PEI E PEE

Squadra di sicurezza PEI

In ogni turno di lavoro le figure che concorrono a costituire la squadra di sicurezza sono le seguenti:

- Master FSRU (comandante) – coordinatore della squadra di sicurezza a bordo FSRU anche ai sensi dell'Allegato 4 al D.Lgs. 105/2015;
- Primo ufficiale FSRU (ChO - Chief Officer)
- Direttore di macchina (Ch.Eng. - Chief Engineer)
- Ufficiale di guardia (OOW - Officer On Watch)
- Personale antincendio FSRU
- Coordinatore di Pronto Intervento onshore (CPIOS) coordinatore della squadra di sicurezza onshore anche ai sensi dell'Allegato 4 al D.Lgs. 105/2015
- Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS)
- Operatori Pronto Intervento Onshore (OPIOS)

In aggiunta ai ruoli sopra indicati, è prevista una figura che, pur non facendo parte della squadra di sicurezza, ha un ruolo attivo nella gestione delle emergenze ovvero l'Addetto alla Vigilanza.

L'Addetto alla Vigilanza non è un dipendente SNAM, bensì una risorsa esterna messa a disposizione da una società appaltatrice specializzata, svolge compiti di security quali ad esempio il controllo degli accessi ai varchi/cancelli di ingresso/uscita allo stabilimento.

Di seguito si descrivono ruoli e responsabilità dei componenti della squadra di sicurezza.

<u>Gestore dello Stabilimento</u>	Riceve la comunicazione di una situazione di emergenza dal Master/Chief Officer. I suoi compiti includono: <ul style="list-style-type: none">• Presidia o fa presidiare da un suo delegato l'evento continuativamente• Se del caso informa o fa informare attraverso un suo delegato, gli Enti preposti come previsto dal presente piano• Gestisce i rapporti con le Autorità di Pubblica Sicurezza, gli Enti ed il personale che lavora presso il terminale• Informa costantemente la Direzione della SNAM.
<u>Master (Comandante della FSRU)</u>	E' la massima autorità sulla nave. Quando è al comando, non può delegare la sua ultima autorità e responsabilità. In caso di emergenza: <ul style="list-style-type: none">• Classifica l'emergenza privilegiando la tempestività dell'intervento rispetto alla

	<p>accuratezza delle informazioni, sulla base del principio di precauzione, volto a proteggere l'incolumità delle persone</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordina le operazioni di emergenza o le azioni da intraprendere dal ponte di comando o da un centro di comando alternativo. • In funzione dell'evento attiva o fa attivare le chiamate in accordo all'Emergency Contact List. • Valuta i rapporti, consulta i piani di emergenza specifici della nave e decide le misure di controllo. • Ordina l'istituzione di zone sicure per il personale non coinvolto nel controllo dei danni. • Valuta la necessità di evacuazione. • Intraprende qualsiasi altra azione ritenuta necessaria per il controllo dei danni e la salvaguardia dell'ambiente circostante. • Informa il personale aggiornandolo sull'emergenza in atto.
<p><u>Chief Officer (Primo Ufficiale)</u></p>	<p>È il vice del Comandante e deve assumere il comando se il Comandante è impossibilitato o è assente dalla nave.</p> <p>In caso di emergenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Assume il ruolo di Team Leader della Squadra antincendio di bordo, riceve ordini dal Direttore di Macchina in merito all'intervento antincendio. • È in carica della valutazione dei danni alla nave e riporta al Comandante • È responsabile della condizione del carico (gestione dei serbatoi) e della zavorra
<p><u>Chief Engineer (Direttore di macchina)</u></p>	<p>E' il responsabile di tutto il personale e degli impianti in sala macchine, inclusa la propulsione, macchinari ausiliari.</p> <p>Inoltre è responsabile per la manutenzione degli impianti fissi antincendio.</p> <p>Riporta al Comandante</p> <p>In caso di emergenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordina le squadre antincendio ed il team di supporto tecnico e medico
<p><u>2nd Officer A (Secondo Ufficiale - Global Marine Distress and Safety System)</u></p>	<p>Addetto in turno responsabile delle comunicazioni interne ed esterne alla nave. L'ufficiale GMDSS riporta al Comandante della nave.</p> <p>È responsabile nei confronti del primo ufficiale (Chief Officer) e del comandante (MASTER) per garantire che venga mantenuto nel ponte di comando un presidio adeguato e che le istruzioni del primo</p>

	<p>ufficiale e gli ordini permanenti della compagnia siano seguiti in ogni momento.</p> <p>In caso di emergenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aggiorna il Chief Officer • Stabilisce un contatto con le parti interessate avvisandole degli ordini del Comandante • Mantiene la comunicazione interna durante l'emergenza, fungendo da segretario del Comandante • Assiste il Comandante annotando le azioni, comunicazioni e sul personale come riportato
<p><u>Ufficiale di guardia (Officer On Watch OOW)</u></p>	<p>L'ufficiale di guardia è la figura sempre presente in sala controllo, supporta il Comandante e il Primo Ufficiale nella gestione degli eventi dalla Sala Controllo.</p> <p>Con riferimento al documento “General Emergency Instructions”, tale figura è ricoperta da 2 (due) Secondi Ufficiali (Second Officers) e da 1 (Uno) Terzo ufficiale (Third Officer).</p> <p>I suoi compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operazioni da sala controllo sulle apparecchiature di processo/stoccaggio della nave, inclusa attivazione Emergency Shut Down (ESD) • Monitoraggio dei segnali dalla sala controllo della banchina • Operatore radio come richiesto dal Comandante
<p><u>Altro personale della FSRU</u></p>	<p>Tutto il resto del personale deve seguire le procedure e i compiti di emergenza elencati nei piani di risposta alle emergenze specifici della nave e nelle Istruzioni Generali di Emergenza.</p> <p>Di seguito si indicano i ruoli principali nella gestione delle emergenze, rimandando per i dettagli ai piani specifici riportati nel pertinente paragrafo del PEI.</p> <p>Tutto il personale riporta al Comandante della nave. Per ulteriori dettagli si rimanda al documento “General Emergency Instructions”.</p>
<p><u>Squadra antincendio della FSRU (Fire Team)</u></p>	<p>La Squadra antincendio, sempre presente in turno, è preposta alla lotta all'incendio a bordo della nave.</p> <p>Sono presenti 2 squadre:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Squadra 1 - Squadra antincendio primaria per ponte, alloggi, stive di carico o sala pompe: il Capo squadra antincendio numero 1 è il Chief Officer (Primo Ufficiale) • Squadra 2 - Squadra antincendio primaria per sala macchine o locali macchine sul ponte:

	<p>il Capo squadra antincendio numero 2 è il Second Engineer (Secondo Ufficiale)</p> <p>Entrambe le squadre antincendio sono coordinate dal Chief Engineer (Direttore di macchina)</p>
<p>Altri membri dell'equipaggio FSRU coinvolti nelle emergenze</p>	<p>Di seguito altri ruoli dell'equipaggio interessati nella gestione delle emergenze che rispondono al Chief Engineer (Direttore di Macchina) ed al Master (Comandante):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bosun (Nostromo) • Chief Electrician (Ufficiale Elettrotecnico) • Cargo Engineer (Ufficiale di Macchina dedicato alla strumentazione e macchinari legati al carico) • Secondo ufficiale a capo della squadra medica.
<p><u>Coordinatore di Pronto Intervento On Shore (CPIOS)</u></p>	<p>Figura reperibile che si coordina costantemente con il Master/Chief Officer e con il Dispacciamento di SNAM per la gestione degli eventi presso lo stabilimento.</p> <p>Opera inizialmente da remoto ma, se del caso, si reca presso il terminale.</p> <p>Si avvale del seguente personale:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS) per la gestione dell'evento dalla Sala Controllo remota presso il "Dispacciamento SNAM Rete Gas" di San Donato Milanese • Operatori Pronto Intervento Onshore (OPIOS) per la gestione operativa delle emergenze presso il terminale <p>Il CPIOS riporta funzionalmente al Gestore dello Stabilimento.</p> <p>Il CPIOS messo al corrente della segnalazione pervenuta dal DITOS, configura i limiti dell'intervento e provvede, nel più breve tempo possibile, a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Acquisire tutte le informazioni necessarie ad una corretta valutazione e localizzazione dell'intervento. • Richiedere, se necessario la chiamata in pronto intervento degli OPIOS, fornendo altresì ogni ulteriore dato utile per seguire l'evolversi della situazione. • Raggiungere, se del caso, lo stabilimento. • Assicurare gli interventi necessari alla messa in sicurezza degli impianti e dell'area coinvolta dall'evento. • Decidere, a seguito della verifica in campo ed anche sulla base delle informazioni sugli assetti

	<p>della rete forniti dal DITOS il ripristino di situazioni non critiche derivanti da malfunzionamenti strumentali, da svolgersi comunque quanto più tempestivamente possibile.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Chiamata al NUE 112 per allerta dei soccorsi esterni, se necessario.
<u>Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS)</u>	<p>Figura turnista che riceve la richiesta di pronto intervento e attiva il CPIOS nella gestione degli eventi dalla Sala Controllo remota presso “Dispacciamento SNAM Rete Gas” di San Donato Milanese.</p> <p>I suoi compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operazioni dalla sala controllo remota sulla valvola di ingresso PIL (Punto Intercetto Linea) ubicata presso il terminale • Monitoraggio dei segnali del PIL <p>Il DITOS si coordina con il CPIOS. Può essere contattato dal Master (Comandante FSRU), dall’addetto alla vigilanza (presente h 24) e tramite il numero di emergenza affisso fuori dal cancello di ingresso e lungo la banchina del terminale.</p>
<u>Operatori Pronto Intervento Onshore (OPIOS)</u>	<p>Rappresentano il personale reperibile che supporta il CPIOS nella gestione operativa degli eventi di pronto intervento presso il terminale.</p> <p>I loro compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interventi operativi, con le attrezzature antincendio disponibili • Operazioni di sgancio dell’alimentazione elettrica del terminale • Interventi operativi e/o di verifica sulle apparecchiature del terminale • Presidio fisso presso la sala controllo del terminale durante operazioni di carico/scarico della nave metaniera <p>Gli OPIOS riportano al CPIOS e tra di essi è individuato un Preposto che agisce da caposquadra.</p>

Collegamento tra PEI e PEE

Il Gestore, o un suo delegato, oltre al NUE 112, allerta la Prefettura, la sala Operativa della Questura e la Capitaneria di Porto.

Le comunicazioni di allertamento, in specie quelle concernenti la procedura di attivazione rapida in caso di eventi che interessino le aree esterne allo stabilimento sono brevi e standardizzate e devono essere diramate nel minor tempo possibile.

I soggetti interessati dalla procedura forniscono i riferimenti comunicativi (telefono, e-mail, fax, ecc.), così da garantire un'alternativa in caso di impossibilità di comunicazione con il primo riferimento disponibile.

Le comunicazioni tra i soggetti interessati avvengono con tutti i mezzi tecnologici più avanzati a disposizione, prevedendo, altresì, situazioni di difficoltà per mancanza di servizi essenziali.

SEZIONE 3 - SCENARI INCIDENTALI, ZONE A RISCHIO, MISURE DI AUTOPROTEZIONE

3.1 – EVENTI INCIDENTALI INDIVIDUATI DAL GESTORE

L'analisi di rischio sviluppata nel Rapporto di Sicurezza ha individuato due tipi di eventi incidentali con potenziale impatto sull'esterno:

1. Incendio per rilascio di GNL/Gas Naturale
2. Esplosione per rilascio di GNL/Gas Naturale

3.2 – SCENARI DI RIFERIMENTO

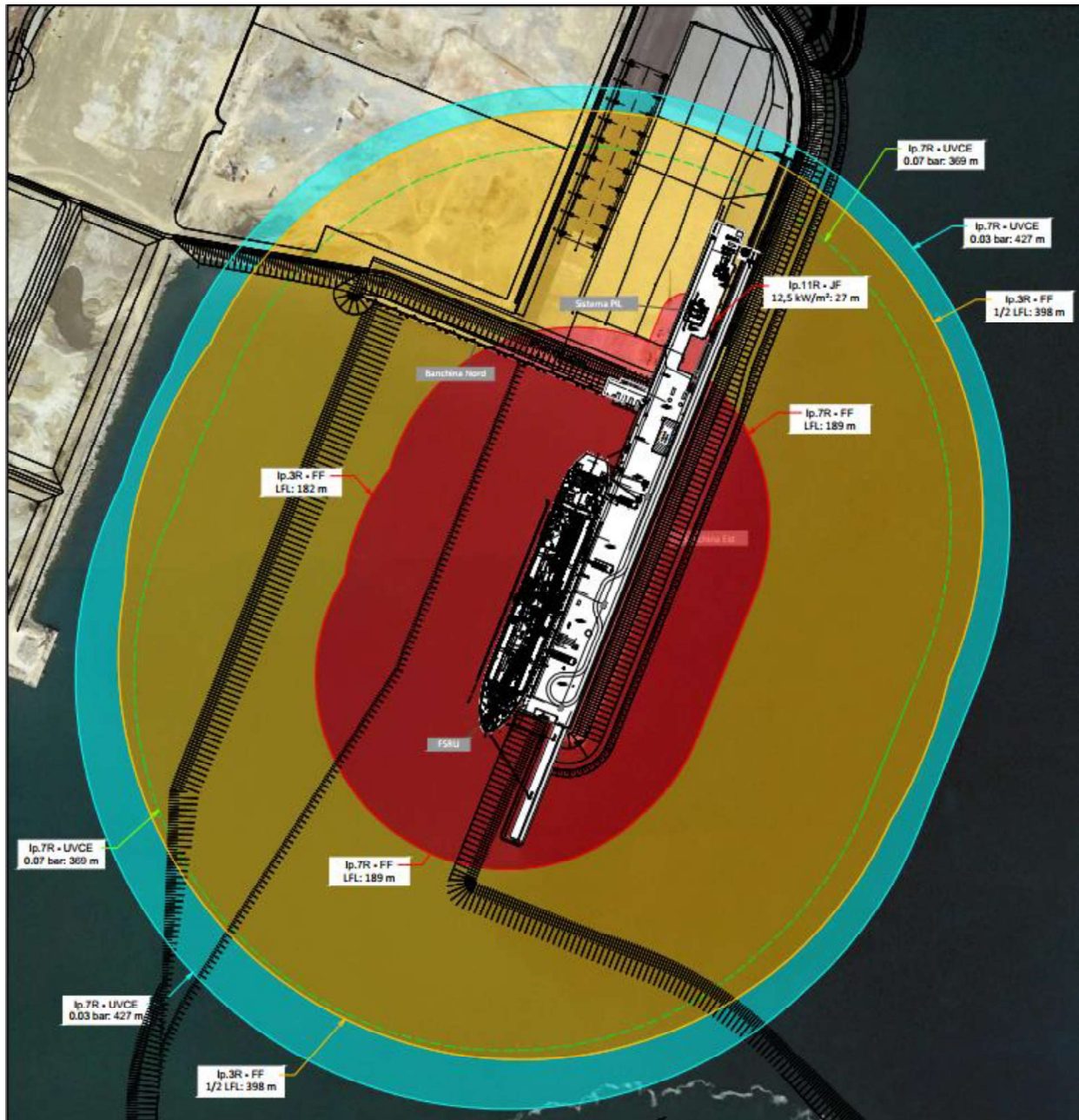
Tenendo conto del perimetro dello stabilimento (inteso come confine dell'area soggetta al controllo del Gestore come definita dalla direttiva Seveso e quindi costituita dalla nave e dalla pertinente area operativa della banchina), tutti gli scenari analizzati nel RdS interessano aree esterne al Terminale. L'elenco degli scenari incidentali ipotizzati nel RdS è riportato in Allegato 5, insieme alla rappresentazione grafica delle corrispondenti aree di danno.



Figura 12 - Layout e battery limits del Terminale

Nella seguente figura è rappresentato invece l'involuppo delle aree di danno di tutti gli scenari incidentali, con indicazione delle relative soglie di danno. Tale rappresentazione grafica ha il

vantaggio di consentire in fase pianificatoria una pronta individuazione delle zone di rischio e più in generale delle zone di pianificazione dell'emergenza.



Elementi utili forniti dal Gestore ai sensi del D.M. 09/05/2001

- I Soglia Elevata letalità
- II Soglia Inizio letalità
- III Soglia Lesioni irreversibili
- IV Soglia Lesioni reversibili

Come si può vedere dalla soprastante figura le aree di danno che interessano in modo diretto il territorio circostante lo stabilimento, non riguardano porzioni del centro cittadino della città di Piombino.

Sono potenzialmente interessate dagli effetti diretti degli scenari incidentali, le seguenti aree portuali e le persone che possono ivi essere presenti:

- Personale imbarcato sulla nave FSRU Italis LNG;
- Personale SNAM presente in banchina Est;
- Personale presente nella porzione della banchina Nord afferente alla ditta PIM e alle società portuali che svolgono le attività di carico/scarico navi;
- Porzione dello specchio di mare antistante la banchina est;
- Porzione del tratto della bocca di porto con esclusione del coinvolgimento del traffico passeggeri in quanto l'area di danno non raggiunge la rotta dei traghetti (così come disciplinato da apposito Regolamento approvato dall'Autorità Marittima)

3.3 – VALORI DI RIFERIMENTO PER LA VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI E ZONE DI PIANIFICAZIONE (ZONA I, ZONA II, ZONA III)

Si riportano i valori di riferimento per la valutazione degli effetti dei diversi scenari incidentali e le zone di pianificazione come indicato dal DPCM del 7 dicembre 2022 “Linee guida per la predisposizione del piano di emergenza esterna, linee guida per l'informazione alla popolazione e indirizzi per la sperimentazione dei piani di emergenza esterna” e dal DM 09/05/2001 “Requisiti minimi di sicurezza in materia di pianificazione urbanistica e territoriale per le zone interessate da stabilimenti a rischio di incidente rilevante”.

I valori e le zone riportate sono relativi agli scenari valutati nel Rapporto di Sicurezza.

Scenario incidentale	I ZONA Elevata letalità	II ZONA Lesioni irreversibili	III ZONA Lesioni reversibili
Incendio (radiazione termica stazionaria)	12,5 Kw/m ²	5 Kw/m ²	3 Kw/m ²
Flash-fire (radiazione termica istantanea)	LFL	--	--
UVCE (sovrappressione di picco)	0,3 bar	0,07 bar	0,03 bar

Tabella 5 - Valori di riferimento per la valutazione degli effetti e zone di pianificazione

3.4 – TIPO DI EFFETTI PER LA POPOLAZIONE E PER L'AMBIENTE INDICATI DAL GESTORE

Gli scenari incidentali di riferimento sono quelli discendenti da eventi iniziatori (Top event) riguardanti essenzialmente la dispersione di GNL (gas naturale liquefatto) o di GN (gas naturale) con successivo innesco della miscela combustibile-aria. Gli scenari incidentali possono pertanto degenerare nella tipologia di cui alla seguente tabella.

EFFETTO SU PERSONE E COSE	TIPOLOGIA DI SCENARIO	DESCRIZIONE SCENARIO
IRRAGGIAMENTO	POOL FIRE	INCENDIO di pozza di liquido infiammabile rilasciato sul terreno (rilascio di GNL in mare)
IRRAGGIAMENTO	JET-FIRE	INCENDIO di sostanza infiammabile in pressione che fuoriesce da un contenitore
IRRAGGIAMENTO (energia termica istantanea)	FLASH-FIRE	INCENDIO in massa di una miscela combustibile-comburente in spazio aperto
SOVRAPPRESSIONE (energia barica)	UVCE (unconfined vapour cloud explosion)	ESPLOSIONE di una miscela combustibile-comburente in spazio aperto

Nel caso specifico non sono previsti scenari incidentali caratterizzati da rilasci di sostanze tossiche per la salute umana, né scenari incidentali con effetti sull'ambiente

3.5 – MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE PER LA POPOLAZIONE NELLE ZONE DI PIANIFICAZIONE

Si precisa che nella fattispecie il termine “popolazione” coincide con il personale operante nell'ambito dell'area Nord del Porto di Piombino, pertanto le misure di autoprotezione nei riguardi degli scenari incidentali sono rivolte al suddetto personale

3.5.1 - MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI SICURO IMPATTO (ZONA I)

Per i due scenari tipi individuati (rilascio di GNL/Gas Naturale con potenziale incendio / esplosione), le misure generali di autoprotezione che è opportuno siano adottate dal personale lavorativo interessato sono di seguito indicate:

- a) conservare la calma ed evitare di creare panico;
- b) se ci si trova all'aperto, interrompere qualsiasi attività mettere in sicurezza le attrezzature e mezzi d'opera ed allontanarsi dalla zona fino a distanza di sicurezza (anche per non ostacolare l'opera dei mezzi di soccorso);
- c) mantenersi aggiornati sulle indicazioni dei soggetti preposti.

In caso di ordine di evacuazione da parte dell'Autorità Preposta, oltre a quanto sopra indicato, si consiglia di seguire i seguenti comportamenti:

- Abbandonare la zona seguendo le istruzioni delle Autorità, secondo percorsi possibilmente trasversali al vento o seguendo percorsi schermati in caso di incendio/esplosioni;
- Dirigersi al Punto di Raccolta indicato dalle Autorità e/o dai soggetti preposti;
- Non utilizzare le automobili per non intralciare i mezzi di soccorso.

3.5.2 - MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI DANNO (ZONA II)

Per i due scenari tipi individuati (rilascio di GNL/Gas Naturale con potenziale incendio / esplosione), le misure generali di autoprotezione che è opportuno siano adottate dal personale lavorativo interessato sono di seguito indicate:

- a) conservare la calma ed evitare di creare panico;
- b) se ci si trova all'aperto, interrompere qualsiasi attività mettere in sicurezza le attrezzature e mezzi d'opera ed allontanarsi dalla zona fino a distanza di sicurezza (anche per non ostacolare l'opera dei mezzi di soccorso);
- c) mantenersi aggiornati sulle indicazioni dei soggetti preposti.

In caso di ordine di evacuazione da parte dell'Autorità Preposta, oltre a quanto sopra indicato, si consiglia di seguire i seguenti comportamenti:

- Abbandonare la zona seguendo le istruzioni delle Autorità, secondo percorsi possibilmente trasversali al vento o seguendo percorsi schermati in caso di incendio/esplosioni;
- Dirigersi al Punto di Raccolta indicato dalle Autorità e/o dai soggetti preposti;
- Non utilizzare le automobili per non intralciare i mezzi di soccorso.

3.5.3 - MISURE GENERALI DI AUTOPROTEZIONE NELLA ZONA DI ATTENZIONE (ZONA III)

Per i due scenari tipi individuati (rilascio di GNL/Gas Naturale con potenziale incendio / esplosione), le misure generali di autoprotezione che è opportuno siano adottate dal personale lavorativo interessato sono di seguito indicate:

- a) conservare la calma ed evitare di creare panico;
- b) se ci si trova all'aperto, interrompere qualsiasi attività mettere in sicurezza le attrezzature e mezzi d'opera ed allontanarsi dalla zona fino a distanza di sicurezza (anche per non ostacolare l'opera dei mezzi di soccorso);
- c) mantenersi aggiornati sulle indicazioni dei soggetti preposti.

In caso di ordine di evacuazione da parte dell'Autorità Preposta, oltre a quanto sopra indicato, si consiglia di seguire i seguenti comportamenti:

- Abbandonare la zona seguendo le istruzioni delle Autorità, secondo percorsi possibilmente trasversali al vento o seguendo percorsi schermati in caso di incendio/esplosioni;
- Dirigersi al Punto di Raccolta indicato dalle Autorità e/o dai soggetti preposti;
- Non utilizzare le automobili per non intralciare i mezzi di soccorso.

SEZIONE 4 - ELEMENTI TERRITORIALI ED AMBIENTALI VULNERABILI ESPOSTI A RISCHIO

4.1 DATI DELLA POPOLAZIONE OPERANTE NELL'AREA

AREA DI INVILUPPO		
	MINIMO	MASSIMO
LAVORATORI AREA P.I.M.	0	100
LAVORATORI BANCHINA NORD E EVENTUALI MEMBRI EQUIPAGGIO NAVI ORMEGGiate	0	30
BORDO FSRU	32	44
TERMINAL SNAM	10	50
AREE ADIACENTI - AREE NORD PORTO PIOMBINO		
	MINIMO	MASSIMO
LAVORATORI AREE PIM	5	400
IMPRESE MANUTENZIONI E SERVIZI PORTUALI	0	10
TOTALE	47	634

4.2 – INFRASTRUTTURE PORTUALI, STRADALI E AREOPORTUALI.

Relativamente alle infrastrutture portuali, nelle aree di inviluppo insistono la diga foranea del porto di Piombino, posta a protezione del lato Nord-Est del porto; la Banchina Est, parte integrante del terminal, dove è ormeggiata la Nave ITALIS LNG; la Banchina Nord, posta sul lato Ovest della FSRU.

Per quanto concerne la viabilità, all'interno delle aree di inviluppo, non vi sono vie di collegamento strategiche, fatta salva la viabilità per il raggiungimento via terra del Terminal SNAM.

Tuttavia, ancorché non esposta al rischio, vi è da registrare la principale rete viaria di collegamento composta dalla Bretella di collegamento Gagno – Porto industriale, posta nelle adiacenze dell'area SNAM (vedasi planimetria Allegato 5).

Inoltre, quale viabilità alternativa per il raggiungimento dell'Area vi è la viabilità interna al complesso siderurgico con accesso da Località Ischia di Crociano.

Pur non essendo compresa nelle aree di rischio, nelle vicinanze – circa 1.100 metri - insiste l'area portuale destinata al traffico passeggeri. Al riguardo, in caso di Allarme/Emergenza, come indicato nelle specifiche procedure di azione, al fine di agevolare le operazioni di soccorso e di gestione delle emergenze, a cura del Comandante del Porto di Piombino, verrà disposta l'interruzione del traffico navale, ivi compreso quello traghettiistico.

SEZIONE 5 - MODELLO ORGANIZZATIVO DI INTERVENTO

5.1 – CENTRI OPERATIVI ATTIVATI – C.C.S., C.O.C., P.C.A.

C.C.S.

Il Centro di Coordinamento dei Soccorsi (CCS) viene attivato dal Prefetto presso la Sala Operativa della Prefettura o laddove venga ritenuto opportuno in altra sede. Nel caso specifico, in relazione alle caratteristiche dello scenario e degli eventi in atto, il CCS può insediarsi, su decisione del Prefetto, anche presso la sala controllo dell'AdSP o la sede della Capitaneria di Porto-Ufficio Circondariale m.mo di Piombino, avvalendosi degli strumenti e delle apparecchiature di monitoraggio ivi presenti e garantendo il collegamento da remoto con la Prefettura ed ogni altra Autorità ed Organismo coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Il CCS ha la funzione di supportare il Prefetto nell'attuazione delle attività previste nel PEE e per ogni attività di valutazione e di attuazione di tutte le misure necessarie da adottare per garantire la protezione della popolazione e la salvaguardia dell'ambiente e dei beni.

In particolare, sulla base delle informazioni e dei dati relativi all'evoluzione della situazione, il CCS provvede a coordinare e gestire il sistema di risposta ai vari livelli di allerta (attenzione, preallarme, allarme-emergenza esterna, cessato allarme).

Tra le attività di competenza del CCS si annoverano:

- attività di supporto alle richieste che pervengono dal Direttore Tecnico dei Soccorsi il quale, mantiene un flusso di informazione costante con il Centro di Coordinamento sulla situazione in corso nell'area di intervento;
- attività di assistenza alla popolazione interessata, anche indirettamente, dall'evento e eventuale gestione di evacuazione della stessa anche in aree altamente urbanizzate, definendo modalità e tempi e predisposizione di soluzioni alloggiative alternative;
- attività di supporto alle richieste che pervengono da ARPAT per il monitoraggio ambientale in zona sicura esterna all'area dell'intervento;
- attività di informazione alle sale operative nazionali sull'evoluzione complessiva dell'evento;
- gestione dei rapporti con i mass media, prevedendo spazi idonei dedicati agli incontri con i giornalisti;
- organizzazione di attività finalizzate al ripristino della situazione ordinaria anche con particolare riferimento al monitoraggio ambientale.

Stante una situazione di emergenza in atto il Prefetto assumerà le determinazioni di competenza anche in materia di ordine e sicurezza pubblica.

I rappresentanti di tutti gli Enti che intervengono in emergenza con potere decisionale dovranno recarsi al CCS al fine di supportare il Prefetto nell'individuazione delle strategie da attuare per assicurare la tutela della popolazione, dell'ambiente e dei beni.

In fase emergenziale potranno essere invitate al tavolo anche altre figure che non sono state previste in fase di redazione del PEE e delle quali, su valutazione del CCS, si riterrà opportuna la presenza.

Rispetto alla composizione formale il CCS potrà essere integrato sulla base delle effettive esigenze legate all'emergenza ed in base alle valutazioni del caso.

C.O.C

Al verificarsi dell'emergenza il Sindaco, quale Autorità territoriale di Protezione Civile, attiva il Centro Operativo Comunale (C.O.C.) per attuare le azioni di salvaguardia e assistenza alla popolazione **indirettamente interessata dall'evento**, coordinando l'impiego delle Organizzazioni di Volontariato di Protezione civile, di cui al D.P.R. n. 194/2001, fermo restando che il relativo

personale dovrà essere adeguatamente formato e dotato di DPI. Le Organizzazioni di Volontariato di Protezione civile devono operare esclusivamente all'esterno delle Zone di Danno, fornendo supporto alle FF.OO. in occasione dei posti di blocco stradali, nei limiti delle attività consentite ai Volontari di Protezione Civile secondo le disposizioni vigenti (ad es. per espletare l'attività di informazione alla popolazione o per la distribuzione di beni di prima necessità).

Si rammenta che nel caso specifico, sulla base dell'analisi di rischio relativa all'installazione ed esercizio del rigassificatore, gli effetti stimati di un eventuale scenario incidentale non interessano aree del Comune di Piombino esterne al Porto; pertanto le attività di sostegno alla popolazione si concretizzano principalmente, già dalla fase di attenzione e/o preallarme, nella gestione dei disagi che potrebbero interessare i cittadini in relazione a fenomeni di apprensione per la mancanza o inesattezza di informazioni sugli eventi in atto e a disservizi del trasporto pubblico o del traffico veicolare per la gestione della viabilità dei mezzi di soccorso.

P.C.A.

Il P.C.A. (Posto di Comando Avanzato) è il posto del coordinamento operativo sul luogo dell'incidente, diretto dal Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) e finalizzato al coordinamento delle attività di soccorso tecnico urgente, Soccorso Sanitario, Ordine e Sicurezza Pubblica, Viabilità, Assistenza alla popolazione, Ambiente. Esso è localizzato nella zona di supporto alle operazioni.

Solitamente il PCA si identifica nell'UCL (Unità di Comando Locale), ovvero nell'automezzo operativo dei Vigili del Fuoco allestito per la direzione delle operazioni di soccorso sul luogo dell'evento. Tuttavia, in relazione alla tipologia e alla durata degli scenari emergenziali, al numero di forze in campo da coordinare, alle specifiche necessità di monitoraggio degli eventi, il PCA può insediarsi in luogo distinto dal punto di stazionamento dell'UCL VVF.

In particolare, nel caso specifico, in relazione alle caratteristiche dello scenario e degli eventi in atto, il PCA può insediarsi, su decisione del DTS e salvo che non vi sia insediato il CCS, anche presso la sala controllo dell'AdSP o la sede della Capitaneria di Porto-Ufficio Circondariale m.mo di Piombino, avvalendosi degli strumenti e delle apparecchiature di monitoraggio ivi presenti e garantendo il collegamento con la Prefettura ed ogni altra Autorità ed Organismo coinvolti nella gestione dell'emergenza.

Costituzione

Nel PCA saranno presenti i rappresentanti degli Enti preposti al primo coordinamento delle operazioni di emergenza:

- Comandante Provinciale VVF o suo Delegato (Vice Comandante/Funziionario di guardia)
- Rappresentanti Forze dell'Ordine (Polizia, Carabinieri, Guardia di Finanza)
- Rappresentante dell'Ufficio Circondariale m.mo di Piombino
- Rappresentante dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
- Comandante della Polizia Municipale (Comune di Piombino) o suo delegato
- Rappresentante della Protezione civile del Comune di Piombino
- Rappresentante della protezione civile della Provincia di Livorno
- Rappresentante ARPAT
- Rappresentante ASL e 118
- Rappresentante Provincia (Unità Operativa)
- Rappresentanti Volontari di Protezione Civile

Il Comandante Provinciale VVF, o suo delegato, in qualità di Direttore Tecnico dei Soccorsi nell'immediatezza disporrà dal PCA l'attuazione dei provvedimenti necessari a mitigare le conseguenze, di concerto con i rappresentanti degli altri Enti presenti sul posto.

Compiti

Nel PCA, appena costituito, si raccolgono le informazioni principali, i dati sulla situazione e le richieste che pervengono dalle strutture operative, si quantificano le esigenze e in relazione alle disponibilità di uomini e mezzi si elaborano strategie di intervento; si concordano direttive ed istruzioni per il soccorso e l'assistenza.

Potrà essere istituito ad adeguata distanza dallo stabilimento in questione, (in un'area tra quelle preliminarmente individuate) al fine di dirigere adeguatamente le operazioni di soccorso.

In prossimità dell'area destinata a Posto di Comando, si concentreranno i mezzi operativi e le risorse dei VV.F. strettamente necessari a fronteggiare l'emergenza; le successive ulteriori risorse saranno dislocate nelle aree di ammassamento mezzi individuate nelle aree indicate nelle planimetrie allegata al presente piano.

Nel P.C.A. si potranno tenere eventuali briefings operativi, mentre le strutture sanitarie si organizzeranno per i triage medici presso il P.M.A.

Il coordinamento delle operazioni di soccorso tecnico è affidato al DIRETTORE TECNICO DEI SOCCORSI (DTS) nella persona del COMANDANTE DEI VIGILI DEL FUOCO.

Possibili aree dove costituire il posto di comando avanzato.

Il PCA sarà istituito nelle immediate vicinanze dello stabilimento in ragione alla tipologia dell'evento, all'esterno delle aree di potenziale pericolo.

Ulteriori soggetti coinvolti a supporto delle funzioni espletate dal PCA potranno essere individuati dal Prefetto e dal sistema di protezione civile.

Il DTS manterrà costantemente i contatti con il CCS informandolo degli interventi in atto nella zona di soccorso. A seconda delle specifiche esigenze che si potranno presentare, il DTS può disporre l'intervento al PCA dei rappresentanti degli ulteriori enti di supporto che si renderanno necessari.

In generale, i rappresentanti degli enti che giungono al PCA assicurano il mantenimento in efficienza dei propri strumenti di comunicazione e delle proprie dotazioni tecniche e cartografiche necessarie per la gestione dell'emergenza.

In merito alle caratteristiche che deve possedere il PCA, deve garantire l'attivazione h24.

Nella cartografia allegata al presente piano all'Allegato 5 sono individuate le due possibili posizioni ove collocare fisicamente il P.C.A.. A discrezione del DTS, secondo le particolari condizioni che possono caratterizzare lo scenario in atto, il posizionamento del PCA potrà essere individuato in altro ambito della Darsena Nord del Porto.

5.2 – ZONE DI PIANIFICAZIONE: ZONE DI RISCHIO, ZONA DI SOCCORSO, ZONA DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI

Sono le zone definite in fase di pianificazione di emergenza in relazione all'estensione delle aree di danno stimate per gli scenari incidentali ipotizzati e si distinguono in: zone a rischio, zona di soccorso, zona di supporto alle operazioni.

5.2.1 – ZONE A RISCHIO

Le zone a rischio sono state individuate tramite l'analisi di sicurezza dello stabilimento e sono definite in funzione di valori dei limiti di soglia di riferimento per la valutazione degli effetti e si distinguono

in: prima zona (o zona di sicuro impatto), seconda zona (o zona di danno), terza zona (o zona di attenzione). Per un dettaglio delle suddette zone si rimanda alla sezione 3 del presente PEE.

Per il dettaglio dei singoli scenari incidentali valutati nell'analisi di rischio dello stabilimento si rimanda all'Allegato 5 - Punto 5.3 del presente Piano (Allegato I.5 RdS e planimetrie aree di danno).

5.2.2 – ZONA DI SOCCORSO

È la zona in cui opera il solo personale autorizzato dal Corpo Nazionale dei VV.F. e comprende tutte le zone a rischio individuate (zona di sicuro impatto, zona di danno, zona di attenzione) nelle quali si possono risentire gli effetti dell'incidente rilevante.

La zona di soccorso può essere modificata dal DTS sulla base di condizioni contingenti che possono comunque verificarsi rispetto a quanto pianificato nel presente documento.

5.2.3 – ZONA DI SUPPORTO ALLE OPERAZIONI

La zona di supporto alle operazioni è esterna alla zona di soccorso ed è l'area adibita alle attività tecniche, sanitarie, logistiche, scientifiche e operative connesse al supporto delle operazioni da espletare. Nella zona di supporto alle operazioni sono localizzati il PCA, l'area di ammassamento soccorritori e risorse, i corridoi di ingresso e uscita verso la zona di soccorso, i cancelli rispetto all'area esterna, il posto medico avanzato (PMA) e quanto altro necessario e funzionale per la gestione dell'intervento (es. misure ambientali). Possono essere individuate distinte aree facenti parte della "zona di supporto alle operazioni" in relazione alla complessità dello scenario ed al sistema viario di ingresso e uscita dall'area stessa.

Come per la zona di soccorso, anche la zona di supporto di alle operazioni può essere modificata dal DTS sulla base di condizioni contingenti che possono comunque verificarsi rispetto a quanto pianificato nel presente documento.

In Allegato 5.5 b sono riportate le aree prioritariamente utilizzabili per il supporto alle operazioni, l'ammassamento dei mezzi di soccorso e l'insediamento del PCA e del PMA.

5.3 –CORRIDOI DI INGRESSO E USCITA DEI MEZZI DI SOCCORSO, AREA DI AMMASSAMENTO SOCCORRITORI E RISORSE, POSTO MEDICO AVANZATO

CORRIDOI DI INGRESSO E USCITA DEI MEZZI DI SOCCORSO

Nell'Allegato 5.5 a sono individuati i percorsi di accesso per i mezzi di soccorso. In particolare sono state identificate 3 tipologie di itinerario per raggiungere la zona delle operazioni:

1) VIABILITÀ DI ACCESSO PRIMARIA (linea **ROSSA**)

In corrispondenza della rotatoria sita in località Gagno convergono:

- Viale Unità d'Italia (itinerario che viene prioritariamente impiegato dalla prima squadra VVF proveniente dal distaccamento di Piombino o dai mezzi di soccorso sanitario provenienti dal Presidio Ospedaliero Villamarina);
- Strada Provinciale Della Principessa (dalla quale provengono le ulteriori risorse extracomunali).

Dalla rotatoria si ha poi il collegamento diretto, grazie alla nuova bretella di allacciamento, verso la Darsena Nord; l'accesso alla Darsena è gestito tramite il cancello identificato nel varco presidiato di AdSP;

2) VIABILITÀ DI ACCESSO SECONDARIA (linea **ARANCIONE TRATTEGGIATA**)

Tale itinerario, alternativo per i mezzi di soccorso cittadini, prevede la possibilità di accedere alla zona delle operazioni dal Porto di Piombino, tramite il cancello di JSW. Il suddetto itinerario, una volta entrati nell'area dell'ex acciaieria, si riallaccia al tratto terminale della viabilità di accesso primaria, in corrispondenza della rotatoria dove è insediato il varco di AdSP;

3) VIABILITÀ DI ACCESSO TERZIARIA (linea **GIALLA TRATTEGGIATA**)

Il suddetto itinerario tiene conto della possibilità di accedere alla zona delle operazioni anche dall'ingresso del sito siderurgico JSW sito in località Ischia di Crociano.

Tale itinerario potrebbe ragionevolmente essere adatto per la raccolta delle risorse provenienti dai Comuni e dalle Province limitrofe (Strada Provinciale della Principessa, SP40 (della Base Geodetica), SS398 ed SS1 Aurelia), considerati i vasti piazzali antistanti l'ingresso dell'Acciaieria. Inoltre anche questo percorso si riallaccia al primario ed al secondario in corrispondenza della rotatoria dove è insediato il cancello di AdSP;

AREA DI AMMASSAMENTO DEI MEZZI DI SOCCORSO

Nella cartografia allegata al presente piano all'Allegato 5.5 b è individuata la posizione ove collocare fisicamente l'area di ammassamento dei mezzi di soccorso. Tale area risulta adeguata per posizionamento e dimensioni, dal momento che vi è la possibilità di incolonnare numerosi mezzi in prossimità del PCA e del PMA, senza interferire con la viabilità degli altri mezzi di soccorso.

Un'ulteriore area di ammassamento dei mezzi è quella individuata in località Ischia di Crociano, nei piazzali antistanti l'ingresso principale di JSW che, come evidenziato al precedente paragrafo, può essere adibita quale area di raccolta e smistamento delle risorse provenienti dagli altri Comuni e fuori provincia.

POSTO MEDICO AVANZATO

Nella cartografia allegata al presente piano all'Allegato 5.5 a è individuata la posizione ove collocare fisicamente il Posto medico avanzato che è da intendersi posizionato all'interno dello stabilimento PIM.

Richiedendo tale presidio fino a 60x60 mq di spazio adeguatamente pavimentato, si ritiene che nel contesto portuale tale area sia idonea ad ospitare il PMA, poiché in caso di emergenza l'area parcheggio del cantiere navale sarebbe comunque oggetto di procedure di evacuazione del personale eventualmente presente.

Tale area risulterebbe, altresì, disponibile e sgombra da autoveicoli in tempi più che compatibili con l'insediamento del presidio medico.

In caso di necessità, altre aree della darsena potrebbero essere individuate tra quelle di futura concessione, in base all'effettivo stato di occupazione della precitata area nel momento dell'emergenza.

ATTERRAGGIO/DECOLLO ELICOTTERO

Non risultando possibile a priori individuare un'area per l'atterraggio/decollo elicottero, ai fini del PEE, questa sarà determinata durante l'emergenza in funzione dell'effettiva disponibilità di spazio delle aree di banchina in concessione.

5.4 –CANCELLI E PERCORSI ALTERNATIVI INERENTI AI CORRIDOI DI INGRESSO/USCITA DEI MEZZI DI SOCCORSO

Per quanto riguarda i cancelli e i percorsi alternativi per i mezzi di soccorso si fa riferimento alla cartografia di cui all'Allegato 5.6 (Mappa cancelli) precisando che i cancelli per ingresso ed allontanamento dei mezzi di emergenza sono:

Cancello 1 VIALE REGINA MARGHERITA – VIA IGNAZIO SILONE

Cancello 2 ROTONDA VIA PISA- VIA PORTOVECCHIO

Cancello 3 ROTONDA VIA PISACANE- VIA CAVALLOTTI

Cancello 4 ROTONDA VIALE UNITÀ D'ITALIA- VIALE DELLA RESISTENZA

Cancello 5 ROTONDA S..O.L.

Cancello 6 ROTONDA LOC. GAGNO

Cancello 7 ROTONDA TERRE ROSSE

5.5 –MODELLO ORGANIZZATIVO DELL'INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE RILEVANTE

L'incidente rilevante, definito dal D.Lgs. 105/2015 come “un evento quale un'emissione, un incendio o un'esplosione di grande entità, dovuto a sviluppi incontrollati che si verificano durante l'attività di uno stabilimento, e che dia luogo ad un pericolo grave, immediato o differito per la salute umana o per l'ambiente, all'interno o all'esterno dello stabilimento e in cui intervengano una o più sostanze pericolose”, è un evento che richiede urgenti provvedimenti di difesa per la popolazione e tutela dell'ambiente e, quindi, tempestivi e qualificati interventi per fronteggiarlo. L'attivazione del PEE, approvato dal Prefetto di Livorno e notificato ai soggetti interessati, comporta l'avvio automatico delle procedure individuate dal piano. L'esperienza tratta dagli interventi per le pubbliche calamità, dalle esercitazioni di protezione civile svolte, hanno dimostrato la fondamentale importanza della attivazione immediata, nella fase iniziale di un'emergenza estesa, di un Sistema di Comando e Controllo in grado di affrontare e risolvere i problemi connessi con l'indeterminatezza della situazione, il coordinamento e la gestione degli interventi di soccorso. Il coordinamento delle attività è affidato dalle disposizioni vigenti al Prefetto il quale, in situazioni d'emergenza, al fine di garantire nell'area colpita il massimo coordinamento delle operazioni di soccorso ed esercitare la direzione unitaria degli interventi, attiva la Sala Operativa di Protezione Civile e si avvale, quale Organo

collegiale di supporto alle sue decisioni, del Centro di Coordinamento dei Soccorsi (CCS), in cui coesistono i rappresentanti delle organizzazioni di soccorso (funzioni essenziali).

SEZIONE 6 - STATI DI ATTUAZIONE E PIANI OPERATIVI DEL PEE

6.1 – ORGANIZZAZIONE E PROCEDURE PER I VARI STATI DEL PEE

Ai fini della graduale attivazione per l'intervento degli enti e delle strutture interessate, il PEE si articola secondo i seguenti stati:

ATTENZIONE: Stato conseguente ad un **evento che**, seppur privo di ripercussioni all'esterno dello stabilimento, per come si manifesta (es. forte rumore, fumi, nubi di vapori, ecc.), **potrebbe essere avvertito dalla popolazione creando, così, in essa una forma incipiente di allarmismo e preoccupazione, per cui si rende necessario attivare una procedura informativa da parte dell'Amministrazione comunale; in questa fase non è richiesta l'attuazione delle procedure operative del PEE.** Possono rientrare in questa tipologia, oltre agli eventi che riguardano ad esempio limitati rilasci di sostanze "Seveso" (es. un trafilamento), anche eventi che non coinvolgono sostanze pericolose ai sensi del D.lgs.105/2015 (es. sostanze irritanti, incendi di materiale vario).

PREALLARME: Stato conseguente ad un **incidente connesso a sostanze pericolose "Seveso", i cui effetti di danno non coinvolgono l'esterno dello stabilimento** e che per particolari condizioni di natura ambientale, spaziale, temporale e meteorologiche, potrebbe evolvere in una situazione di allarme. Esso comporta la necessità di attivazione di alcune delle procedure operative del PEE (es. viabilità e ordine pubblico) e di informazione alla popolazione. In questa fase, il gestore richiede l'intervento di squadre esterne dei VV.F., informa il Prefetto e il Sindaco ed altri soggetti eventualmente individuati nel PEE; sono allertati tutti i soggetti previsti affinché si tengano pronti a intervenire in caso di ulteriore evoluzione dell'evento incidentale, e vengono attivati i centri di coordinamento individuati dal PEE. Il Prefetto può attivare il CCS, coordinando le azioni già poste in essere (es. viabilità ed ordine pubblico).

ALLARME/

EMERGENZA: Stato che si attiva, su disposizione del Prefetto, quando **l'evento incidentale richiede necessariamente, per il suo controllo, l'ausilio dei VV.F. e di altre strutture/enti, fin dal suo insorgere** o a seguito del suo sviluppo incontrollato e **può coinvolgere**, con i suoi effetti di danno di natura infortunistica, sanitaria ed ambientale, **aree esterne allo stabilimento**, con valori di irraggiamento, sovrappressione e tossicità riferiti a quelli utilizzati per la stima delle conseguenze ("Valori di riferimento per la valutazione degli effetti").

CESSATO

ALLARME: Il cessato allarme è **disposto dal Prefetto, sentito il Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS) ed i referenti per le misure ed il monitoraggio ambientale, per le attività di messa in sicurezza del territorio e dell'ambiente e le altre figure presenti nel CCS.** Il Prefetto, nell'ambito del Centro di Coordinamento Soccorsi, dichiara il cessato allarme e lo comunica al Gestore e al Sindaco. A seguito della

dichiarazione di cessato allarme iniziano le azioni per il ritorno alla normalità (situazione antecedente all'incidente), consentendo alla popolazione, se evacuata, di rientrare in casa.

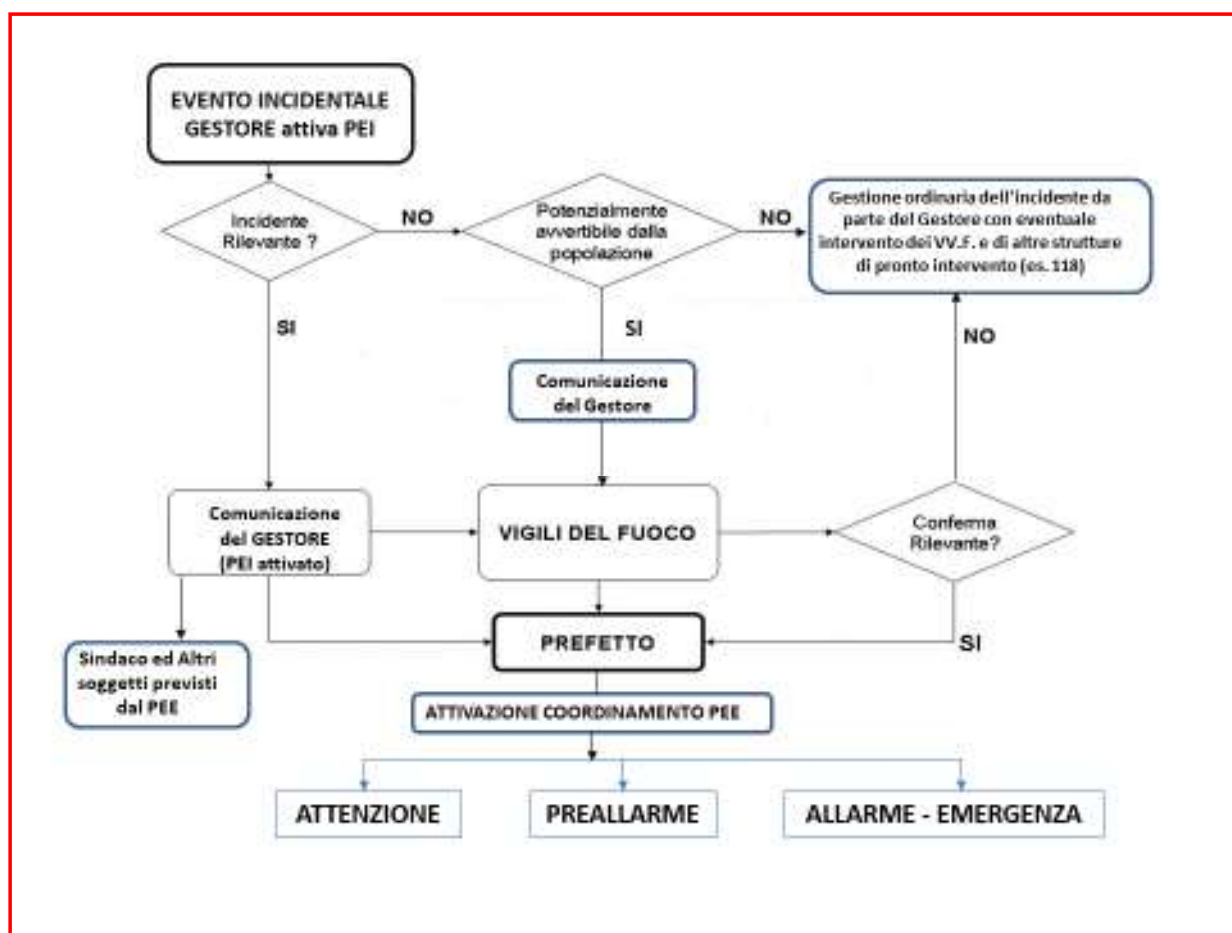
Il coordinamento tra le forze di pronto intervento a seguito della segnalazione del gestore è assicurato prioritariamente mediante scambio di informazioni tra la Sala Operativa dei Vigili del Fuoco e quelle della Questura e del 118 le quali, a loro volta, informeranno le strutture operative delle forze direttamente collegate secondo le modalità definite nell'Allegato 3.

Il Prefetto, sulla base delle risultanze delle comunicazioni ricevute e sentito anche il direttore tecnico dei soccorsi, convoca il CCS per l'adozione dei provvedimenti di competenza, compresa l'attivazione del PEE, ove ritenuto necessario.

Il Sindaco informa la popolazione interessata, sull'evento incidentale in corso sulla base delle indicazioni ricevute dal Prefetto.

Le comunicazioni tra i soggetti interessati avvengono con tutti i mezzi a disposizione prevedendo, per quanto possibile, anche situazioni di difficoltà per mancanza dei servizi essenziali (si veda Allegato 1).

Di seguito è riportato uno schema di flusso di massima per l'attivazione del PEE.



6.2 – STATO DI ATTENZIONE: QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI

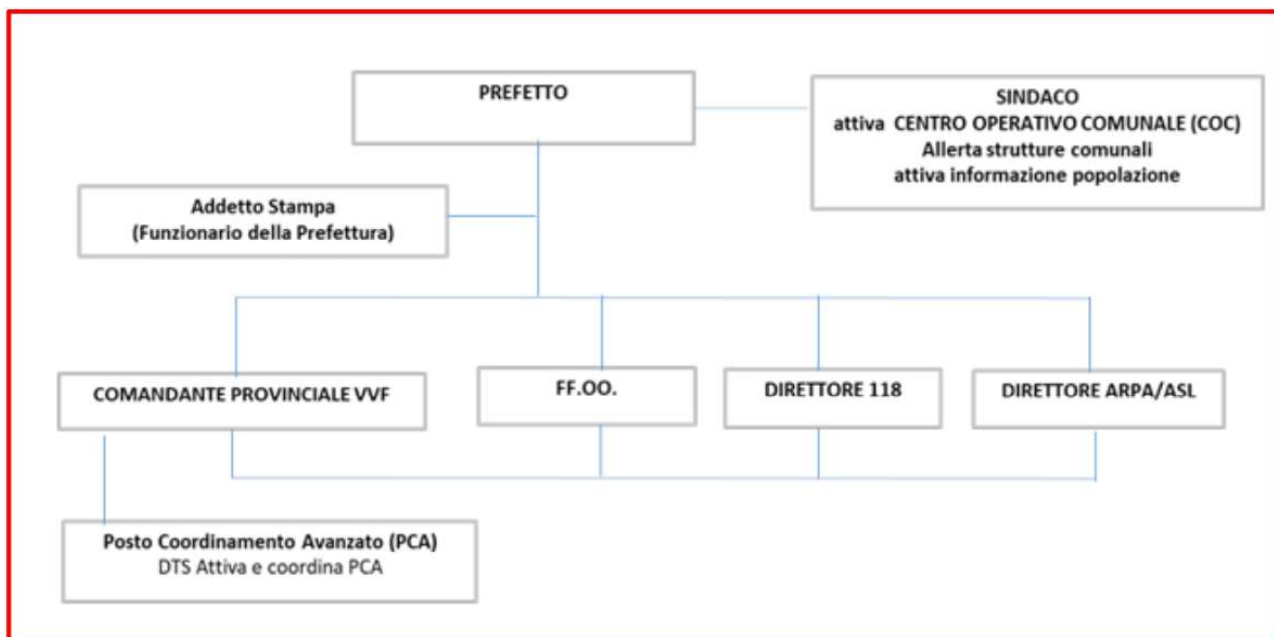
La situazione di "Attenzione" non comporta la necessità di attivare procedure operative, bensì quella di attivare una procedura informativa da parte del gestore nei confronti dei soggetti individuati quali destinatari della comunicazione dell'accadimento di un evento incidentale.

La comunicazione si rende necessaria in quanto l'evento in corso, pur senza effetti dannosi all'esterno dello stabilimento, potrebbe creare allarmismi ed apprensione nella popolazione. Nella fattispecie questo potrebbe particolarmente accadere se l'evento avvenisse durante la stagione turistica, in un momento di intenso affollamento di persone presso i moli dei traghetti passeggeri del Porto.

In questa fase il gestore informa i VV.F., il Prefetto, il Sindaco, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e l'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) in merito agli eventi in corso, al fine di consentirne l'opportuna gestione.

6.3 – STATO DI PREALLARME: SCHEMA DI FLUSSO, QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI PER I VARI ENTI/STRUTTURE

Lo stato di "Preallarme", che corrisponde ad un livello superiore rispetto a quello di attenzione, prevede l'avvio da parte delle figure coinvolte di una serie di azioni per la predisposizione degli interventi operativi, così come previsto nei piani di settore (ad esempio l'attivazione del PCA, inizio predisposizione dei cancelli, ecc.). Si riporta di seguito lo schema di attuazione del modello di intervento del PEE in fase di "preallarme" con un quadro delle principali azioni per i vari enti e strutture:



Di seguito è riportato un quadro delle principali azioni per i vari enti e strutture nello stato di preallarme:

Ente/struttura	Azioni
Gestore dello stabilimento	Il gestore/responsabile del Piano di Emergenza Interno: - Riceve la comunicazione di una situazione di emergenza dal Master (Comandante) /Chief Officer (Primo Ufficiale).

	<ul style="list-style-type: none"> - Attiva o fa attivare un suo delegato affinché presidi in continuo l'evento. - Informa, o fa informare attraverso un suo delegato, le Autorità / Enti secondo quanto previsto dal seguente Piano. - Rimane in contatto con il PCA (ove già attivato) e fornisce informazioni sull'evolversi della situazione - Segue costantemente l'evoluzione dell'incidente ed aggiorna le informazioni comunicando al Prefetto, al Sindaco e ai Vigili del Fuoco, non appena ne venga a conoscenza, l'impianto, il serbatoio o l'elemento coinvolto nell'incidente rilevante.
<p>Master della FSRU (Comandante oppure Primo Ufficiale/Chief Officer)</p>	<p>Il Master dell'FSRU (Comandante) oppure il Chief Officer (Primo Ufficiale) è la funzione che :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Classifica l'emergenza, coordina l'attivazione del Piano di Emergenza Interno e gestisce le operazioni di emergenza a bordo della FSRU - Coordina le operazioni di emergenza o le azioni da intraprendere dal ponte di comando o da un centro di comando alternativo. - In funzione dell'evento attiva o fa attivare le chiamate in accordo all'Emergency Contact List (Allegato 2 PEI). - Attiva, anche per il tramite del personale incaricato, il sistema di allertamento, che dovrà essere mantenuto sempre in efficienza. - Valuta i rapporti, consulta i piani di emergenza specifici della nave e decide le misure di controllo dei danni consultando il piano di controllo. - Coordinandosi con il Coordinatore di Pronto Intervento On Shore (CPIOS) e sulla base dell'evento in atto, valuta la richiesta di intervento dei soccorsi esterni e se necessario richiede al personale incaricato di chiamare il Numero Unico di Emergenza 112. - Ordina l'istituzione di zone sicure per il personale non coinvolto nel controllo dei danni, se del caso. - Valuta la necessità di evacuazione. - Intraprende qualsiasi altra azione ritenuta necessaria per il controllo dei danni. - Quando la situazione è sotto controllo, avvisa il personale.
<p>Il Coordinatore di Pronto Intervento OnShore (CPIOS)</p>	<p>Il Coordinatore di Pronto Intervento Onshore (CPIOS), reperibile 24/7, coordinandosi con il Master (Comandante) dell'FSRU e il Dispacciatore In Turno Onshore (DITOS) operatore turnista di sala controllo da remoto a San Donato Milanese è la funzione che nel più breve tempo possibile provvede a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acquisire tutte le informazioni necessarie ad una corretta valutazione e localizzazione dell'intervento. - Richiedere, se necessario, la chiamata in pronto intervento degli Operatori di Pronto Intervento Onshore (OPIOS), - Coordinare l'azione degli OPIOS sulla base delle informazioni del Master (Comandante)/Chief Officer (Primo Ufficiale) sull'evolversi dell'emergenza e tenendo conto della possibile

	<p>estensione dell'area di danno.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Raggiungere, se del caso e se non già presente, lo stabilimento. - Sulla base dell'evento in atto, valutare la richiesta di intervento dei soccorsi esterni.
Il Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS)	<p>Figura turnista che riceve la richiesta di pronto intervento e attiva il CPIOs nella gestione degli eventi dalla Sala Controllo remota presso "Dispacciamento SNAM Rete Gas" di San Donato Milanese. I suoi compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Operazioni dalla sala controllo remota sulla valvola di ingresso PIL (Punto Intercetto Linea) ubicata presso il terminale - Monitoraggio dei segnali del Punto di Intercetto Linea (PIL) <p>Il DITOS si coordina con il CPIOs. Può essere contattato dal Master (Comandante) della FSRU, dall'addetto alla vigilanza presente h 24 e tramite il numero di emergenza affisso fuori dal cancello di ingresso e lungo la banchina del terminale.</p>
Operatore di Pronto Intervento OnShore (OPIOs)	<p>Personale reperibile che supporta il CPIOs nella gestione operativa degli eventi di pronto intervento in banchina. I loro compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Interventi operativi, con le attrezzature antincendio disponibili in banchina. - Operazioni di sgancio dell'alimentazione elettrica di banchina. - Interventi operativi e/o di verifica sulle apparecchiature di banchina (e.g.: manifold, metanodotto, sfiato di emergenza, vent) - Monitoraggio degli impianti dalla sala controllo di banchina <p>Gli OPIOs riportano al CPIOs e tra di essi è individuato un Preposto, che agisce da caposquadra.</p>
Prefetto/Prefettura	<ul style="list-style-type: none"> - Informa la Regione, la Provincia, ed il/i Comune/Comuni interessati dell'evento in atto e si tiene in contatto con il DTS Comandante dei Vigili del Fuoco, o suo delegato, presente nel PCA (ove attivato) - Coordina l'emergenza e, sulla base degli elementi tecnici forniti dal DTS e dell'eventuale evolversi della situazione, attiva il CCS, ove previsto dal PEE
Comando Vigili del Fuoco	<ul style="list-style-type: none"> - Invia presso lo stabilimento le unità necessarie per la gestione dell'intervento e assume la direzione tecnico-operativa dell'intervento - Istituisce il posto di coordinamento avanzato (PCA) - Attiva un flusso informativo di scambio informazioni e coordinamento con le sale operative delle strutture del soccorso sanitario, delle forze dell'ordine - Tiene i contatti con il CCS (ove attivato) tramite il DTS - Richiede l'intervento dell'ARPA
Servizio Emergenza Sanitaria 118	<ul style="list-style-type: none"> - Invia al PCA il personale necessario alla gestione delle funzioni di competenza del servizio di emergenza sanitaria

	<ul style="list-style-type: none"> - Pre-allerta gli ospedali per l'emergenza sanitaria conseguente all'incidente rilevante
Ufficio Circondariale Marittimo Piombino	<p>Il Responsabile del Servizio d'Ispezione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allerta Comandante del porto e Nostromo; - Informa Sala Operativa 2° MRSC Livorno; - Informa le navi in transito e/o previste in ingresso/uscita, dando le disposizioni del caso; - Allerta i rappresentanti dei Servizi Tecnico Nautici (Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori) per eventuali manovre di emergenza; - Se opportuno, fa predisporre a bordo dei rimorchiatori portuali in servizio H24 l'attivazione dell'impianto di Fire Fighting; - Allerta dipendenti MM/VV per eventuali uscite di soccorso; - Mette Piani Nave a disposizione dei VVF; <p>Allerta il Chimico di Porto.</p>
Autorità di Sistema Portuale (AdSP)	<p>Responsabile della Sicurezza e/o suo sostituto raggiungono la "Sala Controllo" dell'AdSP</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allerta i propri servizi di vigilanza; - Garantisce la libera circolazione al transito del varco Nord, mediante l'apertura delle sbarre, consentendo l'accesso solo ai soggetti eventualmente coinvolti nella gestione dell'emergenza; - Dispone l'allontanamento dalle aree pubbliche limitrofe all'impianto (Banchina Nord); - Allerta lo stabilimento acciaierie per l'eventuale utilizzo della viabilità interna per i mezzi di emergenza; - Dispone la presenza del proprio personale di vigilanza al varco di collegamento del porto passeggeri con lo stabilimento; <p>Saranno trasmessi, tramite sistemi di diffusione acustica installati presso l'area nord del porto di Piombino, in assenza saranno utilizzati megafoni, messaggi informativi alla popolazione secondo format già prestabiliti (come da Allegato 3)</p>
Comune di Piombino	<ul style="list-style-type: none"> - Può attivare il COC e si coordina con il CCS (ove attivato) ed il PCA - Attiva la Polizia Municipale - Allerta, eventualmente, i servizi tecnici comunali, i gruppi e le organizzazioni di volontariato - Informa la popolazione interessata - Invia al PCA, ove previsto dal PEE o su richiesta, personale per la gestione delle funzioni di competenza comunale
Polizia Municipale	<ul style="list-style-type: none"> - Ove previsto dal PEE, invia al PCA personale per la gestione delle funzioni di competenza della polizia locale - Utilizza, per la gestione dell'emergenza, le dotazioni cartografiche per l'eventuale modifica alla gestione della viabilità - Utilizza le apparecchiature per le telecomunicazioni a disposizione presso il COC - Concorre alla gestione della viabilità in coordinamento con le altre FF.O.
Rappresentante della Questura in	<ul style="list-style-type: none"> - Invia al PCA personale per la gestione delle funzioni di competenza

coordinamento FF.O. (PS, CC, GdF, ecc)	<ul style="list-style-type: none"> - Pre-allertamento delle FF.O. per le attività previste dal PEE (es. gestione della viabilità in coordinamento con la Polizia Municipale dei comuni coinvolti) - Invia al PCA (ove attivato) un rappresentante; - Preallerta per le valutazioni di competenza, in merito agli aspetti di ordine e sicurezza pubblica in mare, il comparto navale della Guardia di Finanza; - Ove previsto dal PEE, pre-allerta eventuali Società di trasporto pubblico locale
Regione	<ul style="list-style-type: none"> - Mantiene le comunicazioni con il Prefetto - Invia, su valutazione, propri rappresentanti presso CCS (ove attivato) e PCA
Provincia	<ul style="list-style-type: none"> - Mantiene le comunicazioni con il Prefetto - Allerta propri rappresentanti per l'invio presso CCS (ove attivato) e PCA - Allerta le proprie strutture (es. Corpo di Polizia Provinciale, squadre di cantonieri del Servizio Manutenzione Strade, ecc.)
ARPAT	<ul style="list-style-type: none"> - Invia personale al PCA ed al CCS (ove attivato) per le valutazioni di competenza (es. inerenti alla pericolosità delle sostanze coinvolte nello scenario incidentale) - Fornisce un supporto tecnico scientifico al DTS, sulla base delle conoscenze dello stabilimento, dei rilievi e monitoraggi ambientali effettuati (es. anche in riferimento alle condizioni meteo) e di altre informazioni tecniche disponibili - Trasmette gli esiti degli eventuali rilievi e monitoraggi effettuati al CCS (ove attivato) al Sindaco e all'ASL, anche al fine di eventuali misure di salvaguardia di salute pubblica
ASL	<ul style="list-style-type: none"> - Mantiene il contatto con il PCA ed invia su richiesta personale al CCS (ove attivato) - In relazione alla pericolosità delle sostanze coinvolte nello scenario, comunica al Sindaco eventuali necessità di misure di salvaguardia della salute pubblica, sotto il profilo igienico-sanitario, anche in raccordo agli esiti degli eventuali rilievi e monitoraggi compiuti e trasmessi dall'ARPA
Aziende limitrofe (PIM)	<ul style="list-style-type: none"> - Preallertano il proprio personale per l'attivazione delle misure previste dal PEE (es. allontanamento del personale, rifugio al chiuso) - Attendono ulteriori indicazioni sull'evoluzione dell'incidente e mantengono il contatto con il Comune al fine di attuare le misure previste

6.4 – STATO DI ALLARME-EMERGENZA: SCHEMA DI FLUSSO, QUADRO DELLE PRINCIPALI AZIONI PER I VARI ENTI/STRUTTURE

Di seguito è riportato un quadro delle principali azioni per i vari enti e strutture nello stato di allarme/emergenza:

Ente/struttura	Azioni
Gestore dello stabilimento	In seguito alla segnalazione di una emergenza, sulla base delle procedure previste nel PEI, si attivano la squadra di pronto intervento

	<p>aziendale con l'obiettivo di contenere il fenomeno incidentale e le procedure di emergenza e di messa in sicurezza degli impianti previste nello stesso PEI. Qualora si confermi lo scenario incidentale previsto dal PEE il Gestore:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attiva (anche per il tramite del personale incaricato) il sistema di allertamento, che dovrà essere mantenuto sempre in efficienza. - Attiva, o fa attivare dal personale di emergenza incaricato, tramite Numero Unico d'Emergenza 112 l'intervento dei Vigili del Fuoco, della centrale operativa 118 e della Capitaneria di Porto comunicando, se possibile, lo stato dell'evento incidentale; - Predisporre la messa in sicurezza degli impianti; - Comunica l'evento in corso al Prefetto, al Sindaco, alla Capitaneria di Porto e all'Autorità di Sistema Portuale; - All'arrivo dei VV.F., garantisce che il personale di stabilimento fornisca tutte le informazioni utili al superamento dell'emergenza e se richiesto mette a disposizione il proprio personale e le proprie attrezzature e dotazioni opportunamente custodite e mantenute in perfetta efficienza; - Invia un rappresentante al PCA e/o al CCS, fornendo informazioni sull'evolversi della situazione, inclusi i dati di direzione del vento (ove disponibili); - Segue costantemente l'evoluzione dell'incidente ed aggiorna le informazioni comunicando con il Prefetto, il Sindaco ed i Vigili del Fuoco.
<p>Master della FSRU (Comandante) oppure Chief Office (Primo Ufficiale)</p>	<p>Il Master dell'FSRU (Comandante) oppure il Chief Office (Primo Ufficiale) è la figura che coordina l'attivazione del PEI di stabilimento e gestisce le operazioni di emergenza a bordo della FSRU:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordina le operazioni di emergenza o le azioni da intraprendere dal ponte di comando o da un centro di comando alternativo. - Valuta i rapporti, consulta i piani di emergenza specifici della nave e decide le misure di controllo dei danni consultando il piano di controllo. - Ordina l'istituzione di zone sicure per il personale non coinvolto nel controllo dei danni, se del caso. - Valuta la necessità di evacuazione. - Intraprende qualsiasi altra azione ritenuta necessaria per il controllo dei danni. - Quando la situazione è sotto controllo, avvisa il personale di bordo e di banchina. - Si coordina con il Comando dell'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino per un eventuale allontanamento della FSRU;
<p>Il Coordinatore di Pronto Intervento OnShore (CPIOS)</p>	<p>Il Coordinatore di Pronto Intervento onshore (CPIOS), reperibile 24/7, coordinandosi con il Master dell'FSRU e il DITOS, operatore turnista di sala controllo da remoto a San Donato Milanese, nel più breve tempo possibile provvede a:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Coordinare l'azione degli Operatori Pronto Intervento Onshore

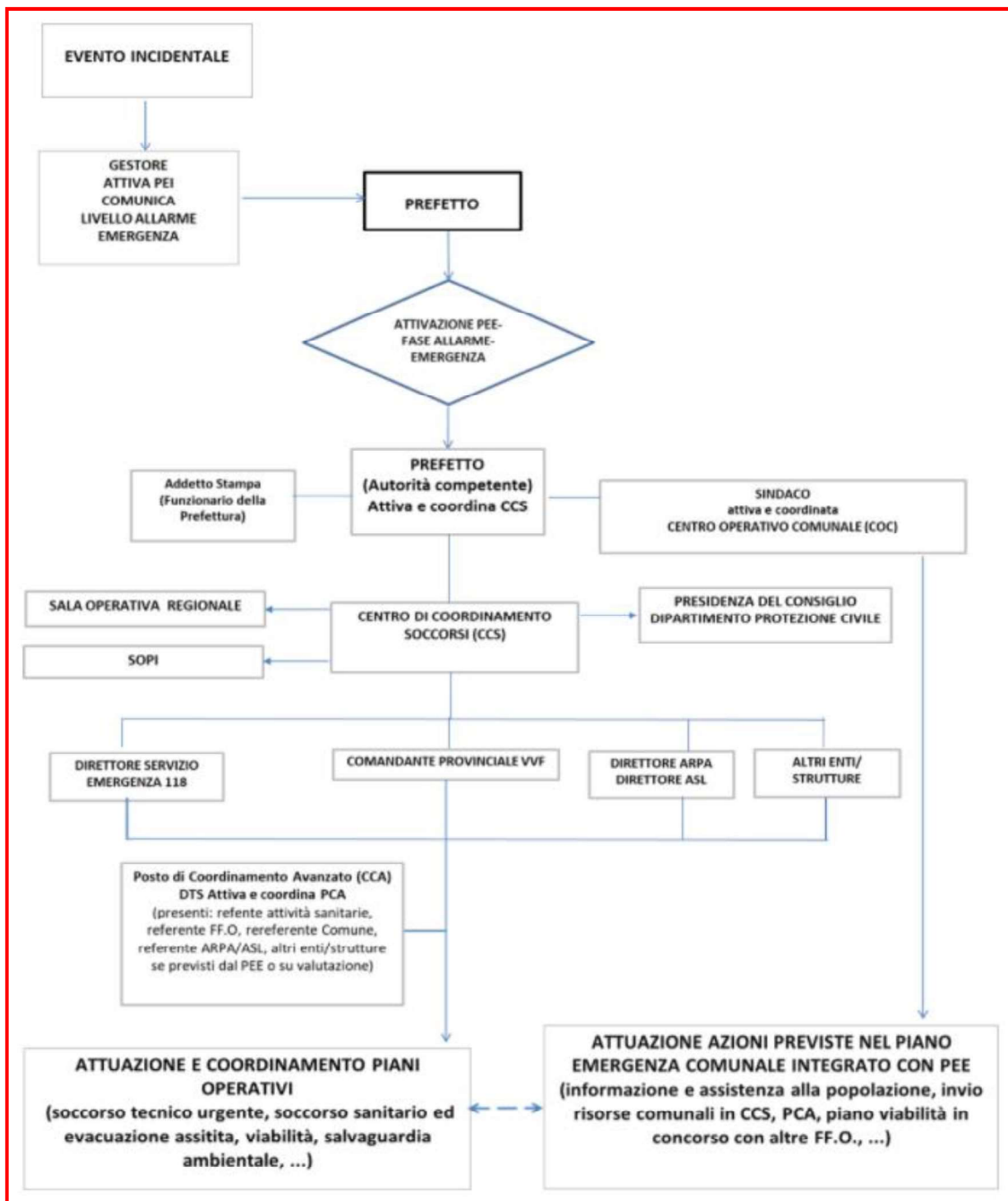
	<p>(OPIOS) sulla base delle informazioni del Master (Comandante) /Chief Officer (Primo Ufficiale) sull'evolversi dell'emergenza e tenendo conto della possibile estensione dell'area di danno.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Assicurare gli interventi necessari alla messa in sicurezza degli impianti e dell'area coinvolta dall'evento.
Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS)	<p>Il Dispacciatore in Turno Onshore (DITOS) è la figura turnista che riceve la richiesta di pronto intervento e attiva il CPIOS nella gestione degli eventi dalla Sala Controllo remota presso "Dispacciamento SNAM Rete Gas" di San Donato (MI). I suoi compiti includono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Operazioni da sala controllo sulla valvola di ingresso PIL. - Monitoraggio dei segnali del PIL. - Valutazione sull'intercettazione del PIL
Prefetto	<p>Coordina l'attuazione del PEE;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attiva il CCS e coordina l'attuazione e gestione delle procedure previste dal PEE; - Valuta gli interventi sulla base dell'evoluzione della situazione e degli elementi tecnici forniti dal PCA coordinato dal DTS e dalle figure presenti in CCS; - Assicura le comunicazioni con il Comune e la Regione; - Assicura le comunicazioni e gli eventuali raccordi con i soggetti coinvolti sulla base degli elementi tecnici forniti dal DTS; - Provvede a informare gli organi di stampa e comunicazione sull'evolversi dell'incidente, in raccordo con il Sindaco; - Valuta e decide con il Sindaco, sentito il DTS ed il Direttore dei Soccorsi Sanitari, le misure di protezione per la popolazione, in base ai dati tecnico-scientifici forniti dagli organi competenti o dalle funzioni di supporto; - Adotta, su valutazione, provvedimenti straordinari in materia di viabilità e trasporti, oltre a quanto già definito nel PEE; - Sulla base delle informazioni fornite dal DTS, e delle altre figure presenti in CCS, dichiara il cessato allarme; - Nel caso l'evento sia individuato come incidente rilevante ai sensi dell'art. 25 del D.lgs.105/2015 informa i Ministeri Dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica, dell'Interno, il Dipartimento della Protezione Civile, il CTR e la Regione.
Comando Vigili del Fuoco	<p>Comunica con la Prefettura;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Istituisce il Posto di Coordinamento Avanzato (PCA); - Il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o suo delegato partecipa al CCS; - Invia sul posto le unità necessarie per la gestione dell'intervento, a seguito della richiesta del gestore e assume la direzione tecnico operativa dell'intervento (DTS); - Richiede l'intervento delle FF.O. (Questura, PS, CC, ecc.) e del Servizio Emergenza Sanitaria; - Il DTS tiene costantemente informato il Prefetto sull'azione di soccorso e sulle misure necessarie per la tutela della salute pubblica;

	<ul style="list-style-type: none"> - Il DTS richiede al Sindaco l'emanazione di provvedimenti urgenti a tutela della pubblica incolumità e per la preservazione dei beni e dell'ambiente; - Richiede l'intervento dell'ARPA.
<p>Servizio Emergenza Sanitaria 118</p>	<p>Invia al PCA un referente per la gestione delle attività sanitarie ed il personale per il soccorso sanitario urgente;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia un responsabile che partecipa al CCS, assumendo la funzione di Direttore dei Soccorsi Sanitari, cui si rapporteranno l'ASL e gli altri enti previsti; - Gestisce l'attuazione del piano operativo per il soccorso sanitario e l'eventuale evacuazione assistita, per la parte di competenza; - Assicura, in caso di evacuazione, il trasporto dei disabili, malati e il ricovero di eventuali persone coinvolte negli effetti dell'incidente rilevante presso le strutture ospedaliere comunicando le sintomatologie per le strutture di pronto soccorso; - Richiede l'intervento dell'ASL (es. tramite comunicazione telefonica).
<p>Ufficio Circondariale Marittimo Piombino</p>	<p>Il Responsabile del Servizio d'Ispezione, fa intervenire Comandante del porto e Nostromo e, di conseguenza, l'Autorità marittima:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vieta, con informazione tramite canale VHF portuale, l'ingresso e l'uscita delle navi dal porto; - Dispone l'interruzione di tutte le attività portuali, anche se già preventivamente autorizzate (es. bunkeraggio da mare o da terra, la raccolta di rifiuti via mare, ogni altra attività regolata con provvedimento in ambito portuale); - Allerta i referenti dei Servizi Tecnico Nautici (Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori, tutti in servizio H24) e ne dispone l'impiego per eventuali manovre di emergenza; - Predispose l'allontanamento di eventuali unità ormeggiate in Darsena Nord o in altre banchine ex art. 63 Cod. Nav.; - In coordinamento con ADSP, invia proprio personale nell'area passeggeri del porto e dispone riguardo alla gestione del relativo traffico passeggeri, per garantire la sicurezza delle manovre navali, nonché della circolazione e del deflusso dei passeggeri; ove si proceda con il deflusso di tutti i passeggeri presenti in porto, essendo interclusi gli accessi di nuovi passeggeri, eventuali controlli di security (navi per Sardegna / Corsica o da crociera) saranno interrotti / sospesi; - Dispone impiego delle proprie unità navali e di ogni altro mezzo ritenuto utile per eventuali uscite di soccorso via mare ex artt. 69 e 70 Cod. Nav.; - Mette a disposizione dei VVF i Piani Nave delle metaniere presenti al terminale; - Allerta la Direzione del limitrofo Porticciolo turistico M.A.T. nonché degli approdi turistici presenti alla foce del Cornia (Marina sul Cagliana, Arcipesca e Circolo Nautico Pontedoro), disponendo se del caso, il transito in ingresso/uscita esclusivamente con direttrice Est-Ovest; - Richiede l'intervento del Chimico di Porto, per le valutazioni legate alla sicurezza in relazione alla presenza di merci o materiali pericolosi su unità navali ed in porto.

<p>Autorità di Sistema Portuale (AdSP)</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Procede alla messa in sicurezza dei propri impianti tecnici e tecnologici; - Ancorché non rientrante nell'area di rischio, dispone l'allontanamento dalle aree operative (Area Mise, Area Magona, Banchina Nord e Briccole) di tutto il personale operante, ivi compreso quello impiegato nell'ambito delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci dalle navi; - Interrompe ogni operazione connessa alla movimentazione di merci pericolose in ambito portuale; - In coordinamento con l'ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, dispone riguardo alla gestione del traffico passeggeri avendo riguardo che comunque le parti a terra non rientrano nelle aree di rischio; - Dispone la chiusura dei flussi di accesso dei veicoli in ambito portuale, assicurando l'accesso ai soli mezzi di soccorso e FF.OO. operanti e favorire l'uscita degli evacuanti. <p>Per la gestione dell'area passeggeri, ancorché questa non rientri nelle aree di rischio, potranno essere disponibili le seguenti risorse: Personale AdSP – Servizi di vigilanza; Saranno trasmessi, tramite sistemi di diffusione acustica installati presso l'area nord del porto di Piombino, in assenza saranno utilizzati megafoni, messaggi informativi alla popolazione secondo format già prestabiliti (come da Allegato 3)</p>
<p>Comune di Piombino</p>	<p>Attiva il COC, anche per singole funzioni, e si coordina con il Prefetto e con il DTS (VV.F.);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia un rappresentante al CCS (ove previsto dal PEE); - Attiva i gruppi e le organizzazioni di volontariato (ove previsto dal PEE); - Informa la popolazione sulla base delle indicazioni del Prefetto, relative all'incidente e comunica le misure di protezione da adottare, secondo quanto definito nel PEE; - Dispone per l'eventuale utilizzo di aree di attesa e/o aree e centri di assistenza per la popolazione; - Adotta atti di urgenza per la tutela dell'incolumità pubblica; - Segue l'evoluzione della situazione e informa la popolazione del cessato allarme
<p>Polizia Municipale</p>	<ul style="list-style-type: none"> - partecipa al controllo della viabilità secondo quanto previsto dal PEE in concorso con le altre FF.O.
<p>Rappresentante della Questura in coordinamento FF.O. (PS, CC, GdF, ecc)</p>	<p>Attiva la Polizia Stradale che richiede l'intervento di pattuglie per il blocco dei cancelli assegnati;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia rappresentanti al CCS; - Invia al PCA un'unità responsabile per la gestione delle funzioni di competenza delle FF.O.; - Attiva le opportune articolazioni della Polizia di Stato ai fini del supporto e del coordinamento tra le FF.O.; - Attiva per le valutazioni di competenza, in merito agli aspetti di ordine e sicurezza pubblica in mare, il comparto navale della Guardia di Finanza; - Predisporre la gestione della viabilità così come previsto dal PEE; - Allerta, ove necessario, le Società di trasporto pubblico locale ai fini della sospensione del servizio sui tratti interessati dall'emergenza,

	<p>con eventuale predisposizione di percorsi alternativi, come previsto dal PEE.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Attiva la gestione delle eventuali vittime ed effetti personali recuperati dai soccorritori anche ai fini della successiva procedura di identificazione
Regione	<p>Mantiene le comunicazioni con il Prefetto;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia propri rappresentanti al CCS e al COC (se previsto dal PEE e/o su valutazione)
Provincia	<ul style="list-style-type: none"> - Attiva la Polizia Provinciale e le squadre di cantonieri del Servizio Manutenzione Strade per ogni problema connesso con la sicurezza e la viabilità sulle strade di competenza; - Invia propri rappresentanti al CCS ed al COC
ARPAT	<p>Invia personale al PCA per le valutazioni di competenza, ad esempio in merito alla pericolosità delle sostanze coinvolte nello scenario incidentale;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia un rappresentante al CCS; - Fornisce supporto tecnico scientifico al DTS per le attività di soccorso sulla base delle conoscenze dello stabilimento (ad es. RdS, Autorizzazione Integrata Ambientale) ed effettuando rilievi e monitoraggi ambientali (anche con interpretazione chimico fisica dei fenomeni in atto, comprese le condizioni meteo); - Trasmette gli esiti degli eventuali rilievi e monitoraggi effettuati al CCS al Sindaco e all'ASL, anche al fine di eventuali misure di salvaguardia di salute pubblica
ASL	<p>Allerta le strutture di prevenzione deputate agli interventi specifici;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Invia personale presso i centri di coordinamento (es. CCS, COC, PCA) ove previsto dal PEE; - In relazione alla pericolosità delle sostanze coinvolte nello scenario, comunica al/i Sindaco/i eventuali necessità di misure di salvaguardia della salute pubblica, sotto il profilo igienico-sanitario, anche sulla base degli esiti dei rilievi e monitoraggi effettuati e trasmessi dall'ARPA.

Nella Figura che segue, si riporta lo schema esemplificativo di attuazione del modello di intervento del PEE in fase di allarme-emergenza.



6.5 – CESSATO ALLARME

Ai sensi del D.P.C.M. 7 dicembre 2022 il cessato allarme avviene nella fase, subordinata alla messa in sicurezza della popolazione e dell’ambiente, a seguito della quale è previsto il rientro nelle condizioni di normalità.

Il Prefetto, nell’ambito del Centro di Coordinamento Soccorsi, acquisite le informazioni dal Posto di Coordinamento Avanzato, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o suo delegato, la Capitaneria di Porto, l’ARPA e gli altri soggetti coinvolti nella gestione dell’emergenza, dichiara il cessato allarme e lo comunica al Gestore al Sindaco e all’AdSP.

Il Sindaco e l'AdSP, per le aree di propria competenza, cessata l'emergenza, si adoperano per il ripristino delle condizioni di normalità e, in caso di espletamento delle procedure di evacuazione e/o raduno, per l'ordinato rientro della popolazione e delle persone a vario titolo presenti in ambito portuale.

Le modalità di comunicazione del cessato allarme, e più in generale della gestione dell'emergenza, sono disciplinate nel paragrafo 8.2 e nell'Allegato 2 del PEE.

6.6 – SISTEMI DI ALLARME PER LA SEGNALAZIONE DI INIZIO EMERGENZA

Comunicazione interna

I sistemi di comunicazione presenti in Stabilimento per la comunicazione all'interno sono:

- Rete telefonica fissa interna con postazioni fisse sulla nave FSRU;
- Interfono per comunicazioni verbali all'interno della nave FSRU;
- Sistema di allertamento acustico e visivo per situazioni di emergenza in specifici locali dedicati;
- Sistema di allertamento a mezzo sirene per emergenze interne;
- Megafono.

Comunicazione esterna

Il sistema di allertamento a mezzo sirene per emergenze interne è adeguato anche per l'allertamento esterno.

Il sistema di allertamento per la segnalazione di inizio emergenza è costituito dal sistema di allertamento a mezzo sirene posizionate sia sulla nave FSRU che in banchina. Tale sistema viene attivato per tutti i segnali di emergenza, di seguito descritti, distinti a seconda della gravità e della tipologia dell'evento.

1 Allarme incendio	In caso di emergenza conseguente ad un incendio a bordo della FSRU: suono continuo della sirena di allarme della nave e delle sirene in banchina.
2 Allarme di emergenza generale	In caso di emergenza tale da richiedere la messa in sicurezza degli impianti a bordo della FSRU: sette squilli brevi di sirena seguiti da uno lungo fischio della sirena della nave e contemporanea attivazione della campana d'allarme della nave (ripetuto più volte in base alla necessità).
3 Allarme ambientale	In caso emergenze che coinvolgono sostanze pericolose per l'ambiente viene attivato sulla nave l'allarme di emergenza generale (con le modalità indicate nel punto 2) seguito dall'indicazione tramite radio ed altoparlante (PA system della FSRU) della posizione e del tipo di evento ambientale in atto.
4 Allarme di emergenza specifica	In caso di situazioni di emergenza diverse dall'incendio e descritte nell'elenco riportato al punto 6.7 del PEI viene attivato sulla nave l'allarme di emergenza generale (con le modalità indicate nel punto 2) seguito dall'indicazione della natura dell'emergenza tramite radio ed altoparlante (PA system).

5 Allarme di uomo in mare	In caso in cui uno dei componenti dell'equipaggio della FSRU cada in mare viene attivato l'allarme di uomo in mare sulla nave: uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena.
6 Cessato allarme	La comunicazione del cessato allarme avverrà sulla nave attraverso l'utilizzo del PA system e sulla banchina con suono alternato/intermittente delle sirene.

6.7 – PIANI DI SETTORE

Nei seguenti paragrafi sono riportati gli elementi di massima dei seguenti piani operativi:

- Piano per il soccorso tecnico;
- Piano per il soccorso sanitario e l'evacuazione assistita;
- Piano per la ricerca ed il soccorso in mare
- Piano per la comunicazione in emergenza;
- Piano operativo per la viabilità;
- Piano Operativo di pronto intervento Locale (antiquinamento);
- Piano per l'informazione e l'assistenza alla popolazione.

In Allegato 3 sono definiti gli elementi di dettaglio di ciascun piano che specificano i compiti e le funzioni di ciascun ente e struttura coinvolta nella gestione dell'emergenza.

6.7.1 – PIANO OPERATIVO PER IL SOCCORSO TECNICO

Elaborato dai VV.F., prevede tra l'altro:

- la gestione della zona di soccorso e della zona di supporto alle operazioni;
- l'utilizzo della viabilità per l'afflusso dei mezzi di soccorso;
- l'utilizzo delle risorse antincendio e di quelle necessarie per il soccorso tecnico urgente disponibili nel sito e in ambito comunale (idranti, mezzi speciali, materiali, ecc.);
- il posizionamento, attivazione e coordinamento del PCA;
- le modalità operative per la messa in sicurezza degli impianti (di concerto con il personale tecnico dello stabilimento) e il salvataggio delle persone dall'area di soccorso;
- la gestione dell'area di supporto alle operazioni;
- l'interazione con il soccorso sanitario e con il PMA, in particolare per quanto riguarda le modalità per il trasporto di feriti/disabili al di fuori dell'area di soccorso.

6.7.2 – PIANO OPERATIVO PER IL SOCCORSO SANITARIO E L'EVACUAZIONE ASSISTITA

Elaborato dal 118 e dall'ASL, contiene tra l'altro:

- le modalità per il supporto al DTS;
- le modalità per l'intervento nella zona di supporto alle operazioni (e nella zona di soccorso, ove autorizzato dal DTS);
- l'assistenza sanitaria alla popolazione, anche relativamente all'eventuale evacuazione assistita (modalità di trasporto dei soggetti vulnerabili, allestimento delle strutture di ricovero, modalità di ospedalizzazione delle vittime);

- l'individuazione, in accordo con il DTS, dell'area ove ubicare il Posto medico avanzato (PMA) nella zona di supporto alle operazioni e relativo allestimento;
- la gestione del Posto Medico Avanzato (PMA) e delle modalità di ospedalizzazione delle vittime dell'incidente.

6.7.3 – PIANO S.A.R. PER LA RICERCA ED IL SOCCORSO IN MARE

Elaborato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riguarda le operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare, attività che potrebbe verificarsi in connessione agli eventi incidentali trattati dal presente Piano in quanto sia la FSRU che le LNG Carrier che scalano il Terminale sono unità navali ed il contesto di riferimento è quello marittimo/portuale; il Piano S.A.R. contiene, tra l'altro:

- La classificazione delle diverse situazioni operative;
- L'individuazione dei soggetti competenti al coordinamento ed alla gestione del Soccorso in mare, in ragione delle diverse situazioni operative;
- Le modalità di determinazione dell'eventuale area di ricerca;
- Le modalità di fissazione di un piano generale di esecuzione delle operazioni;
- La possibile designazione di unità con funzioni di On Scene Commander;
- L'individuazione, nella parte locale, delle risorse complessivamente disponibili per la ricerca ed il soccorso in mare;
- Le modalità di richiesta nonché l'assegnazione di compiti a mezzi ed organi che possano utilmente intervenire.

6.7.4 – PIANO OPERATIVO PER LA COMUNICAZIONE IN EMERGENZA

La Prefettura, in raccordo con il Comune e con AdSP per quanto concerne l'ambito portuale, sentiti il gestore e le altre funzioni previste dal PEE; provvede tra l'altro alla:

- Diramazione dei messaggi alla popolazione secondo il sistema nazionale IT-ALERT;
- individuazione di TV, radio locali e social media per la diramazione, tramite l'addetto stampa individuato dalla Prefettura, dell'informazione alla popolazione per le misure di autoprotezione;
- informazione in relazione alle norme di comportamento da seguire, mediante i messaggi diramati dall'addetto stampa tramite i mass media, social media e ove esistenti con i sistemi di allarme acustico e di comunicazione presenti nell'area.

6.7.5 PIANO OPERATIVO PER LA VIABILITÀ

L'impianto è insediato in un'area demaniale marittima la cui competenza amministrativa è in capo all'AdSP. Tuttavia, vi è la necessità di un piano di viabilità coordinato, tra il Comune di Piombino e l'AdSP che tenga conto, ai fini della gestione dell'emergenza, dell'impatto dei flussi turistici sulla viabilità comunale e di ingresso al centro abitato.

Atteso quanto sopra, in fase di *Preallarme* saranno attuate le seguenti misure:

- L'AdSP trasmetterà, tramite sistemi di diffusione acustica installati presso l'area nord del porto di Piombino, in assenza di questi saranno utilizzati dei megafoni, messaggi informativi alla popolazione secondo format già prestabiliti;
- Il Comune di Piombino informerà la cittadinanza tramite social ed altri canali di comunicazione del Comune;
- Il Comune di Piombino attiverà presidi nelle varie zone cittadine;
- L'area nord del Porto sarà interdetta alla circolazione. L'AdSP garantirà la libera circolazione al transito del varco Nord, mediante l'apertura delle sbarre, consentendo l'accesso solo ai soggetti eventualmente coinvolti nella gestione dell'emergenza;
- L'AdSP disporrà l'allontanamento dalle aree pubbliche limitrofe all'impianto (Banchina Nord);
- L'AdSP allenterà lo stabilimento acciaierie per l'eventuale utilizzo della viabilità interna per i mezzi di emergenza, con ingresso da Ischia di Crociano.

In caso di Allarme/Emergenza, atteso che il Comandante del Porto disporrà l'interruzione del traffico navale, in porto si troveranno esclusivamente le persone in attesa di essere imbarcate, che nel periodo di picco (stagione estiva e concomitanza di partenze) potrebbe prevedere la presenza di circa 1500 vetture.

Nonostante l'area portuale passeggeri risulti al di fuori delle aree definite nella mappa di inviluppo, estratta dal RdS, nel ritenere opportuno impedire l'accesso al porto ad ulteriori soggetti e veicoli, si procederà all'allontanamento dal porto delle persone presenti nell'area al fine di evitare problemi di ordine pubblico.

A tal riguardo, tramite il sistema di diffusione acustica, in assenza di questi saranno utilizzati dei megafoni, saranno diramati messaggi agli utenti presenti nella parte passeggeri del porto di Piombino, secondo format già prestabiliti.

Per far defluire i veicoli dall'area portuale verranno utilizzate sia viale Regina Margherita sia via di Portovecchio, che di fatto, trovandosi in area sicura, svolgeranno anche una immediata funzione di accumulo per allontanare i veicoli dall'area portuale.

Al fine di impedire l'accesso all'area portuale dei veicoli in arrivo e di garantire il celere deflusso e l'allontanamento dalla stessa dei veicoli e delle persone presenti, oltre che il passaggio dei mezzi di soccorso, verranno presidiate dalle forze di Polizia le seguenti rotatorie, nell'ordine sottoindicato, ferma restando la possibilità da parte dell'Autorità di P.S. di individuare soluzioni alternative in relazione alle effettive esigenze:

- a. rotatoria tra via Pisa e via di Portovecchio;
- b. rotatoria tra via di Portovecchio, via Carlo Pisacane e via Felice Cavallotti;
- c. rotatoria della SOL;
- d. rotatoria su S.C. 15 in loc. Gagno, sulla quale si innesta la nuova bretellina per l'area nord del porto;
- e. rotatoria delle Terre Rosse;
- f. rotatoria Viale Unità di Italia-Viale della Resistenza
- g. rotatoria tra Viale Regina Margherita e Via Ignazio Silone

- quelli provenienti dalla città dovranno, attraverso la rotatoria della SOL, percorrere via Provinciale, che verrà mantenuta quanto più libera possibile e poi la bretellina per accedere all'area nord del Porto;

- quelli provenienti da fuori città, laddove la viabilità di Viale Unità d'Italia risulti intasata, provvederanno ad entrare dal varco di accesso all'area industriale di Ischia di Crociano e, percorrendo la viabilità interna allo stabilimento, potranno raggiungere l'area nord del porto. Le Guardiole del suddetto varco sabato e domenica non sono costantemente presidiate, ma si dovrà provvedere ad allertare lo stabilimento per garantire un accesso rapido dei suddetti mezzi di soccorso. **Verrà quindi presidiato anche lo svincolo su Strada della base Geodetica con la S.S. 398;**

Quanto sopra riportato è riferito ad un momento di picco. Pertanto, gli interventi di cui sopra potranno essere rimodulati in funzione del periodo dell'anno e della fascia oraria in cui può avvenire un evento.

In caso di Emergenza saranno disponibili:

- per gestire l'area portuale passeggeri:
 - personale della Guardia costiera – Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino;
 - personale dell'AdSP- Vigilanza;Inoltre, possono essere disponibili gli ormeggiatori coordinati dalla Guardia Costiera – Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino;
- per gestire la viabilità comunale:
 - personale della Polizia di Stato;
 - personale Arma dei Carabinieri;
 - personale Guardia di Finanza;
 - personale della Polizia Municipale;
 - personale comunale di Protezione Civile, come supporto alle persone interessate da parte delle associazioni di volontari di Protezione Civile coordinate dal personale di Protezione Civile del Comune di Piombino.

Il Prefetto valuterà la necessità di adottare provvedimenti straordinari sulla viabilità e sui trasporti urbani ed interurbani disponendo, se del caso:

- l'interruzione degli stessi secondo i criteri specificati nel presente piano;
- l'attuazione dei presidi/cancelli sulla viabilità in base ai criteri stabiliti nel presente documento di pianificazione, chiedendo al Dirigente centrale coordinatore movimento Pisa di R.F.I.;
- l'interruzione del traffico ferroviario della linea Campiglia M.ma- Piombino Binari mare e del trasporto pubblico locale con particolare riferimento ai bus di linea di Autolinee Toscane.

In alternativa saranno valutate in sede di CCS i provvedimenti del caso al fine di consentire l'utilizzo del convoglio ferroviario presente, tramite contatti con Trenitalia, e dei bus di Autolinee Toscane per ricondurre le persone presenti in area portuale (Terminal passeggeri) presso la stazione di Campiglia M.ma. Presso la Stazione di Campiglia Marittima sarà presente una Forza di Polizia per gestire le eventuali criticità dovute alla presenza massiccia di persone, molte delle quali verosimilmente turisti stranieri, ai quali non è stato concesso di imbarcarsi a causa del fermo dei traghetti causa evento incidentale. Di tale circostanza sarà data notizia al Sindaco di Campiglia M.ma.

6.7.6 –PIANO OPERATIVO DI PRONTO INTERVENTO LOCALE (ANTINQUINAMENTO)

Elaborato dalla Capitaneria di Porto di Livorno, per dare attuazione a quanto previsto dalla Legge n. 979/1982 e prevede tra l'altro:

- La classificazione delle emergenze;
- L'individuazione dei soggetti competenti in relazione alle diverse situazioni operative;
- L'immediata diffida, ex art. 12, Legge n. 979/1982 rivolta a comandante, armatore o il proprietario di una nave o il responsabile di un mezzo o di un impianto situato sulla terraferma, nel caso di avarie o di incidenti agli stessi, suscettibili di arrecare, attraverso il versamento di idrocarburi o di altre sostanze nocive o inquinanti, danni all'ambiente marino, al litorale o agli interessi connessi;
- Le azioni da intraprendere per il contenimento e la prevenzione / eliminazione di eventuali danni all'ambiente marino;
- Le risorse impiegabili a livello locale;
- Le modalità dell'eventuale impiego delle unità dis inquinanti del Consorzio Castalia.

In tale contesto ARPAT e ASL prevedono:

- le modalità per il supporto al D.T.S.;
- indirizzi per il contenimento degli eventuali reflui/rifiuti durante l'emergenza e nel post emergenza anche con riferimento alle attività di soccorso (es. acque di spegnimento);
- le modalità per il controllo e monitoraggio della qualità delle matrici ambientali durante l'emergenza;
- le modalità di supporto all'azione di tutela ambientale, anche sulla scorta dei risultati acquisiti e delle specifiche competenze in materia.

SEZIONE 7 - INTERVENTI IN CASO DI EFFETTI SULL'AMBIENTE DELL'INCIDENTE RILEVANTE

7.1 – IDENTIFICAZIONE DEGLI ELEMENTI AMBIENTALI VULNERABILI

L'elemento ambientale vulnerabile potenzialmente coinvolto sarebbe il mare circostante la darsena Nord del porto di Piombino.

7.2 –FASE DI INTERVENTO NELL'AMBITO DELLA GESTIONE DELL'EMERGENZA ESTERNA

Ricevuta la comunicazione dell'evento tramite attivazione dalla SOP, il Dirigente reperibile ARPAT, attiva il personale reperibile affinché si metta a disposizione del responsabile delle squadre di intervento dei VVF, comunque mantenendosi in "zona sicura". ARPAT fornisce supporto tecnico all'Autorità preposta all'emergenza, sulla base della conoscenza dei rischi associati alle sostanze pericolose presenti nello stabilimento.

L'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino allerta la Sala Operativa del 2° MRSC – Capitaneria di porto di Livorno, per la redazione della diffida ex art. 12, Legge n. 979/1982 ove necessaria e l'attivazione delle misure previste dal Piano Operativo Locale Antinquinamento, come indicato nel precedente par. 6.7.6.

7.3 – FASE DI RIPRISTINO E DISINQUINAMENTO

In relazione alle specifiche tipologie di evento (ricavate dal Rapporto di Sicurezza) ed alle sostanze interessate, ARPAT non ritiene di norma necessario, nella fattispecie, che siano effettuati accertamenti diretti sui luoghi in fase post-incidentale, salvo la necessità di eventuali monitoraggi ambientali a seguito di incendi o sversamenti a mare nel caso in cui l'incendio interessi sostanze pericolose.

Unica eccezione potrebbe essere costituita dal campionamento e dall'analisi delle acque usate dal sistema antincendio, da valutare caso per caso (ad esempio nel caso in cui l'eventuale incendio interessi rifiuti o materiali in grado di rilasciare sostanze pericolose).In ogni caso per quanto riguarda l'inquinamento a mare si rimanda al paragrafo 6.7.6.

SEZIONE 8 - INFORMAZIONE ALLA POPOLAZIONE

8.1 CAMPAGNA INFORMATIVA PREVENTIVA

Una volta approvato il PEE, il Comune attiverà una campagna informativa finalizzata alla presa di coscienza da parte della popolazione dei seguenti punti:

- i principali scenari di incidente al Terminale e relative aree d'impatto
- i rischi per la popolazione non presente all'interno dell'area portuale, legati ad un eventuale incidente al Terminale, sono **NULLI**
- le sole persone esposte a rischi, in caso di incidente, sono, nell'immediato, il personale del Gestore del Terminale e quello dell'AdSP e successivamente quello intervenuto per l'emergenza
- la popolazione presente all'esterno dell'area portuale, anche se nelle immediate vicinanze, potrà andare incontro a disagi riguardanti in particolar modo la viabilità e la circolazione sia internamente al centro abitato che immediatamente al di fuori di esso
- le modalità di diffusione della notizia dell'avvenuto incidente al Terminale

La comunicazione non sarà concepita come un'iniziativa sporadica che si esaurisce con la diffusione del primo messaggio, ma sarà ripetuta periodicamente apportando, se necessario, le dovute modifiche. I canali preferenziali attraverso i quali saranno diffuse le comunicazioni sono:

- le assemblee pubbliche
- il sito istituzionale del Comune
- i canali social del Comune
- la realizzazione di programmi di educazione e informazione nelle scuole
- la promozione di esercitazioni pratiche e simulazioni con coinvolgimento della popolazione

8.2 – MODALITÀ DI INFORMAZIONE IN FASE DI ATTUAZIONE E GESTIONE DEL PEE

MESSAGGI ALLA POPOLAZIONE

Durante le situazioni di emergenza sono previste alcune modalità di informazione alla popolazione, tramite

- il sistema di allarme pubblico "IT-ALERT"
- emittenti radio e televisive locali, social
- altoparlanti fissi o mobili su automezzi
- squadre di soccorso con compiti informativi

Gli organi di informazione attingeranno le notizie dalla Prefettura o dal Comune di Piombino.

Gli scopi del sistema di comunicazione sono:

- 1) informare la popolazione della situazione di emergenza al fine di attivare le misure di protezione;
- 2) informare sulle caratteristiche del pericolo per ottenere risposte rapide e immediate;
- 3) spiegare i comportamenti da adottare per fronteggiare la situazione di pericolo. I consigli devono essere molto semplici e corredati dalle motivazioni che rendono necessari i provvedimenti richiesti

Di seguito sono riportate alcune frasi che potranno essere usate nel comunicato alla popolazione.

“ATTENZIONE, ATTENZIONE”

“ALLE ORE...PRESSO IL TERMINALE FSRU ITALIS LNG DI PIOMBINO SI E’ VERIFICATO UN INCIDENTE CON CONSEGUENTE INCENDIO/ESPLOSIONE (SPECIFICARE) CIRCOSCRITTO. TUTTE LE PROCEDURE DI EMERGENZA SONO STATE ATTIVATE”

“VI INVITIAMO A:

- MANTENERE LA CALMA

- ALLONTANARSI DALL’AREA PORTUALE ANCHE A PIEDI

- SGOMBERARE PER QUANTO POSSIBILE LA VIABILITA’ PER CONSENTIRE UN PASSAGGIO RAPIDO E SICURO AI MEZZI DI SOCCORSO”

“GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE”

ALLEGATO 1 - NUMERI UTILI PER L'ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL PEE

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI DIP. DELLA PROTEZIONE CIVILE – ROMA	protezionecivile@pec.governo.it salaoperativa@protezionecivile.it centrofunzionale.idro@protezionecivile.it Tel. 06 68202265 – 06 68202266
MINISTERO DELL'INTERNO – DIP. VV.F., SOCCORSO PUBBLICO E DIFESA CIVILE – ROMA	dc.protezionecivile@cert.vigilfuoco.it segreteria.capodipartimento@cert.vigilfuoco.it dc.uffdifesacivile@cert.vigilfuoco.it Tel. 064651
MINISTERO DELL'INTERNO – GABINETTO – ROMA	gabinetto.ministro@pec.interno.it Tel. 064651
MINISTERO DELL'INTERNO – DIPARTIMENTO DELLA P.S. – ROMA	dipps001.0300@pecps.interno.it (Ministero interno Dipartimento P.S. Segreteria Ordine Pubblico) Tel. 064651
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA- ROMA	mase@pec.mase.gov.it segreteria.capogab@pec.mase.gov.it
MINISTERO DELLA SALUTE – GABINETTO - ROMA	seggen@postacert.sanita.it spm@postacert.sanita.it (segreteria Ministro) gab@postacert.sanita.it (segreteria Capo di Gabinetto) Tel. 06 59941
COMANDO FORZE DI DIFESA INTERREGIONALE NORD	comfopnord@postacert.difesa.it comfopnord@esercito.difesa.it Tel. 049-8203520
NUCLEO OPERATIVO ECOLOGICO CARABINIERI DI FIRENZE/ GROSSETO	noegrdo@carabinieri.it Tel. 0564/20635 noeficdo@carabinieri.it Tel. 055/243386
DIREZIONE STABILIMENTO FSRU SNAM DI MILANO	snamfsritalia@pec.snam.it carlo.mangia@snam.it Cell: 3357405343 (Gestore) alessandro.malinverni@snam.it Cell.: 3488911376 (HSEQ) luigi.esposito@snam.it Cell: 349 9778971(Tecnico O&M)
PREFETTURA LIVORNO	Centralino Tel H24 0586235111 Mail H24 allerta.pref_livorno@interno.it Mail/Pec prefettura.livorno@interno.it Pec – prefettura.prefli@pec.interno.it protocollo.prefli@pec.interno.it Ufficio Protezione Civile Dirigente Dr. Pezone Tel 0586235421

	<p>Uffici e archivio mail protcivile.pref_livorno@interno.it Pec protcivile.prefli@pec.interno.it</p> <p>Cell 3346907837 Tel 0586434-235458</p>
QUESTURA Livorno	<p>Centralino h 24 0586235111 Tel 112</p> <p>Pec dipps141.00f0@pecps.poliziadistato.it Mail 112nue.li@poliziadistato.it Pec centrale.112@postacert.toscana.it COMMISSARIATO P.S. di Piombino Tel 0565229511 0565229550 Pec dipps141.5200@pecps.poliziadistato.it</p>
COMANDO PROV.LE CARABINIERI Livorno	<p>NUE 112 Tel 0586551</p> <p>Pec tli22478@pec.carabinieri.it Mail provlico@carabinieri.it</p> <p>COM. COMPAGNIA CARABINIERI di Piombino Tel –Fax 0565263600 mail cpli246200co@carabinieri.it pec tli30280@pec..carabinieri.it</p>
GRUPPO CARABINIERI FORESTALI Livorno	<p>Tel 0586891001 Pec fli43544@pec.carabinieri.it</p>
COMANDO PROV.LE GUARDIA DI FINANZA Livorno	<p>Tel 117 0586/897184 Tel Centralino 0586896327 - 0586896066 Sala Operativa 0586/891108 Pec - li0500007@pec.gdf.it Pec li0500000p@pec.gdf.it (Sala operativa)</p>
GUARDIA DI FINANZA REPARTO OPERATIVO AERONAVALE Livorno	<p>Tel 117 0586/897184 Centralino 0586/896327-896066 Sala Operativa 0586/891108 Mail li0510003a@gdf.it Pec li0510000p@pec.gdf.it</p>
COMANDO PROV. LE VIGILI DEL FUOCO Livorno	<p>NUE 112 Tel 0586 868199 (Sala operativa h 24) Per comunicazioni urgenti mail: so.livorno@vigilfuoco.it Pec Sala Operativa: com.salaop.livorno@cert.vigilfuoco.it Pec istituzionale: com.livorno@cert.vigilfuoco.it</p> <p>Funzionario di turno o reperibile: contattabile attraverso la sala operativa del Comando 0586 868199</p> <p>DISTACCAMENTO VIGILI DEL FUOCO Piombino Tel 0565224266</p>

COMPARTIMENTO POLIZIA STRADALE DI FIRENZE C.O.A. (Centro Operativo Autostradale)	<p>Tel 05550681 Fax 05568375</p> <p>Mail polstrada.fi@polizia.distato.it polstradacoa.firenze@poliziadistato.it Pec dipps212.0000@pecps.poliziadistato.it</p> <p>C.O.P.S. Pec dipps212.1000@pecps.poliziadistato.it</p>
COMANDO POLIZIA STRADALE DI Livorno	<p>(Sala Op. Comp. e Sezione) Tel 0586868311</p> <p>Mail polstradasez.li@poliziadistato.it Pec dipps212.0400@pecps.poliziadistato.it</p>
AZIENDA USL TOSCANA NORD OVEST Livorno	<p>NUE 112 C.O. Emergenze Pec direzione.uslnordovest@postacert.toscana.it Medico H24 : 118sudmedici.li@uslnordovest.toscana.it</p>
CROCE ROSSA	<p>C.R.I. PIOMBINO Tel 0565 35111 Cell. h24 3343559984</p> <p>Responsabile P.C. Riccardo Pellegrini</p> <p>Mail piombino@cri.it riccardo.pellegrini@toscana.cri.it sol.piombino@cri.it Pec cl.piombino@cert.cri.it</p>
REGIONE TOSCANA -SERVIZIO PROTEZIONE CIVILE – SOUP	<p>Tel 055/32684 Fax 055/4385517 (Sala Operativa Regionale) 055/430285</p> <p>Mail: soup@regione.toscana.it Pec regionetoscana@postacert.toscana.it</p>
PROVINCIA DI LIVORNO	<p>mail protezionecivile@provincia.livorno.it</p> <p>PROTEZIONE CIVILE Tel 0586800000</p> <p>Responsabile: Tel 0586849337 Ing. Ilaria Buti Cell. 340-3635712 i.butii@provincia.livorno.it</p>

	<p>Commissario Maurizio Trusendi Tel 0586/849301 Cell. 3351359640 mail m.trusendi@provincia.livorno.it</p> <p>Servizio reperibilità H24 Tel 0586800000 Cell. 3351448121 POLIZIA PROVINCIALE Tel 0586502971 Comandante Trusendi Marurizio Cell. 3351359640</p>
COMUNE PIOMBINO	<p>Tel 0565 63111 Fax 0565 63290 Pec comunepiombino@postacert.toscana.it</p> <p>PROTEZIONE CIVILE <u>Responsabile</u> Ing. Stefano Vivarelli Tel 0565 63279 Cell 328 1079145 Mail svivarelli@comune.piombino.li.it <u>Referente</u> Geol. Giacomo Batisti Tel 0565 63303 Cell 348 8623661 Mail gbatisti@comune.piombino.li.it <u>Referente</u> Paolo Giomi Tel 0565 63444 Cell 334 6643105 Mail pgiomi@comune.piombino.li.it <u>Reperibile</u> Tel 0565 63471 Cell 334 6643097 / 345 5582324 / 340 8628178</p> <p>POLIZIA MUNICIPALE Comandante Ilaria Pucci CENTRALE OPERATIVA (dalle 07:45 alle 19:50) Tel 0565 63350 Dopo il predetto orario contattare la Polizia di Stato Commissariato di Piombino oppure Compagnia Carabinieri di Piombino.</p> <p>Mail centralinopm@comune.piombino.li.it Mail protezionecivile@comune.piombino.li.it</p>
COMUNE CAMPIGLIA MARITTIMA	<p>Tel 0565839111 Pec comune.campigliamarittima@postacert.toscana.it</p> <p>PROTEZIONE CIVILE <u>Responsabile</u> Arch Annalisa Giorgetti Tel 0565 839249 Cell 3386784066 Mail a-giorgetti@comune.campigliamarittima.li.it Reperibile h 24 335217683</p> <p>POLIZIA MUNICIPALE Centralino 0565/839333 Vice- Comandante Casini Paola Cell 3357487176 Mail p-casini@comune.campigliamarittima.li.it</p>
	<p>Reperibile Sicurezza Piombino h24 Cell 3356715135</p>

AUTORITA' DISISTEMA PORTUALE Piombino	<p>Mail security.pb@portialtotirreno.it</p> <p>Sala Controllo h24 mail/tel Cell 3456715214 Mail salacontrollo.pb@portialtotirreno.it</p> <p>RESPONSABILE DI RIDERIMENTO Dott. Stefano Bianco Cell 3401029328 Uff. 0565229243 Mail s.bianco@portialtotirreno.it</p>
UFFICIO CIRCONDARIALE MARITTIMO Piombino	<p>Sala Operativa 0565/261012 ucpiombino@mit.gov.it</p> <p>Cellulare R.S.I. (reperibile H24) 335/1837078</p> <p>Cellulare servizio Comandante 3298073193</p>
CAPITANERIA DI PORTO Livorno	<p>Sala Operativa H 24.00 0586/894493 so.cplivorno@mit.gov.it</p>
JSW	Centrale Operativa Coordinamento (H24 emergenza) Tel 0565 64400
PIM	Numero telefono vigilanza 3421162136
TELECOM	<p>800.862670 - Numero Verde Tim presidiato h 24 Dirigente responsabile LIVORNO e provincia Dott Fambrini Elio cell. 3357690832 Collaboratori referenti per la zona Piombino-Elba Bartinelli cell 335 7826853 Referente zona Livorno e provincia Celati Gabriele cell. 3357690667</p>
RETE FERROVIARIA ITALIANA	<p>fssecurity.fi@pec.fsitalianesecurity.it Dott Smeraldi Tel. 055 2356706</p> <p>NUMERO DEDICATO PER INTERRUZIONE CIRCOLAZIONE TRENİ: Coordinatore DCCM Pisa (H24) cell. 3138041557 Tel. 050 23120</p>
TRENITALIA S.p.a.	<p>direzioneregionaletoscana@cert.trenitalia.it (impresa ferroviaria trasporto regionale Toscana) Ing. Giannelli 3387121931</p>
AUTOLINEE TOSCANA	<p>autolineetoscane@pec.it Numero Verde 800 14 24 24</p>
GRUPPO CARABINIERI FORESTALE PISA-LIVORNO	<p>112 fli43544@pec.carabinieri.it</p>

ALLEGATO 2 - TIPOLOGIA DI MESSAGGI PER L'ATTIVAZIONE E GESTIONE DEL PEE

L'Autorità Preposta (Prefetto) sentito il Sindaco interessato e gli organi competenti, dirama comunicati stampa/radio finalizzati alla realizzazione delle misure di protezione collettiva

A tal proposito vengono pertanto di seguito fornite alcune tipologie di messaggi e comunicazioni-tipo che il Prefetto, tramite il Comune di Piombino, direttamente potrà far diramare dalla sala operativa, dalle stazioni radio e televisive locali e se necessario dal personale della Polizia municipale.

La regola generale è quella di: COMUNICARE NELL'IMMEDIATEZZA DI UN EVENTO INCIDENTALE UTILIZZANDO TUTTI I MEZZI DISPONIBILI AL MOMENTO.

Il Prefetto, in quanto coordinatore del piano di emergenza esterno, al fine di fornire una tempestiva informazione alla popolazione sull'evento in atto per gli scenari descritti, chiede al Dipartimento di Protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri l'emissione della messaggistica di allertamento e di cessato allarme tramite l'attivazione del sistema IT- ALERT

TIPOLOGIA DI MESSAGGI:

Email -I.R. N° 1	DICHIARAZIONE “STATO DI ATTENZIONE”
Email -I.R. N° 2	DICHIARAZIONE DI “CESSATO STATO DI “ATTENZIONE”
Email -I.R. N° 3	DICHIARAZIONE “ STATO DI PREALLARME” E COSTITUZIONE CCS”
Email -I.R. N° 4	DICHIARAZIONE DI “CESSATO STATO DI “PREALLARME”
Email -I.R. N° 5	DICHIARAZIONE DI “STATO DI ALLARME – EMERGENZA ESTERNA”
Email -I.R. N° 6	DICHIARAZIONE DI “CESSATO STATO DI ALLARME E EMERGENZA ESTERNA”
Email -I.R. N° 7	INFORMAZIONI INCIDENTE
Email -I.R. N° 8	AGGIORNAMENTO INFORMAZIONI INCIDENTE

Email - I.R. N° 1

**Messaggio di dichiarazione “ STATO ATTENZIONE ⁽¹⁾ “
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A ^(*) :

.....
.....
.....

**Oggetto : Dichiarazione “ STATO DI ATTENZIONE “
Impianti Stabilimento. SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)
Messaggio Protezione Civile n.....del.....**

ALLE ORE.....SI È VERIFICATO^(**) PRESSO GLI IMPIANTI /DEPOSITO
DELLO STABILIMENTO SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est Porto di
Piombino (LI)

.....
.....
.....
.....

Dichiarasi ” STATO DI ATTENZIONE “ .

IL PREFETTO.....

⁽¹⁾ NB Se l'incidente si evolve in maniera imprevedibile ed in breve tempo è ovvio che i messaggi relativi a tale stato di allertamento sono sostituiti da quelli relativi allo “ stato di Preallarme “

^(*) Da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS (Comune di Piombino - Vigili del Fuoco – Questura – Comando Provinciale Carabinieri- Guardia di Finanza - Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale ARPAT - ASL- Provincia di Livorno – Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di servizi)

^(**) Indicare tipo evento

N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e contatti telefonici

Email -I.R. N° 2

**Messaggio di dichiarazione “ CESSATO STATO DI ATTENZIONE “
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A: (*)

.....
.....
.....
.....

**Oggetto : Dichiarazione di “ CESSATO STATO DI ATTENZIONE ”
Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)
Messaggio Protezione Civile n.....del.....**

STATO DI ATTENZIONE DICHIARATO CON MESSAGGIO N.....È CESSATO .

IL PREFETTO.....

(*) da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS - (Comune di Livorno- Vigili del Fuoco – Questura –
Comando Provinciale Carabinieri- Guardia di Finanza- Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale ARPAT -
ASL- Provincia di Livorno - Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di
servizi)

**N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni messaggi devono essere preceduti da colloqui e
contatti telefonici**

Email - I.R. N° 3

**Messaggio di dichiarazione “ STATO DI PREALLARME “
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A: (*)

.....
.....
.....
.....

Oggetto : Dichiarazione di “ STATO DI PREALLARME ”

**Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)**

Messaggio Protezione Civile n.....del.....

ALLE ORE..... SI È VERIFICATO (**)
IMPIANTI/DEPOSITO DELLO STABILIMENTO **SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in
Piombino Banchina Est Porto di Piombino (LI)**

.....
.....
.....
.....

DICHIARASI “ STATO DI PREALLARME “.

PERSONALE REFERENTE CODESTI UFFICI È CONVOCATO IN PREFETTURA.

.IL PREFETTO.....

(*) Da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS – (Questura- Comune di Livorno - Vigili del Fuoco –
Comando Provinciale Carabinieri- Guardia di Finanza - Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale ARPAT -
ASL- Provincia di Livorno - Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di
servizi)

(**) Indicare tipo evento esempio: incendio, rilascio sostanze tossiche, rilascio sostanze infiammabili, altro

**N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e
contatti telefonici**

Email - I.R. N° 4

**Messaggio Dichiarazione “ CESSATO STATO DI PREALLARME “.
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A (*):

.....
.....
.....
.....
.....
.....

**Oggetto : Dichiarazione di “ CESSATO STATO DI PREALLARME”
Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)**

Messaggio Protezione Civile n.....del.....

STATO DI PREALLARME DICHIARATO CON MESSAGGIO N.....È CESSATO.

IL PREFETTO.....

(*) Da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS - (Questura- Comune di Livorno - Vigili del Fuoco – Comando Provinciale Carabinieri- Guardia di Finanza Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale - ARPAT - ASL- Provincia di Livorno –Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di servizi)

N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e contatti telefonici

Email - I.R. N° 5

**Messaggio di DICHIARAZIONE “ STATO DI ALLARME – EMERGENZA ESTERNA”
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A(*) :

.....
.....
.....
.....
.....
.....

**Oggetto : Dichiarazione di “ STATO DI ALLARME- EMERGENZA ESTERNA”
Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)**

Messaggio Protezione Civile n.....del.....

ALLE ORESI È VERIFICATO (**) PRESSO GLI IMPIANTI /DEPOSITO DELLO
STABILIMENTO SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est Porto di Piombino
(LI)

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

DICHIARASI “ STATO DI ALLARME – EMERGENZA ESTERNA”

(*) Da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS -- (Questura- Comune di Livorno - Vigili del Fuoco –
Comando Provinciale Carabinieri – Guardia di Finanza Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale -ARPAT -
ASL- Provincia di Livorno -Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di
servizi)

(**) Indicare tipo evento esempio: incendio, rilascio sostanze tossiche, rilascio sostanze infiammabili, altro

**N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e contatti
telefonici**

Email - I.R. N° 6

**Messaggio di DICHIARAZIONE DI “ CESSATO STATO DI ALLARME – EMERGENZA ESTERNA “
PRECEDENZA ASSOLUTA**

DA PREFETTURA LIVORNO A: (*)

.....
.....
.....
.....
.....
.....

**Oggetto : Dichiarazione di “ STATO DI ALLARME –EMERGENZA ESTERNA “
Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina
Est Porto di Piombino (LI)**

Messaggio Protezione Civile n.....del.....

STATO DI EMERGENZA DICHIARATO CON MESSAGGIO N.....È CESSATO.

IL PREFETTO.....

(*) Da inviare agli Enti / Istituzioni costitutivi del CCS - (Questura- Comune di Livorno - Vigili del Fuoco –
Comando Provinciale Carabinieri – Guardia di Finanza Capitaneria di Porto Autorità di sistema portuale - ARPAT -
ASL- Provincia di Livorno -Associazioni di volontariato - Forze armate ed inoltre RFI, Telecom, Enel e strutture di
servizi)

Email - I.R. N° 7
Messaggio di informazione sull'incidente
PRECEDENZA ASSOLUTA

DA PREFETTURA LIVORNO A: (*)

PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - ROMA – Mail/pec

MINISTERO DELL'INTERNO – DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE (CENTRO OPERATIVO) ROMA – Mail/pec

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA– ROMA Mail/pec

PRESIDENTE REGIONE TOSCANA FIRENZE Mail/pec

Oggetto : INFORMAZIONI INCIDENTE
Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est
Porto di Piombino (LI)
Messaggio Protezione Civile n.....del.....

ALLE ORESI È VERIFICATO (**) PRESSO GLI IMPIANTI /DEPOSITO **SNAM FSRU ITALIA Srl.**
sito in Piombino Banchina Est Porto di Piombino (LI)

.....
.....
.....

CIRCOSTANZE DELL'INCIDENTE

.....
.....
.....

SOSTANZE PERICOLOSE COINVOLTE

.....
.....

MISURE D'EMERGENZA ADOTTATE

.....
.....
.....

E' STATO DICHIARATO LO STATO DI

- ATTENZIONE
- PREALLARME
- ALLARME EMERGENZA ESTERNA

IL PREFETTO.....

N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e contatti telefonici

Email - I.R. N° 8

Messaggio di aggiornamento incidente

PRECEDENZA ASSOLUTA

DA PREFETTURA LIVORNO A:

PRESIDENZA CONSIGLIO DEI MINISTRI DIPARTIMENTO PROTEZIONE CIVILE - ROMA - Mail/pec

MINISTERO DELL'INTERNO – DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO DEL SOCCORSO PUBBLICO E DELLA DIFESA CIVILE (CENTRO OPERATIVO) ROMA - Mail/pec

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA – ROMA Mail/pec

Mail/pec

PRESIDENTE REGIONE TOSCANA FIRENZE

Oggetto : RAPPORTO SITUAZIONE*

Impianti Stabilimento SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est Porto di Piombino (LI)

Messaggio Protezione Civile n.....del.....

ALLE ORESI È VERIFICATO (**) PRESSO GLI IMPIANTI /DEPOSITO DELLO STABILIMENTO **SNAM FSRU ITALIA Srl. sito in Piombino Banchina Est Porto di Piombino (LI)**

INFORMAZIONI GENERALI

.....
.....

a) DANNI A PERSONE (MORTI, FERITI)

.....
.....

b) DANNI A SERVIZI PUBBLICI

.....
.....

c) SITUAZIONE SANITARIA

.....
.....

ATTIVITÀ SOCCORSO TECNICO

.....
.....

RICOVERO SENZA TETTO

.....
.....

(*) Il messaggio successivo deve sempre comprendere i dati del precedente

(**) Indicare tipo evento esempio: incendio, rilascio sostanze tossiche, rilascio sostanze infiammabili, altro

N.B. Per accelerare le informazioni/comunicazioni i messaggi devono essere preceduti da colloqui e contatti telefonici

d) ATTIVITÀ ASSISTENZIALI

.....
.....

DANNI AD EDIFICI PUBBLICI E PRIVATI

.....
.....

e) DANNI AD ATTIVITÀ PRODUTTIVE

.....
.....

IL PREFETTO.....

ALLEGATO 3 - COMPITI E FUNZIONI SPECIFICHE DEI VARI ENTI E STRUTTURE/PIANI OPERATIVI DI SETTORE

PREFETTURA

Il Prefetto in caso di evento incidentale:

- cura in generale l'attuazione del PEE, dichiarando, sentiti gli Enti ed Organi competenti e sulla base dell'evoluzione degli eventi, lo STATO DI EMERGENZA;
- acquisisce dal gestore e dagli altri soggetti preposti a fronteggiare la situazione incidentale, ogni utile informazione in merito all'evento in corso;
- informa gli Organi Centrali (il Dipartimento della Protezione Civile presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica, il Ministero dell'Interno ed il Sindaco del Comune di Piombino);
- assicura l'avvenuta attivazione dei sistemi di allarme per le comunicazioni alla popolazione ed ai soccorritori;
- dispone che gli organi preposti (Vigili del Fuoco, Forze dell'ordine) rispettivamente effettuino la perimetrazione delle aree che hanno subito l'impatto dell'evento incidentale e facciano rispettare i divieti di accesso collegati alla suddetta perimetrazione;
- valuta e decide, anche in sede di Centro Coordinamento Soccorsi (C.C.S.), le misure di protezione da far adottare alla popolazione, in base ai dati tecnico scientifici forniti dagli organi competenti e cura l'avvenuta realizzazione delle misure di protezione collettiva;
- dirama comunicati stampa/radio nell'ambito della cabina di regia sulla comunicazione istituzionale in sede di C.C.S., ovvero fissa i principi che riguardano la medesima comunicazione che effettua il Sindaco del Comune di Piombino;
- adotta i provvedimenti straordinari in materia di viabilità e trasporti;
- dichiara, sentiti gli Enti ed Organi competenti, sulla base dell'evoluzione degli eventi, la cessazione dello STATO DI EMERGENZA, mediante il CESSATO ALLARME;
- richiede che siano avviati i provvedimenti di ripristino e disinquinamento dell'ambiente e vigila sulla loro realizzazione.

Compiti e funzioni specifiche nelle diverse fasi di allerta

In caso d'incidente rilevante all'interno dello stabilimento **SNAM FSRU ITALIA Srl** la Prefettura di Livorno provvede all'attuazione degli adempimenti di propria e specifica competenza, in relazione ai diversi livelli di allerta, al fine di mitigare le conseguenze prodotte dall'evento incidentale come di seguito specificato.

In ciascuna fase di allertamento, il centralinista della Prefettura, ricevuta notizia di un qualsiasi evento incidentale, informa immediatamente il Funzionario reperibile, il Dirigente cui sono delegate le funzioni di Protezione civile, il Capo di Gabinetto della Prefettura per gli adempimenti e le valutazioni di competenza in relazione agli "STATI DI ALLERTA" previsti nel presente PEE.

STATO DI ATTENZIONE

La situazione di "Attenzione" non comporta la necessità di attivare procedure operative, bensì quella di attivare una procedura informativa da parte del gestore nei confronti dei soggetti individuati quali destinatari della comunicazione dell'accadimento di un evento incidentale.

La comunicazione si rende necessaria in quanto l'evento in corso, pur senza effetti dannosi all'esterno dello stabilimento, potrebbe creare allarmismi ed apprensione nella popolazione. Nella fattispecie questo potrebbe particolarmente accadere se l'evento avvenisse durante la stagione turistica, in un momento di intenso affollamento di persone presso i moli dei traghetti passeggeri del Porto.

In questa fase il gestore informa i VV.F., il Prefetto, il Sindaco, l'Ufficio Circondariale Marittimo di Piombino e l'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno settentrionale (AdSP) in merito agli eventi in corso, al fine di consentirne l'opportuna gestione.

La Prefettura, ricevuta la comunicazione dell'evento in atto dal gestore o dai VV.F o da altri enti istituzionali tramite il centralino h 24 della Prefettura, provvede mediante il Dirigente della Protezione civile ovvero il Dirigente di turno o, in sua mancanza, il Capo di Gabinetto - a monitorare la situazione, avvisando il Prefetto. Qualora ritenuto opportuno, in relazione all'evoluzione degli eventi, provvede ad allertare gli Enti componenti il CCS per l'eventuale sua convocazione, in concomitanza al passaggio alla fase di preallarme.

In tal senso, lo " STATO DI ATTENZIONE " comporta, sia per il Dirigente della Protezione civile che per il personale addetto alla Protezione Civile, nonché per i funzionari responsabili delle Amministrazioni od Enti eventualmente allertati, la pronta reperibilità e la disponibilità per la possibile convocazione del CCS, oltre alla convocazione della S.O.P.I, ove non sia già operativa.

A tal fine la Prefettura

- acquisisce ogni utile informazione sull'evento dal gestore e dal Sindaco e dagli altri organi di protezione civile a ciò deputati, monitorando la situazione;
- dichiara lo stato di attenzione del P.E.E.
- si accerta dell'avvenuto allertamento dei Vigili del Fuoco, Strutture Sanitarie e di tutte le altre Amministrazioni locali coinvolte nell'evento, in primis della Capitaneria di Porto/Ufficio circondariale marittimo di Piombino, del Comune di Piombino e dell'Autorità del mar Tirreno settentrionale, oltre che del Commissariato di Piombino
- qualora ritenuto opportuno, in relazione all'evoluzione degli eventi, dispone l'eventuale attivazione della Sala Operativa con funzioni di supporto;
- sulla base delle informazioni ricevute, esprime le proprie valutazioni circa le misure di protezione da attuare o ratifica, se del caso, quelle già attuate;
- si assicura che sia stata eseguita la procedura informativa nei confronti della popolazione esterna all'impianto circa lo stato di attenzione al fine di evitare allarmismi (con riferimento all'area portuale non ricompresa nelle zone a rischio) e delle misure di protezione da adottare da parte del personale dell'area portuale interessato nelle zone di rischio individuate nel presente piano;

STATO DI PREALLARME

Nell'ipotesi di evento di Preallarme (**anche a seguito dell'aggravarsi dello stato di Attenzione**) il Dirigente di Turno/Dirigente della Protezione civile informa con immediatezza il Prefetto (o in sua assenza il Vicario o il Capo di Gabinetto).

Informazione ed aggiornamenti della situazione agli Enti istituzionali

Nel caso l'evento sia individuato come incidente rilevante ai sensi dell'art. 25 del D.lgs.105/2015 la Prefettura, a seguito delle informazioni assunte dalla Direzione dello stabilimento, VVF o da altri enti istituzionali provvede a informare telefonicamente, ed eventualmente appena possibile anche via e-mail utilizzando i moduli riportati nel presente piano, i seguenti Enti Istituzionali

- la Presidenza Consiglio dei Ministri
-Dipartimento Protezione Civile;
- il Ministero dell'Interno:

- Gabinetto;
- Dipartimento P.S.;
- Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa civile;
- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica;
- il Presidente della Regione Toscana
- la Provincia
- il Comune di Piombino

Agli Enti istituzionali sopra indicati saranno forniti i successivi aggiornamenti sull'evoluzione della situazione emergenziale.

Oltre alla messaggistica di cui sopra, i suddetti Dicasteri vengono costantemente e periodicamente aggiornati con appositi report, dove vengono compiutamente indicati le misure intraprese e i provvedimenti adottati per fronteggiare l'emergenza, l'utilizzo degli uomini e dei mezzi e le linee previsionali derivanti dall'evoluzione dell'emergenza stessa

Durante l'evento in atto la Prefettura si tiene in contatto con il DTS Comandante dei Vigili del Fuoco, o suo delegato, presente nel PCA (ove attivato) e coordina l'emergenza.

Eventuale convocazione del Centro Coordinamento Soccorsi

In seguito all'insorgere dello stato di preallarme, il Prefetto, ove ritenuto, d'accordo con il Presidente della Provincia, sentita la Regione, anche sulla base delle notizie assunte dalla S.O.P.I. **e sulla base degli elementi tecnici forniti dal DTS e dell'eventuale evolversi della situazione** convoca il CCS al fine di diramare lo **"STATO DI PREALLARME"**.

Ove necessario, ai fini dei tempestivi collegamenti con la S.O.P.I, viene istituito un apposito ponte radio presso la Sala Operativa di Protezione Civile della Prefettura

Lo "STATO DI PREALLARME" viene mantenuto fino alla sua cessazione, dichiarata con apposito messaggio, ovvero fino al passaggio al successivo " STATO DI ALLARME ".

In particolare il Prefetto/dirigente incaricato:

- dichiara lo stato di preallarme del P.E.E.
- si accerta dell'operatività del Posto di Comando Avanzato così come descritto nel presente piano;
- si assicura che sia stata eseguita la procedura informativa nei confronti della popolazione esterna all'impianto circa lo stato di preallarme al fine di evitare allarmismi (con riferimento all'area portuale non ricompresa nelle zone a rischio) e della concreta attuazione delle misure di protezione collettive nei confronti del personale dell'area portuale interessato che si trova nelle zone di rischio individuate nel presente piano;
- valuta eventuali esigenze di rinforzi e li richiede agli Uffici ed ai Comandi competenti, comprese le Forze Armate
- convoca, presiede e coordina le attività del C.C.S.;
- coordina, su scala provinciale, in attesa che il C.C.S. diventi operativo gli interventi delle Forze di Polizia con quelli dei Vigili del Fuoco, delle Strutture Sanitarie e delle altre strutture operative provinciali;
- segue costantemente l'evolversi della situazione tramite la Sala Operativa integrata di protezione civile;
- valuta la necessità di adottare provvedimenti straordinari sulla viabilità e sui trasporti urbani ed interurbani disponendo, se del caso, l'interruzione degli stessi secondo i criteri specificati nel presente piano e l'attuazione dei presidi/cancelli sulla viabilità in base ai criteri stabiliti nel presente documento di pianificazione, chiedendo al Dirigente centrale coordinatore movimento Pisa di R.F.I. l'interruzione del traffico ferroviario della linea Campiglia M.ma-

Piombino Binari mare e del trasporto pubblico locale con particolare riferimento ai bus di linea di Autolinee Toscana (su tale punto saranno valutate in sede di CCS i provvedimenti del caso al fine di consentire l'utilizzo del convoglio ferroviario presente e dei bus di Autolinee Toscana per ricondurre le persone presenti in area portuale presso la stazione di Campiglia M.ma. Presso la Stazione di Campiglia Marittima sarà presente una Forza di Polizia per gestire le eventuali criticità dovute alla presenza massiccia di persone, molte delle quali turisti stranieri, ai quali non è stato concesso di imbarcarsi a causa del fermo dei traghetti causa evento incidentale). Di tale circostanza sarà data notizia al Sindaco di Campiglia M.ma.

- dirama, sentito il Sindaco di Piombino, comunicati per informare la popolazione in merito all'evento ed alle misure adottate e/o da adottare, assicurando un'informazione estesa e capillare, anche al fine di evitare l'ulteriore accesso di mezzi e persone in zona portuale, a mezzo delle radio locali, organi di stampa e tramite messaggi trasmessi in area portuale dall'Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale;
- dichiara il cessato allarme dopo aver acquisito nell'ambito del Centro di Coordinamento Soccorsi le informazioni dal Posto di Coordinamento Avanzato, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o suo delegato, l'Ufficio circondariale marittimo di Piombino e Direzione Marittima di Livorno, l'ARPAT di Piombino e gli altri soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza, e lo comunica al Gestore, al Sindaco e all'AdSP.
- Dirama la comunicazione del cessato allarme a mezzo di comunicati stampa e delle radio locali e per il tramite dei messaggi adottati in area portuale dall'Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

STATO DI ALLARME

Nell'ipotesi di evento di Allarme (anche a seguito dell'aggravarsi dello stato di Preallarme, laddove la situazione di pericolo non sia più controllabile all'interno dello stabilimento e può interessare le aree esterne limitrofe, oppure in caso di eventi inizialmente limitati che potrebbero amplificarsi col passare del tempo, comportano la dichiarazione dello stato di allarme) il Prefetto dispone che venga comunicato lo stato di "ALLARME- EMERGENZA" con apposito messaggio analogamente a quanto previsto nella fase di PREALLARME .

Informazione ed aggiornamenti della situazione agli Enti istituzionali

Nel caso l'evento sia individuato come incidente rilevante ai sensi dell'art. 25 del D.lgs.105/2015 la Prefettura a seguito delle informazioni assunte dalla Direzione dello stabilimento, VVF o da altri enti istituzionali provvede a informare telefonicamente, ed eventualmente appena possibile anche via e-mail utilizzando i moduli riportati nel presente piano, i seguenti Enti Istituzionali

- la Presidenza Consiglio dei Ministri
-Dipartimento Protezione Civile;
- il Ministero dell'Interno:
-Gabinetto;
-Dipartimento P.S;
-Dipartimento dei Vigili del fuoco, del Soccorso Pubblico e della Difesa civile;
- il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza energetica;
- il Presidente della Regione Toscana
- la Provincia
- il Comune di Piombino

Agli Enti istituzionali sopra indicati saranno forniti i successivi aggiornamenti sull'evoluzione della situazione emergenziale.

Oltre alla messaggistica di cui sopra, i suddetti Dicasteri vengono costantemente e periodicamente aggiornati con appositi report, dove vengono compiutamente indicati le misure intraprese e i provvedimenti adottati per fronteggiare l'emergenza, l'utilizzo degli uomini e dei mezzi e le linee previsionali derivanti dall'evoluzione dell'emergenza stessa

Durante l'evento in atto la Prefettura si tiene in contatto con il DTS Comandante dei Vigili del Fuoco, o suo delegato, presente nel PCA e coordina l'emergenza.

Convocazione del Centro Coordinamento Soccorsi

In seguito all'insorgere dello stato di allarme, il Prefetto, d'accordo con il Presidente della Provincia, sentita la Regione, anche sulla base delle notizie assunte dalla S.O.P.I. **e sulla base degli elementi tecnici forniti dal DTS** convoca il CCS (qualora non sia stato convocato nella precedente fase di PREALLARME) al fine di diramare lo "**STATO DI ALLARME**".

Ove necessario, ai fini dei tempestivi collegamenti con la S.O.P.I, viene istituito un apposito ponte radio presso la Sala Operativa di Protezione Civile della Prefettura

Lo "STATO DI ALLARME EMERGENZA" viene mantenuto fino alla sua cessazione, dichiarata con apposito messaggio di "CESSATO ALLARME".

In particolare il Prefetto:

- dichiara lo stato di allarme e coordina l'attuazione del PEE;
- si accerta dell'operatività del Posto di Comando Avanzato (laddove non già attivato in fase di preallarme)
- si assicura che sia stata eseguita la procedura informativa nei confronti della popolazione esterna all'impianto circa lo stato di preallarme al fine di evitare allarmismi (con riferimento all'area portuale non ricompresa nelle zone a rischio) e della concreta attuazione delle misure di protezione collettive nei confronti del personale dell'area portuale interessato che si trova nelle zone di rischio individuate nel presente piano;
- valuta eventuali esigenze di rinforzi e li richiede agli Uffici ed ai Comandi competenti, comprese le Forze Armate
- convoca (laddove non già attivato in fase di preallarme), presiede e coordina le attività del C.C.S. e valuta gli interventi sulla base dell'evoluzione della situazione e degli elementi tecnici forniti dal PCA coordinato dal DTS e dalle figure presenti in CCS;;
- coordina, su scala provinciale, in attesa che il C.C.S. diventi operativo gli interventi delle Forze di Polizia con quelli dei Vigili del Fuoco, delle Strutture Sanitarie e delle altre strutture operative provinciali;
- segue costantemente l'evolversi della situazione tramite la Sala Operativa integrata di protezione civile;
- valuta la necessità di adottare provvedimenti straordinari sulla viabilità e sui trasporti urbani ed interurbani disponendo l'interruzione degli stessi secondo i criteri specificati nel presente piano e l'attuazione dei presidi/cancelli sulla viabilità in base ai criteri stabiliti nel presente documento di pianificazione, chiedendo Dirigente centrale coordinatore movimento Pisa di R.F.I. l'interruzione del traffico ferroviario della linea Campiglia M.ma- Piombino Binari mare e del trasporto pubblico locale con particolare riferimento ai bus di linea di Autolinee Toscana (su tale punto saranno valutate in sede di CCS i provvedimenti del caso al fine di consentire l'utilizzo del convoglio ferroviario presente e dei bus di Autolinee Toscana per ricondurre le persone presenti in area portuale presso la stazione di Campiglia M.ma, ove sarà presente una Forza di Polizia per gestire le eventuali criticità dovute alla presenza massiccia di persone, molte delle quali turisti stranieri, ai quali non è stato concesso di imbarcarsi a causa del fermo dei traghetti causa evento incidentale); Di tale circostanza sarà data notizia al Sindaco di Campiglia M.ma.

- dirama, sentito il Sindaco di Piombino, comunicati per informare la popolazione in merito all'evento ed alle misure adottate e/o da adottare, assicurando un'informazione estesa e capillare, anche al fine di evitare l'ulteriore accesso di mezzi e persone in zona portuale, a mezzo delle radio locali, organi di stampa e tramite messaggi trasmessi in area portuale dall'Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale;
- informa gli organi di stampa e provvede alle relative comunicazioni sull'evolversi dell'incidente, in raccordo con il Sindaco
- assicura le comunicazioni con il Comune e la Regione e con i soggetti coinvolti sulla base degli elementi tecnici forniti dal DTS;
- Valuta e decide con il Sindaco, sentito il DTS ed il Direttore dei Soccorsi Sanitari, le misure di protezione per la popolazione, in base ai dati tecnico-scientifici forniti dagli organi competenti o dalle funzioni di supporto;
- si accerta della costituzione del PMA;
- dichiara il cessato allarme sulla base delle informazioni fornite dal DTS, e dopo aver acquisito nell'ambito del Centro di Coordinamento Soccorsi le informazioni dal Posto di Coordinamento Avanzato, sentiti il Comandante Provinciale dei Vigili del Fuoco o suo delegato, l'Ufficio circondariale marittimo di Piombino e Direzione Marittima di Livorno, l'ARPAT e gli altri soggetti coinvolti nella gestione dell'emergenza, e lo comunica al Gestore, al Sindaco e all'AdSP.
- dirama la comunicazione del cessato allarme a mezzo di comunicati stampa e delle radio locali e per il tramite dei messaggi adottati in area portuale dall'Autorità di sistema del Mar Tirreno Settentrionale.

Per quanto concerne l'avviso alla popolazione il Prefetto, inoltre, in quanto coordinatore del piano di emergenza esterno, al fine di fornire una tempestiva informazione alla popolazione sull'evento in atto per gli scenari descritti, chiede al Dipartimento di Protezione civile della Presidenza del Consiglio dei Ministri l'emissione della messaggistica di allertamento e di cessato allarme tramite l'attivazione del sistema IT- ALERT

PROVINCIA di LIVORNO

Per fronteggiare situazioni di emergenza di natura industriale, nel Piano Provinciale di Protezione Civile della provincia di Livorno, si evidenzia che le competenze in materia di Coordinamento dei Soccorsi sono affidate, come da normativa vigente, al Prefetto o suo Delegato.

Nell'assolvimento dei compiti connessi al seguente piano, il Sistema Provinciale di Protezione Civile interviene in supporto ai Comuni territorialmente competenti ed alla Prefettura.

1. Compiti e funzioni specifiche nelle diverse fasi di allerta

In caso d'incidente rilevante all'interno dello stabilimento in questione la Provincia di Livorno provvede all'attuazione degli adempimenti di propria e specifica competenza, in relazione ai diversi livelli di allerta, al fine di mitigare le conseguenze prodotte dall'evento incidentale.

Il ruolo della Provincia è quello di assicurare il suo supporto mediante:

- l'operatività del Cento Situazioni - Ce.Si
- l'operatività, congiuntamente alla Prefettura, della Sala Operativa Provinciale Integrata SOPI, sita in Via G. Terreni 21, Livorno;
- l'operatività della Polizia Provinciale attivata direttamente dal Responsabile del Ce.Si Provinciale;

In particolare:

- assicura, d'intesa con il Sindaco di Piombino l'attivazione delle Associazioni di Volontariato dei Comuni limitrofi e/o della Provincia, mediante la richiesta di autorizzazione alla Regione Toscana;
- fornisce ogni possibile ausilio per il concorso di personale, mezzi e materiali, in rinforzo alle risorse disponibili in loco, d'intesa con il Comune di Piombino, per quanto di competenza;
- assicura, se necessario:
 - la reperibilità di personale tecnico;
 - l'accessibilità a dati relativi a cartografie e risorse del territorio provinciale;
- informa ed aggiorna la S.O.U.P. della Regione Toscana circa l'evoluzione dell'incidente e le possibili conseguenze;
- in ogni caso, adotta ogni utile provvedimento di competenza dell'Amministrazione Provinciale in materia di Protezione Civile.

1.1. Compiti e funzioni specifiche nello stato di ATTENZIONE

Quando al Ce.Si. della Provincia perviene notizia dell'evento incidentale gli addetti del Ce.Si. provvedono ad avvertire:

- il Responsabile del Servizio Protezione Civile;
- il Comando della Polizia Provinciale per l'eventuale invio di pattuglie.

Successivamente:

- il Responsabile del Servizio Protezione Civile provvede ad informare il Presidente della Provincia e la S.O.U.P. della Regione Toscana.
- il Responsabile del Servizio Protezione Civile provvede a contattare e a prendere accordi con il dirigente della Prefettura valutando la necessità e/o opportunità di allertare/attivare la Sala Operativa Provinciale Integrata SOPI.
- Il Presidente della Provincia e il Responsabile del Servizio Protezione Civile partecipano al Centro Coordinamento Soccorsi CCS, se convocato.

1.2. Compiti e funzioni specifiche nello stato di PREALLARME

Quando al Centro Situazioni della Provincia giunge notizia dell'evento dallo Stabilimento e perviene la convocazione da parte della Prefettura del C.C.S., gli addetti del Ce.Si. provvedono ad avvertire:

- il Responsabile del Servizio Protezione Civile;
- il Comando della Polizia Provinciale per l'eventuale invio di pattuglie.

Successivamente:

- il Responsabile del Servizio Protezione Civile provvede ad informare il Presidente della Provincia e la S.O.U.P. della Regione Toscana.
- il Responsabile del Servizio Protezione Civile provvede, congiuntamente al dirigente della Prefettura, alla attivazione della Sala Operativa Provinciale Integrata SOPI, se non già attivata.

1.3. Compiti e funzioni specifiche nello stato di ALLARME EMERGENZA ESTERNA

In questa tipologia di evento vengono adottate e potenziate tutte le misure descritte per lo stato di Preallarme.

- Il Presidente della Provincia e il Responsabile del Servizio Protezione Civile, intervengono presso l'Ufficio Territoriale del Governo al tavolo del Centro Coordinamento Soccorsi (C.C.S.);
- il Responsabile del Servizio Protezione Civile, o suo delegato, coordina le attività della Sala Operativa Provinciale Integrata SOPI, attuando quanto stabilito dal C.C.S. .
- Il Responsabile del Servizio Protezione Civile o suo delegato interviene presso il PCU ed il CGE una volta istituiti e non appena richiesto dalla Prefettura.

(Per quanto non esplicitamente indicato si rimanda al Piano Provinciale di Protezione Civile)

COMUNE DI PIOMBINO

In base al tipo di incidente allo Stabilimento con conseguente attivazione del PEI o del PEE il Comune attiverà una delle seguenti fasi operative:

Fase operativa di pre-allarme (in caso di attivazione del PEI)

Ricevuta la segnalazione il Comune attraverso il Servizio di Protezione Civile o il Reperibile di Protezione Civile provvede a:

- attivare il Centro Operativo Comunale (C.O.C.) presso il Palazzo Comunale, con funzione di coordinamento tecnico-operativo, composto da:
 - Responsabile della Protezione Civile
 - Responsabile dei Lavori Pubblici
 - Comandante della Polizia Municipale
 - Segreteria del Sindaco
 - Referente di Protezione Civile
 - Reperibile di Protezione Civile
 - Reperibile dei Lavori Pubblici
 - Referente per ciascuna delle Associazioni di Volontariato
- informare dell'attivazione del C.O.C. il Ce.Si. Provinciale ed a coordinarsi con il medesimo
- attivare e coordinare le Associazioni di Volontariato per assistere la popolazione proveniente

dall'area portuale e quella residente in prossimità dell'area portuale

- coordinare l'attività ai cancelli assieme a Polizia Municipale, Polizia di Stato, Compagnia Carabinieri e Guardia di Finanza
- verificare i contatti con le strutture di accoglienza e logistiche
- attivare l'informativa preventiva alla popolazione attraverso l'Alert System e ad aggiornarla se necessario

Fase operativa di allarme (in caso di attivazione del PEE)

Ricevuta la segnalazione di aggravio della situazione il Centro Operativo Comunale (C.O.C.) provvede a:

- attivare anche il personale C.O.C. con funzioni strategico-istituzionali ovvero:
 - Sindaco
 - Assessore reperibile
 - Responsabile dei Servizi alla Persona
 - Responsabile Economato
 - Responsabile Comunicazione
- informare dell'implementazione della Fase operativa del C.O.C. il Ce.Si. Provinciale ed a coordinarsi con il medesimo
- attivare le strutture di accoglienza e logistiche
- attivare l'informativa alla popolazione attraverso anche i canali social del Comune e ad aggiornarla se necessario
- attivare l'informativa puntuale alla popolazione attraverso l'Alert System e ad aggiornarla se Necessario

COMUNE DI CAMPIGLIA MARITTIMA

Laddove il Prefetto abbia valutato adottato provvedimenti straordinari sulla viabilità e sui trasporti urbani ed interurbani, disponendo l'interruzione del traffico ferroviario della linea Campiglia M.ma-Piombino Binari mare e del trasporto pubblico locale dei bus di linea di Autolinee Toscane per ricondurre le persone presenti in area portuale presso la stazione di Campiglia M.ma, il Comune di Campiglia Marittima attiverà le proprie strutture di protezione civile, collaborando con il Commissariato di Piombino e avvalendosi di volontari.

L'intervento del Comune si rende necessario in quanto, soprattutto nel periodo estivo, presso la Stazione di Campiglia Marittima sarà convogliata una massiccia presenza di persone, molte delle quali turisti stranieri, ai quali non è stato concesso di imbarcarsi a causa del fermo dei traghetti dovuto al verificarsi dell'evento incidentale.

In sede di CCS interverrà il Sindaco o qualificato rappresentante del Comune di Campiglia M.ma.

FORZE DELL'ORDINE

Le Forze dell'ordine sono individuate ai sensi dell'art 16 della legge 121/1981. A queste possono unirsi, in caso di necessità, le forze armate nella gestione dell'emergenza .

Le "Linee guida di dicembre 2022 per la predisposizione del Piano di emergenza esterna, di cui al D. Lgs 105/2015" specifica che le Forze dell'Ordine in caso di evento incidentale svolgono compiti

operativi connessi con la gestione e controllo dei flussi nelle aree interessate dall'emergenza, anche ai fini del mantenimento dell'ordine pubblico.

Compiti e funzioni specifiche nelle diverse fasi di allerta

In caso d'incidente rilevante all'interno dello stabilimento, le Forze provvedono all'attuazione degli adempimenti di propria e specifica competenza, in relazione ai diversi livelli di allerta, al fine di mitigare le conseguenze prodotte dall'evento incidentale.

In caso di evento incidentale, che possa indurre a ritenere che ricorra pericolo per la sicurezza e l'incolumità della popolazione, dovrà essere applicato il piano di emergenza predisposto dalla Prefettura.

Il coordinamento delle Forze dell'Ordine per l'assolvimento dei compiti e degli adempimenti connessi all'esecuzione del presente piano è assegnato al Questore di Livorno che assume il coordinamento dei servizi della zona, stabilendo i necessari collegamenti con le Forze interessate alla cintura di sicurezza.

In particolare la Questura di Livorno provvede a :

- **far isolare la zona interessata con posti di blocco al fine di evitare l'ingresso in zona di persone non autorizzate, secondo quanto previsto nel piano della viabilità e della circolazione stradale coadiuvato dalla Sezione di Polizia Stradale, avvalendosi del concorso del Comando Provinciale dei Carabinieri, del Gruppo Guardia di Finanza, del Corpo Polizia Municipale del Comune e della Polizia Provinciale.**
- **far dirottare e regolare il traffico nei pressi della zona interessata, secondo quanto previsto nel "Piano della viabilità e della circolazione stradale".**

Compiti e funzioni specifiche nello Stato di ATTENZIONE

Qualora la sala operativa riceva notizia di un incidente all'interno dello stabilimento con le caratteristiche definite per lo stato di ATTENZIONE, informa la Prefettura.

La Questura informa altresì i vigili del fuoco in ragione delle notizie ricevute scambiando informazioni.

Un incidente aventi le caratteristiche definite di 1° Livello comporta l'intervento del personale interno allo stabilimento e l'ausilio eventuale dei Vigili del Fuoco, del Servizio 118 in caso di feriti ed altro personale tecnico.

La sala operativa della Questura segue l'evolversi della situazione e dispone affinché le pattuglie a disposizione si avvicinino allo stabilimento per l'eventuale e successiva regolamentazione del flusso veicolare sulle strade principali intorno allo stabilimento.

Compiti e funzioni specifiche nello stato di PREALLARME

Qualora la sala operativa riceva notizia di un incidente all'interno dello stabilimento con le caratteristiche definite per lo stato di **PREALLARME**, informa la Prefettura.

La Questura informa altresì i Vigili del fuoco in ragione delle notizie ricevute scambiando informazioni.

La Sala Operativa della **Questura** attiverà i vari Comandi delle Forze dell'Ordine affinché si preparino all'attuazione delle operazioni di propria competenza, così come pianificate in caso di emergenza ed in particolare alla regolamentazione del traffico.

Il coordinatore responsabile della Sala Operativa dovrà tempestivamente informare il Sig. Dirigente l'U.P.G. e S.P. ed il Sig. Capo di Gabinetto dell'evolversi dell'emergenza.

Le Forze dell'Ordine, ricevute le necessarie indicazioni, provvederanno all' **attuazione** delle operazioni di propria competenza, in particolare si attiveranno, secondo quanto previsto nel Piano della circolazione stradale al fine di:

- **isolare la zona interessata con posti di blocco al fine di evitare l'ingresso in zona di persone non autorizzate**
- **dirottare e regolare il traffico nei pressi della zona interessata;**
- **prestare assistenza per la pronta evacuazione delle persone eventualmente presenti nelle zone intorno allo stabilimento, qualora stabilito nella contingenza da VVF e Direzione di stabilimento;**
- **indirizzare le persone, eventualmente, provenienti dalla zona interessata al rilascio;**
- **segnalare, a mezzo radio, qualsiasi emergenza al Dirigente della Questura appositamente incaricato;**

Lo stato di preallarme viene mantenuto fino alla dichiarazione di **FINE PREALLARME**, emesso con apposito messaggio dalla Prefettura.

Compiti e funzioni specifiche nello stato ALLARME- EMERGENZA ESTERNA

Qualora la sala operativa riceva notizia di un incidente all'interno dello Stabilimento con le caratteristiche definite per lo stato di **ALLARME- EMERGENZA**, informa la Prefettura. La Questura informa altresì i Vigili del fuoco in ragione delle notizie ricevute scambiando informazioni.

La Sala Operativa della Questura, provvederà a prendere contatti con le Forze di Polizia interessate, dando loro indicazioni in merito.

Il coordinatore responsabile della Sala Operativa dovrà tempestivamente informare il Sig. Dirigente l'U.P.G. e S.P. ed il Sig. Capo di Gabinetto dell'evolversi dell'emergenza.

Il Questore di Livorno, ricevuta la notizia dell'evento:

- Si recherà al CCS (o invia proprio delegato) non appena richiesto.
- Provvederà ad inviare propri delegati presso il Posto Di Comando Avanzato (P.C.A.) e la Sala Operativa Provinciale Integrata (S.O.P.I.) una volta istituiti e non appena richiesto.

Nelle prime fasi dell'emergenza la Questura, curerà i collegamenti radio ed il coordinamento tra le Forze dell'Ordine per assicurare l'adeguata perimetrazione dell'area e la corretta regolamentazione del traffico, così come stabilito nel piano della Viabilità e della circolazione stradale.

Le Forze dell'Ordine, ricevute le necessarie indicazioni, provvederanno **all'immediata** attuazione delle operazioni di propria competenza, in particolare si attiveranno, secondo quanto previsto nel Piano della circolazione stradale al fine di:

- **isolare la zona interessata con posti di blocco al fine di evitare l'ingresso in zona di persone non autorizzate**
- **dirottare e regolare il traffico nei pressi della zona interessata;**
- **prestare assistenza per la pronta evacuazione delle persone eventualmente presenti nelle zone intorno allo stabilimento, qualora stabilito nella contingenza da VVF e Direzione di stabilimento;**
- **indirizzare le persone, eventualmente, provenienti dalla zona a rischio;**

- **segnalare, a mezzo radio, qualsiasi emergenza al Dirigente della Questura appositamente incaricato;**

Il personale impegnato nella perimetrazione della zona, dovrà mantenere (in condizioni di regime) costanti rapporti radio con la Sala Operativa della Prefettura/Questura e con il C.C.S. e la S.O.P.I. non appena costituiti, che curerà i collegamenti con i Vigili del Fuoco e le altre Forze dell'Ordine. Lo stato di ALLARME –EMERGENZA prevede rispetto allo stato di PREALLARME la massima operativa delle Forze dell'Ordine per cui in tale fase la Questura, il Comando Provinciale Carabinieri il Comando Provinciale Guardia di Finanza e la Polizia Stradale etc. non appena richiesto, potenzieranno le loro forze operative

AZIENDA USL TOSCANA NORD-OVEST E SERVIZIO 118

La Centrale Operativa 118 Livorno-Pisa ricevuta notizia dell'evento incidentale, attiva il proprio piano delle Maxi-emergenze:

Invia l'equipaggio o equipaggi sanitari più vicini alla zona dell'Incidente Maggiore.

- NOMINA il DSS (Direttore Sanitario dei Soccorsi).
- Allerta VVF E FFO
- Allerta il Direttore Sanitario Aziendale e il Medical Disaster Manager Aziendale per l'eventuale attivazione dell'Unità di Crisi.
- Riceve/Richiede il primo feedback al DSS (livello, stima dei mezzi e personale necessari e area di ammassamento mezzi).
- Invia ambulanze e personale in appoggio e comunica il target dell'area ammassamento mezzi.
- Invita i mezzi a raccordarsi nelle comunicazioni ESCLUSIVAMENTE con il DSS e DTR (Direttore dei Trasporti) e di non comunicare con la Centrale Operativa 118.
- Riorganizza e garantisce la copertura sanitaria di emergenza ordinaria delle aree geografiche interessate dall'evento.
- Analizza l'area geografica e ipotizza le vie di accesso e di uscita dei mezzi di soccorso.
- Richiede al DSS il livello definitivo di Maxi-emergenza.
- Allerta Toscana Soccorso fornendo le coordinate geografiche dell'evento.
- Richiede a Toscana Soccorso, se necessario, un sorvolo della zona di crash.
- Allerta il personale aggiuntivo necessario.
- Riceve e/o richiede l'attivazione del PMA "zonale" e la successiva conferma dell'operatività del medesimo.
- Attiva la logistica della Protezione Civile Locale indicando il livello di severità dell'evento.
- Allerta il Coordinamento Regionale Maxi-emergenze per la gestione di risorse aggiuntive di supporto.
- Raccoglie le disponibilità ricettive dei Pronto Soccorso del territorio di competenza in assetto PEIMAF.
- Indica l'ospedale di destinazione dei vari pazienti a EVAC (Direttore Evacuazione) secondo le necessità assistenziali.
- Registra l'anagrafica o il codice identificativo e la destinazione delle vittime trasportate su un modulo o software predisposto.

VIGILI DEL FUOCO

In caso d'incidente all'interno dello Stabilimento, il Comando dei Vigili del Fuoco di Livorno provvede all'attuazione degli adempimenti di propria e specifica competenza, in relazione ai diversi livelli di allerta, al fine di mitigare le conseguenze prodotte dall'evento incidentale.

Ai Vigili del Fuoco compete prioritariamente, il soccorso alla popolazione ed ogni altra operazione mirata a contenere gli effetti dei fenomeni incidentali che possono minacciare la pubblica incolumità e/o il patrimonio pubblico o privato.

Il Comando dei Vigili del Fuoco di Livorno provvede quindi al soccorso tecnico urgente mediante l'impiego di unità dotate di adeguato supporto tecnologico.

Promuove ed attua un organico collegamento tecnico con le altre componenti che concorrono nella fase operativa di intervento.

Collabora alla diffusione delle informazioni tecniche utili per fronteggiare l'emergenza in atto.

Per ogni tipologia d'incidente, il Comando VV.F. opera secondo le modalità di seguito indicate e secondo le procedure utilizzate per eventi incidentali che comportano la presenza di sostanze pericolose (tossiche – infiammabili – nocive etc.).

Nel caso di richiesta d'intervento proveniente dall'interno o dall'esterno dello stabilimento ed a seguito delle informazioni assunte dalla Direzione dello stabilimento o da altri enti istituzionali provvede ad attivare i contatti con la Prefettura e con lo stabilimento e predispone l'invio del personale operativo VV.F. opportunamente equipaggiato, presso lo Stabilimento.

Di seguito si specificano i compiti e le funzioni principali del personale VV.F.

Addetti alla Sala Operativa 115

Ricevuta la comunicazione di un evento incidentale significativo provvedono immediatamente ad informare il Capo turno ed inviare sul posto, di concerto con lo stesso, il personale in servizio presso il Distaccamento permanente di Piombino.

Richiedono inoltre informazioni riguardanti:

- la parte di stabilimento/impianto interessato
- il tipo di sostanza interessata
- se vi è un incendio in corso
- se ci sono persone coinvolte
- il nome del referente dello Stabilimento (Responsabile della Sicurezza) ed ogni altra notizia utile ad affrontare l'emergenza.

Acquisiscono tutte le notizie necessarie al soccorso provenienti dallo stabilimento e le trasmettono in tempo reale (direttamente o attraverso il personale di sala operativa) alle squadre operative VV.F. che si recano sul posto.

Ricercano nelle schede delle sostanze pericolose allegate al piano di emergenza esterna, nell'apposito allegato o tramite apposito software (SIGEM SIMMA) le caratteristiche chimico fisiche delle stesse sostanze interessate e le trasmettono via radio agli operatori ed alle squadre avviate sul posto.

Capo Turno di Servizio (e personale delegato)

Allerta tempestivamente il Funzionario di guardia o reperibile.

D'intesa con il Funzionario di guardia attiva tutte le comunicazioni necessarie al Prefetto ed alle Autorità competenti.

Valuta la necessità di inviare in supporto ulteriori risorse dalla Sede Centrale di Livorno ed informa la sala operativa della Direzione Regionale VVF Toscana degli eventi in atto.

Predisporre l'invio di mezzi tecnici adeguati, attrezzature e materiali specifici in dotazione, tra cui l'autofurgone AF/UCL, con personale qualificato, al fine della predisposizione del PCA.

Informa e scambia informazioni direttamente o attraverso il personale di sala operativa con:

- PREFETTURA
- DIREZIONE REGIONALE VV.F. FIRENZE
- CENTRO OPERATIVO NAZIONALE (SALA OPERATIVA –MINISTERO INTERNO);
- NUE 112
- ARPAT (Dipartimento Provinciale di Piombino)
- USL – 118
- PROVINCIA DI LIVORNO (Protezione Civile)
- COMUNE Piombino
- CARABINIERI
- QUESTURA (in particolare con il Commissariato di Piombino)
- CAPITANERIA DI PORTO
- AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE (Piombino)

Ed inoltre, in funzione della gravità dell'evento, informa direttamente il Comandante.

Responsabile delle Operazione (ROS) della squadra VV.F.

In prima battuta il ROS è ordinariamente il Capo squadra del Distaccamento VVF di Piombino, ovvero della prima squadra VVF che interviene nella zona di soccorso. Egli:

- Si dirige con la squadra VV.F. verso lo Stabilimento.
- Una volta giunto sul posto prende contatti con il responsabile del servizio di sicurezza interna acquisendo le informazioni necessarie per approntare l'intervento.
- Assume da subito la direzione tecnica dell'intervento concordando con il responsabile della sicurezza dello stabilimento le azioni da eseguire.
- Richiede eventuali rinforzi alla sede centrale del Comando VV.F. di Livorno.

Funzionario di Guardia o Reperibile

- Si reca presso la sala operativa della sede centrale del Comando VV.F. per il primo coordinamento delle operazioni d'intervento.
- D'intesa con il Comandante si porta sul luogo ed assume la direzione tecnica degli interventi coordinando le operazioni di soccorso.

- Mantiene le comunicazioni necessarie all'aggiornamento sull'evoluzione degli eventi con la Prefettura, la Direzione Regionale VV.F. Toscana ed il C.O.N.;
- Richiede alla Direzione Regionale VV.F., anche tramite sala operativa, l'eventuale supporto dei Comandi VV.F. limitrofi e/o l'attivazione di nuclei specialistici (ad es. NBCR, Sommozzatori, Reparto Volo);
- Si coordina con la Capitaneria di Porto/Ufficio Circondariale di Piombino per la gestione di eventuali interventi di ricerca e soccorso in mare;
- Si mantiene in contatto con il referente dell'Autorità di Sistema Portuale per la gestione delle aree di supporto alle operazioni

Comandante Provinciale

- Qualora le condizioni operative lo richiedano, interviene direttamente sul posto ed assume in qualità di Direttore Tecnico dei Soccorsi (DTS), avvalendosi anche della collaborazione della Direzione dello Stabilimento, la direzione tattica dell'intervento ed il coordinamento delle operazioni di soccorso presso il Posto di Comando Avanzato (P.C.A.)
- Invia un proprio delegato o si reca lui stesso, qualora non presente nella zona delle operazioni, presso il CCS
- Tiene informato il Prefetto, il Direttore Regionale VVF ed il Direttore Centrale per l'Emergenza, il Soccorso Tecnico e l'Antincendio Boschivo sull'evolversi della situazione

Mezzi ed Attrezzature principali per l'intervento

- Autopompe serbatoio (APS) ed autobotti serbatoio (ABP) presenti nella Sede Centrale e nei distaccamenti;
- Autoscale (AS) per il soccorso tecnico ed il salvataggio in quota;
- Pickup/campagnole (PU/CA) con attrezzature tecniche specifiche;
- Autofurgone Unità di Comando Locale (AF/UCL) per l'insediamento del Posto di Comando Avanzato (P.C.A.);
- Autofurgoni con attrezzature tecniche specifiche e dispositivi di protezione individuale (AF/NBCR, AF/Carro aria);
- Elicottero Drago con possibilità di verricellare sommozzatori;
- Altri mezzi operativi provenienti da Comandi limitrofi

CAPITANERIA DI PORTO-UFFICIO CIRCONDARIALE M.MO DI PIOMBINO

Il Comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino è Comandante del porto e Capo del Circondario, mentre il Comandante della Capitaneria di porto di Livorno è Direttore Marittimo della Toscana e Capo del Compartimento.

La Direzione Marittima/Capitaneria di Porto di Livorno mantiene attiva una Sala Operativa nella quale confluisce e da cui diparte, attraverso i diversi sistemi ed apparati in dotazione, il complessivo flusso di comunicazione radio, telefoniche, e di dati ed elementi di conoscenza in genere, la cui pronta disponibilità è essenziale ad una corretta rappresentazione dell'evento e dello scenario emergenziale ed alla migliore gestione degli eventi, attraverso il coordinamento delle risorse operative specializzate o eventuali, in relazione ai compiti istituzionali del Corpo delle Capitanerie di Porto e della Guardia Costiera (Soccorso e salvaguardia della vita umana in mare, sicurezza della navigazione, polizia marittima /demaniale/portuale, antinquinamento, vigilanza pesca...), nelle zone di mare territoriale e di interesse S.A.R. che ricadono nella responsabilità del 2° M.R.S.C..

La Sala Operativa della Capitaneria di porto di Livorno è presidiata 24 ore su 24 da personale turnista specializzato, mentre presso l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino viene garantita la presenza H24 del personale Responsabile del Servizio di Ispezione e viene garantito l'ascolto in relazione agli orari del traffico navale dalle 05.00 alle 23.30, oltre alle fasce orarie notturne in cui vengono svolte manovre di ingresso / uscita delle metaniere destinate al Terminale Snam FSRU.

Ove disposta la costituzione del C.C.S. da parte del Prefetto, la Capitaneria di porto di Livorno invierà proprio Ufficiale delegato in Prefettura.

La Sala Operativa dell'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino, ricevuta notizia dell'evento incidentale ne informa tempestivamente la Sala Operativa del 2° MRSC Livorno per l'attivazione ove necessario del piano S.A.R. e del Piano Operativo di pronto intervento Locale (contro gli inquinamenti da idrocarburi ed altre sostanze nocive), si adopera per la messa in atto delle misure antincendio in ambito portuale nonché di ogni altra misura necessaria per la sicurezza della navigazione, delle manovre portuali e della vita umana in mare in generale.

Principale pianificazione operativa di riferimento:

Piano S.A.R. per la ricerca ed il soccorso in mare

Elaborato dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, riguarda le operazioni di ricerca e soccorso della vita umana in mare, attività che potrebbe verificarsi in connessione agli eventi incidentali trattati dal presente Piano in quanto sia la FSRU che le LNG Carrier che scalano il Terminale sono unità navali ed il contesto di riferimento è quello marittimo/portuale; il Piano S.A.R. contiene, tra l'altro:

- La classificazione delle diverse situazioni operative;
- L'individuazione dei soggetti competenti al coordinamento ed alla gestione del Soccorso in mare, in ragione delle diverse situazioni operative;
- Le modalità di determinazione dell'eventuale area di ricerca;
- Le modalità di fissazione di un piano generale di esecuzione delle operazioni;
- La possibile designazione di unità con funzioni di On Scene Commander;
- L'individuazione, nella parte locale, delle risorse complessivamente disponibili per la ricerca ed il soccorso in mare;
- Le modalità di richiesta nonché l'assegnazione di compiti a mezzi ed organi che possano utilmente intervenire.

Piano Operativo di pronto intervento Locale (antiquinamento)

Elaborato dalla Capitaneria di Porto di Livorno, per dare attuazione a quanto previsto dalla Legge n. 979/1982 e prevede tra l'altro:

- La classificazione delle emergenze;
- L'individuazione dei soggetti competenti in relazione alle diverse situazioni operative;
- L'immediata diffida, ex art. 12, Legge n. 979/1982 rivolta a comandante, armatore o il proprietario di una nave o il responsabile di un mezzo o di un impianto situato sulla terraferma, nel caso di avarie o di incidenti agli stessi, suscettibili di arrecare, attraverso il versamento di idrocarburi o di altre sostanze nocive o inquinanti, danni all'ambiente marino, al litorale o agli interessi connessi;
- Le azioni da intraprendere per il contenimento e la prevenzione / eliminazione di eventuali danni all'ambiente marino;
- Le risorse impiegabili a livello locale;
- Le modalità dell'eventuale impiego delle unità dis inquinanti del Consorzio Castalia.

In tale contesto ARPAT e ASL prevedono:

- le modalità per il supporto al D.T.S.;
- indirizzi per il contenimento degli eventuali reflui/rifiuti durante l'emergenza e nel post emergenza anche con riferimento alle attività di soccorso (es. acque di spegnimento);
- le modalità per il controllo e monitoraggio della qualità delle matrici ambientali durante l'emergenza;
- le modalità di supporto all'azione di tutela ambientale, anche sulla scorta dei risultati acquisiti e delle specifiche competenze in materia.

In relazione a quanto previsto nella presente pianificazione, si riassumono di seguito le misure da intraprendere in relazione ai vari stadi.

In caso di "ATTENZIONE":

Qualora l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino riceva una comunicazione dalla Prefettura con la dichiarazione di stato di "ATTENZIONE", oltre ad allertare i servizi portuali affinché predispongano personale e mezzi per l'eventuale concorso nelle operazioni, attiva le procedure interne limitate alla mera predisposizione di mezzi e uomini, al fine di fronteggiare un'eventuale evoluzione sfavorevole dell'incidente (fasi di PRE-ALLARME e ALLARME - EMERGENZA).

In caso di "PRE-ALLARME":

Qualora l'Ufficio Circondariale marittimo di Piombino riceva una comunicazione dalla Prefettura con la dichiarazione di stato di "PRE-ALLARME", viene attivata la catena informativa interna e gerarchica (Nostromo, Comandante e Sala Operativa 2° MRSC Livorno per eventi SAR).

Laddove necessario il R.S.I./Comandante:

- Informa le navi in transito e previste in ingresso/uscita, dando le disposizioni del caso (semplice attenzione, ovvero eventualmente stand-by);
- Allerta i referenti dei Servizi Tecnico Nautici (Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori, tutti in servizio H24) per eventuali manovre navali di emergenza;
- Se opportuno, fa predisporre a bordo dei rimorchiatori l'attivazione dell'impianto di Fire Fighting;
- Allerta le dipendenti Unità navali per eventuali uscite di soccorso;
- Allerta personale interno per eventuale evoluzione sfavorevole dell'incidente;
- Mette a disposizione dei VVF i Piani Nave delle metaniere presenti al terminale;
- Allerta il Chimico di Porto, per eventuali valutazioni legate alla sicurezza, in relazione alla presenza di merci o materiali pericolosi su unità navali ed in porto.

In caso di “ALLARME – EMERGENZA”:

Qualora l’Ufficio Circondariale marittimo di Piombino riceva una comunicazione dalla Prefettura con la dichiarazione di stato di “ALLARME - EMERGENZA” il Responsabile del Servizio d’Ispezione, ricevuta notizia attiva la propria catena informativa interna e gerarchica (Nostromo, Comandante e Sala Operativa 2° MRSC per eventi SAR). Lo stesso Responsabile del Servizio d’Ispezione, il Comandante non appena intervenuto ovvero la Sala Operativa del 2° MRSC Livorno (ove ritenuto opportuno):

- Vieta, con informazione tramite canale VHF portuale, l’ingresso e l’uscita delle navi dal porto;
- Dispone l’interruzione di tutte le attività portuali, anche se già preventivamente autorizzate (a titolo esemplificativo il bunkeraggio da mare o da terra, la raccolta di rifiuti via mare, nonché ogni altra attività autorizzata o regolata con provvedimento in ambito portuale);
- Allerta i referenti dei Servizi Tecnico Nautici (Piloti, Ormeggiatori e Rimorchiatori, tutti in servizio H24) e ne dispone l’impiego per eventuali manovre di emergenza;
- Predisporre l’allontanamento di eventuali unità ormeggiate in Darsena Nord o in altre banchine ex art. 63 Codice della Navigazione;
- In coordinamento con ADSP, invia proprio personale nell’area passeggeri del porto e dispone riguardo alla gestione del relativo traffico passeggeri, per garantire la sicurezza delle manovre navali, nonché della circolazione e del deflusso dei passeggeri; ove si proceda con il deflusso di tutti i passeggeri presenti in porto, essendo interclusi gli accessi di nuovi passeggeri eventuali controlli di security (navi per Sardegna / Corsica o da crociera) saranno interrotti / sospesi;
- Dispone impiego delle proprie unità navali e di ogni altro mezzo ritenuto utile per eventuali uscite di soccorso via mare ex artt. 69 e 70 del Codice della Navigazione;
- Mette a disposizione dei VVF i Piani Nave delle metaniere presenti al terminale;
- Allerta la Direzione del limitrofo Porticciolo turistico M.A.T. nonché degli approdi turistici presenti alla foce del Cornia (Marina sul Cagliana, Arcipesca e Circolo Nautico Pontedoro), disponendo il transito in ingresso / uscita esclusivamente con direttrice Est-Ovest, per evitare qualsiasi avvicinamento alle zone di rischio;
- Richiede l’intervento del Chimico di Porto, per le valutazioni legate alla sicurezza in relazione alla presenza di merci o materiali pericolosi su unità navali ed in porto.

AUTORITA’ DI SISTEMA PORTUALE DEL MAR TIRRENO SETTENTRIONALE

Generalità

L’Autorità di Sistema Portuale ha compiti in materia di:

- a) indirizzo, programmazione, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti, con poteri di regolamentazione e di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi a tali attività ed alle condizioni di igiene del lavoro;
- b) manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni nell’ambito portuale, ivi compresa quella per il mantenimento dei fondali;
- c) affidamento e controllo delle attività dirette alla fornitura di servizi di interesse generale.

L'Autorità di Sistema Portuale provvede inoltre:

- al coordinamento delle attività svolte nel porto dalle pubbliche amministrazioni, nonché al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali;
- ad amministrare le aree e i beni del demanio marittimo compresi nell'ambito della circoscrizione territoriale di competenza;
- a disciplinare e vigilare sull'espletamento delle operazioni portuali;
- alla tenuta del registro delle imprese autorizzate ad operare nel porto, ai sensi dell'art. 68 del C.N.;
- a rilasciare, previa istruttoria, l'autorizzazione all'ingresso in porto alle persone abilitate.

Compiti e funzioni specifiche nello stato di ATTENZIONE

Qualora l'Autorità di Sistema Portuale riceva la segnalazione di STATO DI ATTENZIONE, attiverà le comunicazioni interne, al fine di allertare i propri dipendenti eventualmente coinvolti in stati successivi. La struttura sarà pronta ad acquisire eventuali istruzioni dalla Prefettura per diffondere la messagistica alla popolazione portuale, di seguito indicata:

“ATTENZIONE, ATTENZIONE

PRESSO IL TERMINALE FSRU ITALIS LNG DI PIOMBINO SI E' VERIFICATO UN INCIDENTE E SONO STATE ATTIVATE TUTTE PROCEDURE DI EMERGENZA
ALLONTANARSI DALL'AREA PORTUALE ANCHE A PIEDI E SGOMBERARE LA VIABILITA' PER
CONSENTIRE UN PASSAGGIO RAPIDO E SICURO AI MEZZI DI SOCCORSO
VI INVITIAMO A MANTENERE LA CALMA
GRAZIE PER LA COLLABORAZIONE”

Compiti e funzioni specifiche nello stato di PREALLARME

Alla ricezione, sotto ogni forma, dello stato di “PREALLARME, il Responsabile della Sicurezza e/o suo sostituto dell'AdSP raggiungono la “Sala Controllo”

- Allerta i propri servizi di vigilanza;
- Garantisce la libera circolazione al transito del varco Nord, mediante l'apertura delle sbarre, consentendo l'accesso solo ai soggetti eventualmente coinvolti nella gestione dell'emergenza;
- Dispone l'allontanamento dalle aree pubbliche limitrofe all'impianto (Banchina Nord);
- Allerta lo stabilimento acciaierie per l'eventuale utilizzo della viabilità interna per i mezzi di emergenza;
- Dispone la presenza del proprio personale di vigilanza al varco di collegamento del porto passeggeri con lo stabilimento;

Saranno trasmessi, tramite sistemi di diffusione acustica installati presso l'area nord del porto di Piombino, in assenza saranno utilizzati megafoni, messaggi informativi alla popolazione secondo format già prestabiliti;

Compiti e funzioni specifiche nello stato di ALLARME-EMERGENZA

Alla ricezione dello stato di “ALLARME-EMERGENZA”, l'AdSP:

- Procede alla messa in sicurezza dei propri impianti tecnici e tecnologici;
- Ancorché non rientrante nell'area di rischio, dispone l'allontanamento dalle aree operative (Area Mise, Area Magona, Banchina Nord e Briccole) di tutto il personale operante, ivi compreso quello impiegato nell'ambito delle operazioni di imbarco e sbarco delle merci dalle navi;

- Interrompe ogni operazione connessa alla movimentazione di merci pericolose in ambito portuale;
- In coordinamento con l'ufficio Circondariale Marittimo di Piombino, dispone riguardo alla gestione del traffico passeggeri avendo riguardo che comunque le parti a terra non rientrano nelle aree di rischio;
- Dispone la chiusura dei flussi di accesso dei veicoli in ambito portuale, assicurando l'accesso ai soli mezzi di soccorso e FF.OO. operanti e favorire l'uscita degli evacuanti.

Per la gestione dell'area passeggeri, ancorché questa non rientri nelle aree di rischio, potranno essere disponibili le seguenti risorse:

Personale AdSP – Servizi di vigilanza;

ARPAT

Ricevuta la comunicazione dell'evento tramite attivazione dalla SOP, il Dirigente reperibile ARPAT, attiva il personale reperibile affinché si metta a disposizione del responsabile delle squadre di intervento dei VVFF, comunque mantenendosi in "zona sicura". ARPAT fornisce supporto tecnico all'Autorità preposta all'emergenza, sulla base della conoscenza dei rischi associati alle sostanze pericolose presenti nello stabilimento.

In relazione alle specifiche tipologie di evento (ricavate dal Rapporto di Sicurezza) ed alle sostanze interessate, ARPAT non ritiene di norma necessario, nella fattispecie, che siano effettuati accertamenti diretti sui luoghi in fase post-incidentale. Unica eccezione potrebbe essere costituita dal campionamento e dall'analisi delle acque usate dal sistema antincendio, da valutare caso per caso (ad esempio nel caso in cui l'eventuale incendio interessi rifiuti o materiali in grado di rilasciare sostanze pericolose).

RETE FERROVIARIA ITALIANA

Le aree di danno ipotizzate per gli scenari incidentali del seguente stabilimento a rischio incidente rilevante non evidenziano un potenziale impatto sulla seguente linea ferroviaria:

-tratta Piombino – Piombino Binari Mare.

Avvisi a RFI nelle diverse fasi di allerta

In caso d'incidente all'interno dello Stabilimento (fase di attenzione-preallarme o allarme) questo ha il compito di allertare la Prefettura e gli altri soggetti individuati nel PEE, indicando la tipologia di incidente, le azioni di contrasto attivate e l'evoluzione prevista (art. 25 comma 1 D. Lgs. 105/15).

In caso di attenzione, preallarme o allarme il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (RFI) dovrà quindi ricevere una segnalazione telefonica da parte della Prefettura di Livorno; in particolare dovrà essere avvisata la sala operativa RFI di Pisa, presenziata H24, nella figura del Dirigente Centrale Coordinatore Movimento (DCCM):

Il DCCM di Pisa, al ricevimento della segnalazione telefonica, ne darà immediato avviso al DCO in turno nella sala operativa RFI di Pisa che gestisce il traffico ferroviario sulla linea interessata, attivatore dell'emergenza. Lo stesso DCCM parteciperà, inoltre, la notizia anche al Coordinatore Infrastruttura (CI) in turno nella sala operativa RFI di Pisa.

Gestione dell'emergenza

Il DCO in turno nella sala operativa RFI di Pisa, al ricevimento della segnalazione di attenzione, preallarme o allarme da parte del DCCM di Pisa, dovrà immediatamente attivare i seguenti provvedimenti inerenti la circolazione dei treni e/o delle manovre (generalmente dopo aver fatto defluire gli eventuali convogli in tratta):

Area Danno	PROVVEDIMENTI CAUTELATIVI DA ATTUARE
Il binario non è collocato all'interno dell'area di danno	Sospensione TRENI e MANOVRE nella stazione ferroviaria di Piombino Binari Mare TRENI sulla linea ferroviaria, nella tratta Piombino – Piombino Binari Mare.

Successivamente, tutto il personale eventualmente esodato dallo scalo ferroviario e concentrato presso i punti di raccolta individuati nel PEI di RFI, si atterrà alle indicazioni fornite dalla Prefettura di Livorno come precisato nel presente piano al paragrafo 6.7.5 -PIANO OPERATIVO PER LA VIABILITÀ

VOLONTARIATO DI PROTEZIONE CIVILE

Le organizzazioni di volontariato di Protezione Civile di cui al D. Lgs. 1/2018 (Codice della Protezione Civile), come specificato nella *Direttiva del Ministro per la Protezione Civile e le politiche del mare* Rep. 2 del 07/12/2022 "Parte 1 - Linee guida per la pianificazione dell'emergenza esterna degli stabilimenti industriali a rischio di incidente rilevante" possono essere impiegate dalle Autorità competenti, in conformità alle disposizioni nazionali e regionali vigenti che ne regolano l'attivazione, durante le diverse fasi emergenziali. Le organizzazioni di volontariato PC possono, se richiesto, concorrere alle seguenti attività:

- pianificazione di emergenza;
- attività di tipo logistico;
- comunicazioni radio;
- presidio delle aree di attesa e gestione delle aree e dei centri di assistenza alla popolazione in collaborazione con la C.R.I.;
- supporto alle Forze dell'ordine in occasione di attivazione dei posti di blocco stradali, nei limiti delle attività consentite ai Volontari di protezione civile, secondo le disposizioni vigenti.

In particolare i referenti di ciascuna organizzazione a seguito delle disposizioni ricevute da Comune (o dalla Provincia di Livorno per Volontariato sovracomunale) attivano il proprio personale per gli adempimenti di propria competenza. Inoltre un rappresentante del Coordinamento provinciale del Volontariato si reca presso il Centro Coordinamento Soccorsi (CCS) e la Sala Operativa Provinciale Integrata (SOPI) una volta istituiti e non appena richiesto dalla Prefettura.

ALLEGATO 4 - MISURE DI AUTOPROTEZIONE NELLE ZONE DI RISCHIO

Per i due scenari tipi individuati (rilascio di GNL/Gas Naturale con potenziale incendio / esplosione), le misure generali di autoprotezione che è opportuno siano adottate dal personale dell'area portuale interessato di cui al par. 3.2 del presente piano sono di seguito indicate:

- a) conservare la calma ed evitare di creare panico;
- b) se ci si trova all'aperto, interrompere qualsiasi attività mettere in sicurezza le attrezzature e mezzi d'opera ed allontanarsi dalla zona fino a distanza di sicurezza (anche per non ostacolare l'opera dei mezzi di soccorso);
- c) se ci si trova al chiuso, rimanere al riparo al chiuso, disattivando gli impianti di aerazione e condizionamento e mantenendo chiusi gli infissi;
- d) mantenersi aggiornati sulle indicazioni delle Autorità Preposte.

In caso di ordine di evacuazione da parte dell'Autorità Preposta, oltre a quanto sopra indicato, si consiglia di seguire i seguenti comportamenti:

- Abbandonare la zona seguendo le istruzioni delle Autorità, secondo percorsi possibilmente trasversali al vento o seguendo percorsi schermati in caso di incendio/esplosioni;
- Dirigersi al Punto di Raccolta indicato dalle Autorità;
- Non utilizzare le automobili per non intralciare i mezzi di soccorso.

ALLEGATO 5 - CARTOGRAFIE

5.1 COROGRAFIA - Scala 1:25000

5.2 PLANIMETRIA GENERALE STABILIMENTO - Scala 1:500

5.3 PLANIMETRIA DEI TOP EVENT CON ELEMENTI TERRITORIALI ESPOSTI AL RISCHIO - Scala 1:500

5.4 CENTRI OPERATIVI ATTIVATI - Scala 1:15000

5.5 MODELLO DI INTERVENTO SUL LUOGO DELL'INCIDENTE RILEVANTE (zone di pianificazione, zona di soccorso, zona di supporto alle operazioni, Posto di coordinamento avanzato, cancelli, corridoi di ingresso e uscita mezzi di soccorso, area di ammassamento soccorritori e risorse, posto medico avanzato) - Scala 1:500

ALLEGATO 6 - SCHEDE DATI DI SICUREZZA (SDS) DELLE SOSTANZE PERICOLOSE- E STRALCIO PEI