

## CRITERIO PER LA CLASSIFICAZIONE DEI PORTI PER LA SICUREZZA ANTINCENDI

### **Autori**

- Geom. Antonio Corsini  
*Comando provinciale vigili del fuoco di Terni*  
*Via Gramsci, 4/6*  
*05100 TERNI*
  
- Ing. Baldassare Genova  
*Ministero dell'Interno*  
*Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile*  
*Direzione Centrale per l'Emergenza ed il Soccorso Tecnico*  
*Area Soccorso Acquatico Soccorso Portuale e Servizio Sommozzatori*  
*Via Cavour, 5*  
*00100 ROMA*
  
- Ing. Angiolo Geri  
*Ministero dell'Interno*  
*Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile*  
*Direzione Centrale per la Prevenzione e la Sicurezza Tecnica*  
*Area Dispositivi di Protezione Individuale Impianti*  
*P.za Scilla, 1*  
*00175 CAPANNELLE (ROMA)*
  
- Ing. Guido Perineo  
*Ispettorato regionale vigili del fuoco per la Campania*  
*V.le Manzoni,*  
*80100 NAPOLI*
  
- Ing. Gaetano Vallefuoco  
*Ispettorato interregionale vigili del fuoco per il Veneto e Trentino-Alto Adige*  
*Via Dante, 55*  
*35139 PADOVA*

## Sommario

I porti sono stati considerati da sempre delle aree ad alto rischio per la complessità delle attività commerciali ed industriali in essi svolte, tanto da prevedere per essi una specifica legislazione ai fini della sicurezza antincendi, che ha attribuito al Corpo nazionale dei vigili del fuoco (CNVVF) l'espletamento del servizio antincendi in ambito portuale, articolato - com'è noto - nei compiti istituzionali di estinzione incendi e servizi tecnici in genere, di prevenzione incendi e di vigilanza antincendi.

A tutt'oggi la classificazione dei porti ai fini della sicurezza antincendi è quella prevista dalla legge 13 maggio 1940, n. 690 con cui fu istituito il servizio di prevenzione ed estinzione nei porti, che d'allora non è stata mai aggiornata in conseguenza sia dello sviluppo commerciale ed industriale che ha interessato le varie realtà portuali nazionali, che dell'emanazione della legge 28 gennaio 1994, n. 84 concernente il riordino della legislazione in materia portuale.

La presente memoria - che trae spunto da un progetto di riorganizzazione del servizio antincendi in ambito portuale espletato dal CNVVF, redatto dagli autori nell'anno 2001 su incarico del Ministero è stata sviluppata dapprima richiamando il quadro normativo vigente relativo al servizio le organizzazione del servizio stesso svolto dal CNVVF, per poi passare all'illustrazione del *Criterio di classificazione dei porti per la sicurezza antincendi*, che scaturisce dall'esigenze sentita dal Ministero dell'Interno di dotarsi di uno strumento capace di migliorare il servizio in questione mediante la definizione di una mappatura nazionale del rischio incendi in ambito portuale.

### 1 PRINCIPALI RIFERIMENTI NORMATIVI VIGENTI IN MATERIA DI SICUREZZA ANTINCENDI IN AMBITO PORTUALE

Il servizio antincendi in ambito portuale è compito istituzionale del CNVVF, così come risulta da una pluralità di fonti normative raccolte in appendice 1, ed è articolato, com'è noto, nelle attività di estinzione incendi e servizi tecnici in genere (soccorso tecnico urgente), di prevenzione incendi e vigilanza antincendi, da espletarsi nei porti e loro dipendenze, sia a terra che a bordo delle navi e dei galleggianti in genere (*cfr. legge 13 maggio 1940, n. 690; legge 27 dicembre 1941, n. 1570; legge 13 maggio 1961, n. 469; legge 27 dicembre 1973, n. 850; legge 27 dicembre 1980, n. 930*).

Inoltre, al CNVVF sono stati attribuiti, quale organo dello Stato dotato di mezzi navali, aerei e di telecomunicazione, anche compiti di cooperazione nell'attività di ricerca e soccorso per la vita umana in mare (*cfr. legge 5 giugno 1962, n. 616; decreto interministeriale 1° giugno 1978*).

Più precisamente, il servizio di prevenzione ed estinzione degli incendi in ambito portuale è stato istituito con la legge 13 maggio 1940, n. 690, che - classificando i porti nazionali in tre categoria - ha previsto la costituzione di distaccamenti portuali dei vigili del fuoco solo in quelli di 1ª e 2ª categoria, come si evince nella seguente tabella 1.

CATEGORIA	PORTI
1ª	Genova, Livorno, Napoli, Palermo, Venezia, Trieste.
2ª	Savona, La Spezia, Civitavecchia (Roma), Brindisi, Bari, Ancona, Cagliari, Messina, Catania, Siracusa, Trapani.
3ª	Tutti gli altri porti e luoghi di approdo.

Tabella 1. Classificazione dei porti ai fini antincendi secondo la legge n. 690/1940.

Tale classificazione, seppure ai soli fini antincendi, sembrerebbe scaturita da una vera e propria *valutazione del rischio* dell'epoca, basata principalmente sul fatto che i porti, a quell'epoca, erano considerati obiettivi bellici.

E' però da rilevare come questa classificazione non sia stata d'allora mai modificata ed aggiornata (anche se ciò espressamente previsto dalla stessa legge), né in modo specifico per l'istituzione di nuove sedi portuali in conseguenza dello sviluppo dei porti (esistenti e nuovi), né più in generale per l'aumento del rischio incendio dovuto all'incremento dei traffici marittimi e delle aree a rischio specifico nei porti esistenti.

Attualmente il CNVVF espleta il servizio antincendi in ambito portuale con uomini e mezzi dislocati nelle sedi portuali che sono state classificate - in base a quanto previsto dalla circolare 28 agosto 1986, n. 24 del Ministero dell'interno - nelle tipologie P1, P2 e P3, per ciascuna delle quali sono stati stabiliti gli

organici, il numero dei distaccamenti portuali vigili del fuoco ed il numero di unità navali antincendi ivi presenti, come si evince nella seguente tabella 2.

TIPOLOGIA SEDE PORTUALE	DISTACCAMENTI PORTUALI NELLA SEDE PORTUALE	ORGANICO	UNITA' NAVALI ANTINCENDI	
			IN SERVIZIO	DI RISERVA
P1	1	29	1	1
P1a	1	27		
P1b	1	26		
P1c	1	16		
P2	1	41	2	Non prevista
P2a	1	38		
P3	2	57	2	2

Tabella 2. Tipologia delle sedi portuali del CNVVF.

Occorre poi considerare che la legge 28 gennaio 1994, n. 84, con cui sono state istituite le Autorità portuali, ha ripartito i porti nelle seguenti categorie e classi nazionali anche se ai soli fini militare ed economici:

- categoria I: porti, o specifiche aree portuali, finalizzati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato;
- categoria II, che risulta essere suddivisa nelle seguenti classi:
  - classe I: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica internazionale;
  - classe II: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica nazionale con funzioni commerciali, industriali e petrolifera, di servizio passeggeri, peschereccia, turistica e da diporto;
  - classe III: porti, o specifiche aree portuali, di rilevanza economica regionale e interregionale.

La relativa bozza di decreto predisposta dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi dell'art. 4 della legge n. 84/1994, ha previsto la suddivisione degli esistenti porti nazionali della categoria II nelle rispettive classi I, II e III, così come risulta dalla seguente tabella 3, che riporta anche per ciascun porto la tipologia di sede portuale dei vigili del fuoco attualmente esistente.

CLASSE	PORTO	TIPOLOGIA SEDE PORTUALE VF
I – porti di rilevanza economica internazionale	Ancona	P1
	Augusta (Siracusa)	P2a
	Cagliari	P2
	Genova	P3
	Gioia Tauro (Reggio Calabria)	P1c
	La Spezia	P1
	Livorno	P1
	Napoli	P2
	Ravenna	P1
	Savona	P1
	Taranto	P2
	Trieste	P1a (Trieste) e P1b (Muggia)
	Venezia	P3
II – porti di rilevanza economica nazionale	Bari	P1
	Brindisi	P1
	Catania	P1
	Civitavecchia (Roma)	P1
	Marina di Carrara (Massa Carrara)	Non prevista
	Messina	P1a (Messina) e P1b (Milazzo)
	Olbia (Sassari)	Non prevista
	Palermo	P1
	Piombino (Livorno)	Non prevista
	Porto Torres (Sassari)	P1
	Salerno	Non prevista
	Siracusa	P1a
	Villa San Giovanni (Reggio Calabria)	Non prevista
III – porti di rilevanza economica regionale e interregionale (1)	Latina	P1
	Trapani	P1
	Vibo Valentia	P1

(1) Sono riportati soltanto i porti ove esiste un distaccamento portuale VF, tenendo presente che le sedi portuali di Milazzo (ME) e Muggia (TS) non sono operative.

Tabella 3. Proposta di suddivisione in classi degli esistenti porti nazionali della categoria II.

Inoltre, la legge n. 84/1994 ha attribuito alle Autorità portuali competenze in materia di sicurezza e salute dei lavoratori a bordo delle navi ed in ambito portuale, ai sensi del decreto legislativo 19 settembre 1994, n. 626 e del decreto legislativo 4 agosto 1999, n. 242, mentre i successivi decreti legislativi n. 271 e n. 272 del 27 luglio 1999 hanno adeguato - rispettivamente ed in attuazione alla legge 31 dicembre 1998, n. 485 concernente la sicurezza del lavoro nel settore portuale marittimo - la normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali, e di quelli addetti all'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché alle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale.

Da un attento esame del complesso quadro normativo relativo al servizio di cui trattasi, discende, in particolare, che al *comandante provinciale dei vigili del fuoco* è attribuita la responsabilità dell'organizzazione e dell'espletamento del servizio antincendio in ambito portuale (*cf. legge n. 690/1940, legge n. 469/1961, legge n. 930/1980*).

Su tale responsabilità è stato posto l'accento dal Consiglio di Stato con il parere n. 618/92 del 31 luglio 1994, con cui ha precisato, tra l'altro, che il comandante provinciale dei vigili del fuoco, nel dispiegare il servizio antincendio in ambito portuale, dovrà coordinarlo con tutti gli altri servizi portuali ed, in particolare, con quelli facenti capo al *Comandante del porto*, specialmente per quanto concerne la prevenzione del rischio incendio nell'ambito portuale in tutte le sue variegata e complesse realtà.

In particolare, al *comandante dei reparti di soccorso dei vigili del fuoco* compete - ai sensi dell'art. 11 della legge n. 690/1940 - la direzione e la responsabilità tecnica dell'impiego dei mezzi e degli uomini dei propri reparti, nonché delle squadre ausiliare previste dall'art. 9 della stessa legge nell'ambito delle operazioni di soccorso antincendio, mentre al *comandante del porto* compete - a norma degli art. 1 e 10 sempre della stessa legge - la direzione dei soccorsi in caso di incendio o di altro sinistro nei porti e loro dipendenze, sia a terra che a bordo delle navi e dei galleggianti.

Inoltre, bisogna considerare che il maggior coordinamento tra il comandante provinciale dei vigili del fuoco ed il comandante del porto, auspicato dal Consiglio di Stato nel suddetto parere del luglio 1994, è di fatto svolto dai predetti soggetti già in fase preventiva nell'elaborazione del documento denominato *monografia antincendio*, secondo la normativa e le disposizioni vigenti,

In particolare, la monografia antincendio stabilisce le procedure operative per la gestione delle emergenze nell'ambito portuale e marittimo, che vede coinvolti non solo il comandante provinciale dei vigili del fuoco (*cf. art. 11 della legge n. 690/1940*), ma anche altri soggetti quali i comandanti delle navi presenti in porto o nelle vicinanze, ed i rimorchiatori (*cf. artt. 69, 70, 81 e 107 del codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327; art. 87 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328*).

Di fatto l'attività di soccorso tecnico urgente è espletata dal personale del settore operativo del CNVVF in servizio presso i distaccamenti portuali, ove sono normalmente dislocati - in conformità all'art. 2 della legge n. 690/1940 - mezzi nautici e terrestri, da cui discende che il servizio in essi svolto è di tipo misto, vale a dire terrestre e marittimo.

Per quanto concerne invece gli altri compiti affidati al CNVVF, *prevenzione incendi e vigilanza antincendi*, è da tener presente quanto segue.

La *prevenzione incendi*, propriamente detta, è svolta dal CNVVF in quegli insediamenti civili e produttivi esistenti anche nell'ambito portuale, ed in cui sono presenti, in conformità alla normativa vigente, le seguenti attività soggette a controlli e visite del locale comando provinciale dei vigili del fuoco finalizzate alla sicurezza antincendi:

- attività elencate nelle tabelle A e B del decreto del Presidente della Repubblica 26 maggio 1959, n. 689, soggette al rilascio del collaudo da parte del comando provinciale dei vigili del fuoco, ai sensi dell'art. 33 del decreto del Presidente della Repubblica 27 aprile 1955, n. 547;
- attività elencate nell'allegato al decreto 16 febbraio 1982 del Ministero dell'interno, soggette al rilascio del certificato di prevenzione incendi da parte del comando provinciale dei vigili del fuoco, ai sensi dell'art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 29 luglio 1982, n. 577 e dell'art. 3 del decreto del Presidente della Repubblica 12 gennaio 1998, n. 37;
- attività di cui ai precedenti punti ricadenti anche nel campo di applicazione del decreto legislativo 17 agosto 1999, n. 334, soggette al rilascio del certificato di prevenzione incendi da parte del comandante

provinciale dei vigili del fuoco, ai sensi dell'art. 4 del decreto 19 marzo 2001 del Ministero dell'interno, nonché al rilascio di concessioni per l'installazione di impianti di lavorazione o di deposito di oli  
ia, del commercio e dell'artigianato, ai sensi del decreto del  
Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 420.

Inoltre, il codice della navigazione di cui al regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, nonché il successivo regolamento di esecuzione di cui al decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, stabiliscono per i depositi e stabilimenti costieri:

- le modalità per il rilascio di concessioni, nonché i relativi collaudi ed ispezioni periodiche (*cf. art. 52 del R.D. n. 327/1942; artt. 41, 46, 47, 48, 49 e 52 del D.P.R. n. 328/52*);
- le misure di sicurezza da prescrivere per dette tipologie di attività (*cf. art. 43, 44 e 50 del D.P.R. n. 328/1952*).

D'altro canto la prevenzione incendi nell'ambito portuale è disciplinata, più in generale, da specifiche *ordinanze* emesse dal comandante del porto, di concerto con il comandante provinciale dei vigili del fuoco, facenti capo anch'esse a specifiche disposizioni normative finalizzate a:

- prescrivere misure di prevenzione incendi per:
  - le aree, manufatti o impianti demaniali (*cf. art. 5 legge n. 690/1940*);
  - l'esecuzione di lavori per la costruzione, l'allestimento, la riparazione e la manutenzione delle navi nei cantieri navali e nell'ambito del demanio marittimo (*cf. art. 6 legge n. 690/1940, decreti interministeriali 13 aprile 1987, n. 253 e 23 febbraio 1988 n. 263, art. 5 del decreto legislativo 27 luglio 1999 n. 272*);
  - uso di armi ed accensione di fuochi nei porti (*cf. art. 80 del R.D. n. 327/1942*);
  - fuochi e lumi a bordo (*cf. art. 86 del D.P.R. n. 328/52*);
  - uso della fiamma ossidrica (*cf. art. 88 del D.P.R. n. 328/52*);
  - imbarco/sbarco di merci pericolose dalle navi (*cf. decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 1968, n. 1008*);
- prescrivere idonee sistemazioni ed attrezzature antincendi da disporre su:
  - rimorchiatori (*cf. art. 7 legge n. 690/1940*);
  - navi e galleggianti adibiti al servizio portuale (*cf. art. 20 della legge n. 850/1973*).

In particolare, bisogna ricordare che nella maggior parte dei porti nazionali furono istituiti, a seguito del disastro avvenuto nel 1987 a bordo della M/n "Elisabetta Montanari" nel porto di Ravenna, i comitati previsti dai decreti interministeriali n. 253/1987 e n. 263/1988, al fine di elaborare *linee guida* per l'effettuazione delle lavorazioni con uso di fonti termiche a bordo delle navi presenti in ambito portuale e marittimo, che sono state poi recepite dai Comandanti del porto con specifiche ordinanze.

Invece, il *servizio di vigilanza antincendi* - che costituisce, com'è noto, una vera e propria misura di protezione attiva nell'ambito dell'attività di prevenzione incendi - è espletato, in conformità alla legislazione e disposizioni vigenti, dai seguenti soggetti:

- comando provinciale dei vigili del fuoco (*cf. legge n. 690/1940, D.P.R. n. 1008/1968*);
- squadre ausiliarie antincendi (*cf. art. 9 della legge n. 690/1940*);
- servizi antincendi integrativi (*cf. art. 20 della legge n. 850/1973, art. 5 del D.Lgs. n. 272/1999*);
- servizio di prevenzione ed estinzione degli incendi degli stabilimenti industriali, depositi e simili ove istituiti (*cf. artt. 28, lettera d) e 33, lettera o) della legge n. 1570/1941, art. 2, lettera c) e 12, lettera l) della legge n. 469/1961*).

La vigilanza antincendi in ambito portuale interessa, con riferimento sia alla normativa vigente che alle ordinanze al riguardo emanate dai Comandanti dei porti, i seguenti settori ed operazioni portuali (richiamati a solo titolo di esempio e pertanto non in modo esaustivo):

- a bordo di navi (*cf. art. 8 legge n. 690/1940, art. 85 del D.P.R. n. 328/52*);
- uso di armi ed accensione di fuochi nei porti (*cf. art. 80 del R.D. n. 327/1942*);
- fuochi e lumi a bordo (*cf. art. 86 del D.P.R. n. 328/52*);
- uso della fiamma ossidrica (*cf. art. 88 del D.P.R. n. 328/52*);
- imbarco/sbarco di merci pericolose dalle navi (*cf. art. 33 del D.P.R. n. 1008/1968*);
- controllo delle tubazioni utilizzate per l'imbarco/sbarco di merci pericolose a bordo delle navi

Al riguardo si fa presente che il servizio di vigilanza antincendi in ambito portuale è stato espletato - sin dall'inizio - dal CNVVF, e ciò fino a quando con l'emanazione della legge n. 850/1973 l'esercizio del servizio in questione è stato poi svolto (di fatto e quasi in via esclusiva) dai privati ed organismi pubblici

previsti dalla stessa legge, seppure l'allora Ministero della Marina Mercantile con la lettera circolare n. 520524 del 22 maggio 1974 aveva chiarito che il servizio di vigilanza antincendi in ambito portuale, svolto dai predetti soggetti, doveva essere considerato integrativo e non sostitutivo a quello espletato dal CNVVF.

A ciò va aggiunto, infine, quanto recentemente previsto dall'art. 5, lettera b) del D.Lgs. n. 272/1999, relativamente all'obbligo del datore di lavoro di avvalersi del servizio antincendi integrativo in tutti i casi previsti da regolamenti o da ordinanze, fatta salva la possibilità per lo stesso datore di lavoro di avvalersi dell'autoproduzione prevista dalla legge 10 ottobre 1990, n. 287.

La prevenzione incendi e la vigilanza antincendi in ambito portuale si esplicano, com'è noto, in due fasi distinte, vale a dire quella organizzativa a cui segue quella gestionale.

Prima del parere del Consiglio di Stato del luglio 1994, che ha attribuito una maggiore (se non esclusiva) responsabilità dell'organizzazione del servizio antincendi in ambito portuale da parte del comandante provinciale dei vigili del fuoco con il richiamo dell'art. 1 della legge n. 469/1941, la prima fase è stata da sempre di competenza del comandante del porto, a cui spetta non solo l'emissione della relativa ordinanza - previa consultazione del comandante provinciale dei vigili del fuoco e di altri enti istituzionali che operano nell'ambito portuale - ma anche la possibilità di disporre dei predetti servizi secondo le competenze comunque attribuitegli sia dall'art. 8, lettera c) della legge n. 690/1940, che dall'art. 85 del regolamento di attuazione del codice della navigazione di cui al D.P.R. n. 328/1952.

Invece, la seconda fase compete sia al comandante del porto, facendo rispettare l'ordinanza stessa e gestendo il servizio di vigilanza antincendi in generale, che al comandante provinciale dei vigili del fuoco, allorché il servizio in questione dovrà essere espletato esclusivamente dal personale vigile del fuoco in inanze vigenti.

Infine, occorre richiamare, di seguito e per completezza, anche quei particolari compiti di controllo e vigilanza che, più in generale, il comando provinciale dei vigili del fuoco svolge anche in ambito portuale in azione vigente:

- verifica dello stato delle bocche da incendio e degli impianti aventi attinenza con la prevenzione incendi (*cf. art. 12, lettera f), della legge n. 469/1961*);
- verifica dell'efficienza dei servizi di prevenzione e di estinzione degli incendi istituiti presso stabilimenti industriali, depositi e simili (*cf. art. 12, lettera i) della legge n. 469/1961*);
- controllo di situazioni di potenziale pericolo segnalate o comunque rilevate (*cf. art. 14, comma 2, lettera c) del D.P.R. n. 577/1982*);
- controlli "a campione" nelle attività soggette ai controlli e visite ai fini della prevenzione incendi (*cf. art. 14, comma 2 lettera d) del D.P.R. n. 577/1982*);
- vigilanza sui luoghi di lavoro (*cf. D.Lgs. n. 626/1994; D.Lgs. n. 242/1996*);
- attuazione delle prescrizioni previste, ai fini della sicurezza antincendio, nelle ordinanze emanate dal comandante del porto che disciplinano l'esecuzione di particolari lavorazioni comportanti l'impiego
- attuazione delle competenze ed adempimenti da parte del CNVVF inerenti alla disciplina sanzionatoria in materia di tutela della sicurezza e dell'igiene del lavoro (*cf. D.Lgs. n. 758/94; circolare n. 3/1996*).

## **2 ATTUALE ORGANIZZAZIONE DEL SERVIZIO ANTINCENDI IN AMBITO PORTUALE**

Il servizio antincendi in ambito portuale è espletato dal CNVVF, in conformità alla normativa vigente, con le strutture centrali e periferiche di seguito riportate:

- a livello centrale dall'*Area per il Soccorso Acquatico Soccorso Portuale e Servizio Sommozzatori* della Direzione Centrale per l'Emergenza ed il Soccorso Tecnico del Dipartimento dei Vigili del Fuoco del Soccorso Pubblico e della Difesa Civile del Ministero dell'Interno, cui spetta l'organizzazione, il coordinamento e la direzione del servizio in questione;
- a livello periferico da:
  - *Uffici Ispettivi per l'Italia settentrionale, per l'Italia centrale e la Sardegna e per l'Italia meridionale e la Sicilia*, a cui spettano i compiti previsti dall'art. 1 della legge n. 930/1980
  - *Comandi provinciali dei vigili del fuoco* con sedi portuali ed a cui spettano i compiti previsti dall'art. 2, comma 5, della legge n. 930/1980.

L'attuale organizzazione del servizio di cui trattasi è disciplinata dalla circolare n. 24/1986 del Ministero

Essa definisce, infatti, i seguenti aspetti connessi all'espletamento del servizio in questione:

- organici previsti per ciascuna tipologia di sede portuale dei vigili del fuoco;
- composizione dell'equipaggio delle unità navali antincendi, costituito da 7 unità di cui 3 facenti parte dell'equipaggio di condotta e 4 della squadra di intervento portuale;
- tipo di specializzazione nautica richiesto al personale vigile del fuoco componente l'equipaggio di
- organizzazione del servizio antincendi in ambito portuale;
- attività di esercitazioni e di addestramento professionale;
- attività di manutenzione delle unità navale antincendi.

Pertanto il servizio antincendi in ambito portuale è attualmente espletato in 23 comandi provinciali vigili del fuoco sede di porti, ovvero in 28 sedi portuali vigili del fuoco (di cui 26 operativi), come risulta nella seguente tabella 4, ove sono riportate per ciascun comando le relative sedi portuali vigili del fuoco, specificando per ciascuna di esse la tipologia, l'organico e le unità navali antincendi ivi dislocate.

COMANDO	SEDE PORTUALE		ORGANICO	UNITÀ NAVALE ANTINCENDI				
	UBICAZIONE	TIPOLOGIA		TIPO PICCOLO (1)	TIPO MEDIO	TIPO GRANDE	TOTALE	
ANCONA	Ancona	P1	29	-	VF 207 VF 543	-	2	
BARI	Bari	P1	29	-	VF 201 VF 554	-	2	
BRINDISI	Brindisi	P1	29	-	VF 205	VF 781	2	
CAGLIARI	Cagliari	P2	41	-	VF 444	-	1	
CATANIA	Catania	P1	29	VF 306	VF 211	-	2	
GENOVA	Genova (Idroscalo e Multedo)	P3	57	VF 304	VF 542 VF 681	VF 1173	4	
LA SPEZIA	La Spezia	P1	29	VF 50	VF 447	-	2	
LATINA	Gaeta	P1	29	-	VF 209	-	1	
LIVORNO	Livorno	P1	29	VF 48 VF 854	VF 446	VF 1174	4	
MESSINA	Messina	P1a	27	VF 51	VF 682	-	2	
	Milazzo	P1b (2)	26					
NAPOLI	Napoli	P2	41	VF 303 VF 853	VF 541	VF 1172	4	
PALERMO	Palermo	P1	29	VF 52	VF 450	-	2	
RAVENNA	Ravenna	P1	29	VF 46 VF 851	VF 449 VF 683	-	4	
REGGIO CALABRIA	Gioia Tauro	P1c	16	VF 852	-	VF 1175	2	
ROMA	Civitavecchia	P1	29	VF 49 VF 1081	VF 442	-	3	
SASSARI	Porto Torres	P1	29	VF 305	VF 212	-	2	
SAVONA	Savona	P1	29	-	VF 448	-	1	
	Siracusa	P1a	27	-	VF 212	VF 782	2	
Augusta	P2a	38						
TARANTO	Taranto	P2	41	VF 54	VF 445	-	2	
TRAPANI	Trapani	P1	29	-	VF 208	-	2	
TRIESTE	Trieste	P1a	27	VF 302	VF 443	-	2	
	Muggia	P1b (2)	26					
VENEZIA	Venezia (Marittima e Marghera)	P3	57	VF 301	VF 441	VF 1171	3	
VIBO VALENTIA	Vibo Valentia	P1	29	-	VF 206	-	1	
TOTALE		P1	14	830	18	26	7	51
		P1a	3					
		P1b	2					
		P1c	1					
		P2	3					
		P2a	1					
		P3	2					
	TOT.	26						

(1) le unità navale antincendi della serie 800 sono di tipo veloce;

(2) sedi portuali non operative.

Tabella 4. Situazione delle sedi portuali vigili del fuoco, degli organici e delle unità navali antincendi.

Entro l'anno 2003 entreranno in servizio 14 unità navali antincendi tipo piccolo veloce in fase di costruzione presso il Cantiere Navalmecanico Emanuele Svanisci di Taranto.

### 3 IL CRITERIO DI CLASSIFICAZIONE DEI PORTI PER LA SICUREZZA ANTINCENDI

A distanza di oltre 60 anni dall'emanazione della legge n. 690/1940, che ha istituito il servizio antincendi in ambito portuale, è nata l'esigenza di rivedere la classificazione dei porti in essa prevista in quanto non più aderente alla realtà dei giorni nostri.

Pertanto, lo scopo di elaborare un *Criterio di classificazione dei porti per la sicurezza antincendi* è quello di creare un valido strumento con cui sia possibile associare per ciascun *livello* di rischio incendio individuato in ambito portuale la corrispondente *categoria* dei porti prevista dalla legge n. 690/1940, nonché la tipologia di sede portuale dei vigili del fuoco per lo svolgimento da parte del CNVVF del servizio antincendi in ambito portuale.

Il criterio che gli autori hanno proposto al Ministero dell'Interno è basato sull'individuazione dei seguenti quattro *indicatori di rischio incendio intrinseco (I)* strettamente connessi alla sicurezza antincendi, ciascuno indicato con un proprio codice alfa numerico e caratterizzato da un proprio peso rispetto agli altri:

- interventi di soccorso tecnico urgente ( $I_1=0,3$ )
- vigilanza antincendi ( $I_2=0,1$ )
- movimento merci ( $I_3=0,2$ )
- prevenzione incendi ( $I_4=0,4$ )

Ogni indicatore è a sua volta caratterizzato da almeno due *subindicatori (S)*, ciascuno indicato con un proprio codice alfa numerico e caratterizzato da un proprio peso rispetto all'altro appartenente allo stesso che per alcuni subindicatori sono previsti ulteriori subindicatori, il tutto come di seguito meglio specificato:

- per l'indicatore  $I_1$  sono considerati i seguenti subindicatori:
  - numero interventi nautici ( $S_{11}=0,7$ ), caratterizzato a sua volta dai seguenti ulteriori subindicatori:
    - numero interventi nautici diurni ( $S_{111}=0,3$ )
    - numero interventi nautici notturni ( $S_{112}=0,7$ )
  - interventi terrestri ( $S_{12}=0,3$ ), caratterizzato a sua volta dai seguenti ulteriori subindicatori:
    - numero interventi terrestri diurni ( $S_{121}=0,3$ )
    - numero interventi terrestri notturni ( $S_{122}=0,7$ )
- per l'indicatore  $I_2$  sono considerati i seguenti subindicatori:
  - numero servizi di vigilanza espletati dal CNVVF ( $S_{21}=0,5$ )
  - numero servizi di vigilanza espletati dai Guardia ai fuochi ( $S_{22}=0,5$ )
- per l'indicatore  $I_3$  sono considerati i seguenti subindicatori:
  - movimento sostanze pericolose ( $S_{31}=0,3$ )
  - movimento passeggeri ( $S_{32}=0,5$ )
  - movimento autoveicoli ( $S_{33}=0,2$ )
- per l'indicatore  $I_4$  sono considerati i seguenti subindicatori:
  - numero stabilimento soggetti agli obblighi art. 8 D.Lgs. n. 334/1999 ( $S_{41}=0,7$ )
  - numero attività di cui al D.M. 16.02.1982 ( $S_{42}=0,3$ )

Per ciascun subindicatore è calcolato un *coefficiente (C)*, indicato da un proprio codice alfanumerico, quale prodotto dei pesi relativi a ciascun indicatore e subindicatori considerati come di seguito specificato:

- coefficiente interventi nautici diurni  $C_{111}=I_1 \times S_{11} \times S_{111} = 0,3 \times 0,7 \times 0,3 = 0,063;$
- coefficiente interventi nautici notturni  $C_{112}=I_1 \times S_{11} \times S_{112} = 0,3 \times 0,7 \times 0,7 = 0,147;$
- coefficiente interventi terrestri diurni  $C_{121}=I_1 \times S_{12} \times S_{121} = 0,3 \times 0,3 \times 0,3 = 0,027;$
- coefficiente interventi terrestri notturni  $C_{122}=I_1 \times S_{12} \times S_{122} = 0,3 \times 0,3 \times 0,7 = 0,063;$
- coefficiente servizi di vigilanza svolti dal CNVVF  $C_{21}=I_2 \times S_{21} = 0,2 \times 0,5 = 0,05;$
- coefficiente servizi di vigilanza svolti dai Guardia ai fuochi  $C_{22}=I_2 \times S_{22} = 0,2 \times 0,5 = 0,05;$
- coefficiente movimento sostanze pericolose  $C_{31}=I_3 \times S_{31} = 0,2 \times 0,3 = 0,06;$
- coefficiente movimento passeggeri  $C_{32}=I_3 \times S_{32} = 0,2 \times 0,5 = 0,10;$
- coefficiente movimento autoveicoli  $C_{33}=I_3 \times S_{33} = 0,2 \times 0,2 = 0,04;$
- coefficiente stabilimenti soggetti art. 8 D.Lgs. n. 334/1999  $C_{41}=I_4 \times S_{41} = 0,4 \times 0,7 = 0,28$

- coefficienti attività di cui al D.M. 16.02.1982

$$C_{42} = I_4 \times S_{42} = 0,4 \times 0,3 = 0,12$$

A questo punto ciascun coefficiente sarà moltiplicato per il relativo valore ( $v$ ) fornito dal Comando provinciale dei vigili del fuoco, che avrà compilato la *Scheda classificazione porto*, riportata nella seguente tabella 5, per il porto presente sul proprio territorio di competenza, ottenendo in tal modo il punteggio ( $p$ ) relativo al subindicatore considerato.

COMANDO PROVINCIALE DI _____					
Scheda classificazione porto di _____					
Indicatori/subindicatori di rischio incendio intrinseco			Valore (v)	Coefficiente (C)	Punteggio (p)
1- Interventi soccorso tecnico urgente ( $I_1=0,3$ )	1.1 – Interventi nautici ( $S_{11}=0,7$ )	1.1.1 - Interventi nautici diurni ( $S_{111}=0,3$ )		( $C_{111}=0,063$ )	
		1.1.1 - Interventi nautici notturni ( $S_{112}=0,7$ )		( $C_{112}=0,147$ )	
	1.2 – Interventi terrestri ( $S_{21}=0,3$ )	1.2.1 - Interventi terrestri diurni ( $S_{121}=0,3$ )		( $C_{121}=0,027$ )	
		1.1.1 Interventi terrestri notturni ( $S_{122}=0,7$ )		( $C_{122}=0,063$ )	
2- Servizi vigilanza antincendi ( $I_2=0,1$ )	2.1 – Numero servizi di vigilanza antincendi svolti dal CNVVF ( $S_{21}=0,5$ )			( $C_{21}=0,05$ )	
	2.2 – Numero servizi di vigilanza antincendi svolti dai Guardia ai fuochi ( $S_{22}=0,5$ )			( $C_{22}=0,05$ )	
3- Movimenti merci ( $I_3=0,2$ )	3.1 – Movimento sostanze pericolose (t/anno) ( $S_{31}=0,3$ )			( $C_{31}=0,06$ )	
	3.2 – Movimento passeggeri (numero/anno) ( $S_{32}=0,5$ )			( $C_{32}=0,10$ )	
	3.3 – Movimento autoveicoli (t/anno) ( $S_{33}=0,2$ )			( $C_{33}=0,04$ )	
4- Servizi prevenzione incendi ( $I_4=0,4$ )	4.1 – Numero stabilimenti soggetti art. 8 D.Lgs. n. 334/1999 ( $S_{41}=0,7$ )			( $C_{41}=0,28$ )	
	4.2 – Numero attività D.M. 16.02.1982 ( $S_{42}=0,3$ )			( $C_{42}=0,12$ )	
INDICE DI RISCHIO INCENDIO (I)				I =	
Note:					
(1) Somma dei punteggi (p) calcolati moltiplicando il valore v per il relativo coefficiente C per ciascun subindicatore.					

Tabella 5. Scheda classificazione porto.

La sommatoria dei punteggi (p) fomirà l' *indice di rischio incendio (I)* del porto considerato.

Infine, il *rischio incendio (R)* del porto considerato sarà dato dal peso del valore del relativo indice di rischio ( $I$ ) rispetto alla sommatoria di tutti i valori degli indici di rischio incendi ( $I$ ) calcolati per ciascun porto nazionale, ovvero come risulta dalla seguente formula (1):

$$R = I / (\sum I) \quad (1)$$

Applicando il suddetto metodo ai vari porti nazionali si ottengono i risultati riportati nella seguente tabella 7 in ordine decrescente:

Porto	Rischio incendio (R)
Porto Torres (Sassari)	0,104371129
Porto Marghera (Venezia)	0,100919173
Genova	0,070468798
Napoli	0,064824307
Livorno	0,061185859
Ravenna	0,051021677
Milazzo (Messina)	0,045162857
Sarroch (Cagliari)	0,043962614
Messina	0,040163656
Gioia Tauro (Reggio Calabria)	0,032374648
Brindisi	0,027795715
Vado (Savona)	0,027590893

Vibo Valentia	0,026960649
La Spezia	0,025597349
Piombino (Livorno)	0,023889323
Trieste	0,023721817
Taranto	0,020423945
Bari	0,017990791
Gela (Caltanissetta)	0,017911489
Ancona	0,017047593
Civitavecchia (Roma)	0,016254625
Fiumicino (Fiumicino)	0,016070156
Augusta (Siracusa)	0,016066571
Porto Vesme (Cagliari)	0,015670277
Gaeta (Latina)	0,012554939
Trapani	0,005
Altri porti	< 0,005

Tabella 7. Applicazione del criterio di classificazione dei porti per la sicurezza antincendi.

L'analisi dei suddetti risultati consente di poter stabilire la nuova classificazione dei porti per la sicurezza antincendi, così come risulta riportata nella seguente tabella 8, da cui si evince anche l'istituzione della 4<sup>a</sup> categoria per i porti che, essendo caratterizzati da un basso valore di rischio incendio, saranno dotati di un servizio antincendi in ambito portuale espletato dagli organismi pubblici o privati di cui all'art. 19 della legge n. 850/1973.

CLASSIFICAZIONE DEI PORTI AI FINI ANTINCENDI		
RISCHIO INCENDIO	CATEGORIA (Ex legge n. 690/1940)	TIPOLOGIA SEDE PORTUALE VIGILI DEL FUOCO
R > 0,05	1 <sup>a</sup> categoria	P3
0,03 R < 0,05	2 <sup>a</sup> categoria	P2
0,015 R < 0,03	3 <sup>a</sup> categoria	P1
R < 0,015	4 <sup>a</sup> categoria	-

Tabella 8. Nuova classificazione dei porti per la sicurezza antincendi.

Nella seguente tabella 9 è invece riportata la situazione conseguente all'applicazione del criterio in questione per i vari porti nazionali.

SEDE PORTUALE			
COMANDO	UBICAZIONE	TIPOLOGIA	ORGANICO
ANCONA	Ancona	P1 (3 <sup>a</sup> categoria)	29
BARI	Bari		29
BRINDISI	Brindisi		29
CAGLIARI	Vesme		29
LATINA	Gaeta		29
LIVORNO	Piombino		29
ROMA	Civitavecchia		29
ROMA	Fiumicino		29
LA SPEZIA	La Spezia		29
SAVONA	Savona		29
SIRACUSA	Augusta		29
TARANTO	Taranto		29
TRAPANI	Trapani		29
TRIESTE	Trieste		29
VIBO VALENTIA	Vibo Valentia		29
PALERMO	Palermo		29
CALTANISSETTA	Gela		29
CATANIA	Catania	29	
MESSINA	Messina	P2 (2 <sup>a</sup> categoria)	41
MESSINA	Milazzo		41
CAGLIARI	Cagliari		41
REGGIO CALABRIA	Gioia Tauro		41
GENOVA	Genova (Idroscalo e Multedo)	P3 (1 <sup>a</sup> categoria)	57
LIVORNO	Livorno		57
NAPOLI	Napoli		57
RAVENNA	Ravenna		57
SASSARI	Porto Torres		57

SEDE PORTUALE			
COMANDO	UBICAZIONE	TIPOLOGIA	ORGANICO
VENEZIA	Venezia (Marittima e Marghera)		57

Tabella 9 – Applicazione del criterio di classificazione dei porti

Dal confrontando delle tabelle 4 e 9 risultano le seguenti conclusioni:

- passaggio del servizio antincendi in ambito portuale dal CNVVF agli organismi pubblici o privati previsti dall'art. 19 della legge n. 850/1973 per alcuni distaccamenti attualmente operativi (Siracusa) o per i quali è stata proposta l'attivazione (Trieste-Muggia), in quanto caratterizzati da un basso valore di rischio di incendio;
- istituzione di nuove sedi portuali dei vigili del fuoco di tipologia P1 per i porti di Fiumicino (Roma), Piombino (Livorno), Gela (Caltanissetta) e Porto Vesme (Cagliari) classificati di 3<sup>a</sup> categoria;
- variazione dell'attuale tipologia di sede portuale dei vigili del fuoco per alcuni porti per i quali è variata la relativa categoria per effetto dell'applicazione del criterio in questione, come risulta riportato nella seguente tabella 10.

PORTO	TIPOLOGIA SEDE PORTUALE VIGILI DEL FUOCO
Augusta (Siracusa)	da P2a a P1
Taranto	da P2 a P1
Trieste	da P1a a P1
Messina	da P1a a P2
Milazzo (Milazzo)	da P1b a P2
Gioia Tauro (Reggio Calabria)	da P1c a P2
Napoli	da P2 a P3
Porto Tonnese (Sassari)	da P1 a P3
Livorno	da P1 a P3
Ravenna	da P1 a P3

Tabella 10. Variazione della tipologia di sede portuale dei vigili del fuoco.

- Nota prot. n. 15035 del 1° settembre 1992 dell'Ispettorato per gli Aeroporti e Porti concernente "Addestramento professionale del personale nautico del CNVVF";
- Decreto 18 settembre 1992, n. 11647 del Ministero dell'Interno "Istituzione del Registro delle Unità Navali del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco e creazione nell'ambito dell'Ispettorato Aereo e Marittimo della Sezione Aeroporti e Sezione Porti";
- Legge 28 gennaio 1994, n. 84 "Riordino della legislazione in materia portuale"
- Nota prot. n. 4645 dell'agosto 1994 dell'Ispettorato Aereo e Marittimo, concernente i limiti di navigabilità delle motobarchepompa dei vigili del fuoco;
- Nota prot. n. 2637 del 1° giugno 1995 dell'Ispettorato Aereo e Marittimo, concernente il parere del Consiglio di Stato adunanza della sezione 681/92 del 13 luglio 1994 relativo ad un quesito del Ministero dei Trasporti e della Navigazione concernente il servizio antincendio nei porti;
- Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 29 aprile 1997 "Ripartizione delle dotazione organiche delle qualifiche dirigenziali, delle qualifiche funzionali e dei profili professionali del personale del Corpo nazionale dei vigili del fuoco nelle strutture territoriali, comprese quelle dei comandi provinciali di Biella, Verbania-Cusio-Ossola, Lecco, Lodi, Rimini, Prato Vibo Valentia e Crotone";
- Legge 31 dicembre 1998, n. 485 "Delega al Governo in materia di sicurezza del lavoro nel settore

- Decreto 15 giugno 1999, n. 34302 del Ministro dell'Interno concernente, tra l'altro, i compiti dell'Ispettorato Aeroporti e Porti;
- Nota prot. n. 5105 del 12 novembre 1999 del Servizio Tecnico Centrale, concernente "DPCM 29/04/1997. Organico del personale operativo del Corpo nazionale dei vigili del fuoco e distribuzione sul territorio";
- Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 271 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili da pesca nazionali, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485";
- Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485";
- Decreto Legislativo 30 luglio 1999, n. 300 "Riforma dell'organizzazione del Governo, anorma dell'articolo 11 della legge 15 marzo 1997, n. 59";
- Legge 10 agosto 2000, n. 246 "Potenziamento del Corpo nazionale dei vigili del fuoco";
- Direttiva vincolante del Ministro dell'Ambiente n. GAB/2000/15781/B01 del 6 dicembre 2000, concernente le modalità di accesso delle navi nella laguna di Venezia;
- Legge 21 marzo 2001, n. 75 "Potenziamento degli organici del Corpo nazionale dei vigili del fuoco".