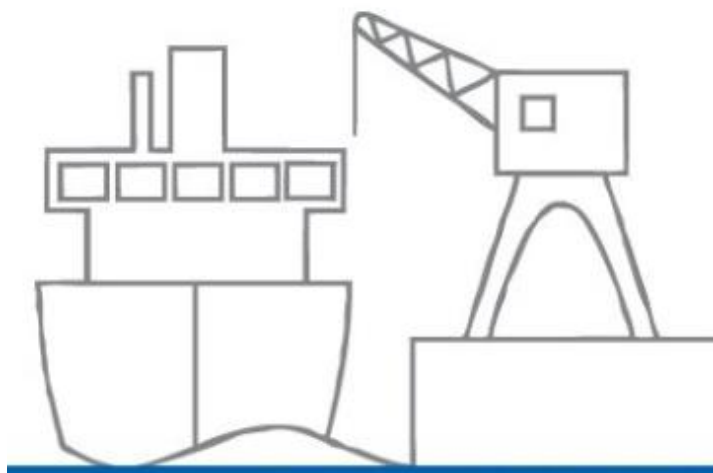


# RICERCA IN MATERIA DI SICUREZZA NELLE OPERAZIONI PORTUALI

---



**Maggio 2019**

## INDICE

1. <i>Premessa metodologica e descrizione fasi</i> .....	pag. 3
2. <i>Risultati indagine quantitativa</i> .....	pag. 10
2.1 <i>Infortuni sul lavoro Inail</i> .....	pag. 12
2.2 <i>Indici infortunistici UNI</i> .....	pag. 13
2.3 <i>Criticità rilevate</i> .....	pag. 14
2.4 <i>Elaborazione dati quantitativi</i> .....	pag. 15
3. <i>Risultati indagine qualitativa</i> .....	pag. 51
3.1. <i>Focus interviste AdSP</i> .....	pag. 52
3.2. <i>Focus interviste Imprese</i> .....	pag. 56
3.3. <i>Focus interviste RLSS</i> .....	pag. 59
3.4. <i>Focus interviste EBN</i> .....	pag. 61
4. <i>Osservazioni</i> .....	pag. 63
5. <i>Conclusioni</i> .....	pag. 65

## 1. PREMESSA METODOLOGICA E DESCRIZIONE FASI

Art. 2 Statuto EBN Porti (Scopo e finalità): 'seguire le problematiche relative alla materia della salute e della sicurezza sul lavoro nell'ambito delle norme stabilite dalla legislazione e delle intese tra le parti sociali'

Sulla base della mission di EBN Porti e facendo seguito al positivo svolgimento delle Giornate di Studio svolte a livello nazionale in materia di "Gestione delle interferenze e D. Lgs. 231/01", la Scuola ha proposto all'Ente, nel 2017, la predisposizione di uno Studio sul tema della Sicurezza nei Porti italiani. La proposta riguardava la possibilità, a partire dagli spunti emersi nell'ambito del ciclo di Giornate di Studio - ma con un approccio di più lungo periodo - di realizzare una ricerca approfondita presso i principali Porti italiani riguardante:

- a) Infortuni
- b) Buone prassi

Per ciò che riguarda il tema degli infortuni, si è proposto di effettuare non solo una raccolta dei dati disponibili relativi agli incidenti occorsi nei diversi Porti, ma anche una rilevazione in termini di metodi e modelli per classificarli, anche ai fini di individuare un modello virtuoso di riferimento per la raccolta e catalogazione degli infortuni.

La ricerca ha avuto come obiettivo, nel suo complesso, quello di raggiungere una visione sistemica su temi cardine quale la Sicurezza sul lavoro nei Porti, favorendo il confronto tra diverse realtà nazionali e stimolando la condivisione di problematiche e progettualità.

La ricerca si è articolata nelle seguenti fasi:

Fase di ricerca 'pura':

raccolta, analisi e rielaborazione documentale

Fase di ricerca 'dinamica' attraverso questionari e interviste dirette:

Questionari/interviste ad hoc presso esponenti di: Autorità di Sistema Portuale nazionali; Imprese portuali e terminalistiche, RLSS; Membri del Consiglio Direttivo EBN

## **Contatti con le AdSP**

La ricerca ha avuto avvio tramite una comunicazione inviata da Assoport, in data 21/05/2018, a tutte le Autorità di Sistema Portuale, cui sono seguite numerose comunicazioni di rinforzo a cura della Scuola.

Allo scopo, è stata realizzata una puntuale mappatura delle AdSP nazionali, individuando i contatti relativi sia ai ruoli apicali (Presidenti e Segretari Generali), sia ai ruoli di gestione della Sicurezza (in particolare RSPP).

I contatti avviati in questa fase hanno avuto come esito il riscontro, anche solo in termini di prima disponibilità, da parte di n. 7 Autorità di Sistema.

Con le 7 Autorità rese disponibili, sono poi intercorsi contatti più diretti, volti ad articolare e contestualizzare più nel dettaglio la richiesta formulata. In questa fase, sono pervenuti (in forma libera e così come già organizzati presso le singole AdSP) i primi dati quantitativi utili.

A supporto dello sviluppo della fase quantitativa, la Scuola ha nel frattempo predisposto un questionario strutturato, riproposto a tutte le AdSP, comprese quelle che avevano già fornito dati di riferimento del fenomeno infortunistico dei propri Porti.

Per queste ultime, è stata effettuata a cura della Scuola una 'migrazione' di dati sulla griglia strutturata del questionario, al fine di rendere le informazioni di tutte le AdSP il più possibile omogenee e comparabili. Anche le AdSP che disponevano di dati derivanti da una diversa organizzazione dei dati, hanno mostrato disponibilità a colmare, nei limiti del possibile, eventuali gap di informazione.

Il questionario conteneva la richiesta di informazioni sul dato infortunistico relativo al quinquennio 2013-2017 presso le Imprese che svolgono operazioni e servizi portuali (sia autorizzate ai sensi dell'art. 16 e concessionarie di aree demaniali ex art. 18, sia fornitrici di manodopera temporanea di cui all'art. 17 della L. 84/94). Il questionario è stato strutturato in:

Una prima parte relativa all'andamento infortuni, con richiesta alle AdSP di indicare: n. addetti, ore lavorate; numero infortuni; giorni di inabilità; tipologia e sede infortuni; cause e natura lesioni; parti lese;

Una seconda parte relativa alle buone prassi, con richiesta alle AdSP di indicare quelle eventualmente già adottate e quelle in corso di adozione

Attraverso nuove comunicazioni scritte e nuovi contatti telefonici sono proseguiti inoltre i tentativi di coinvolgimento delle AdSP non ancora aderenti all'iniziativa.

Si è ipotizzato di creare, inoltre, con i Responsabili dell'area Sicurezza presso le diverse AdSP, un tavolo di lavoro operativo sui temi oggetto della ricerca.

Sono state allo scopo organizzate a Roma alcune riunioni di condivisione di una traccia operativa di sviluppo della ricerca, cui hanno partecipato gli RSPP di 4 AdSP nazionali. Gli incontri hanno avuto un buon esito in termini di confronto e livello di coinvolgimento. Grazie alla metodologia partecipativa sperimentata, si sono poste dunque le basi per una comunità specializzata e 'dialogante' sui temi legati alla Sicurezza nei Porti.

Tutte le AdSP sono state inoltre interpellate, oltre che sugli aspetti necessari ad inquadrare 'quantitativamente' il fenomeno infortunistico nelle operazioni portuali, su aspetti qualitativi. Per supportare l'intervista nei confronti dei referenti individuati, è stata predisposta una traccia di domande strutturate per macro-temi, ed in particolare:

#### Contestualizzazione

- quadro complessivo relativo alla composizione dei terminal Operator e delle Imprese per le operazioni portuali presso il Porto/Sistema portuale di riferimento
- modelli o metodi utilizzati dal vostro Ente per la raccolta e catalogazione degli infortuni
- quadro di sintesi quantitativo e qualitativo sull'andamento infortunistico negli ultimi anni nelle operazioni portuali e sulla Sicurezza in generale presso il Porto/Sistema portuale di riferimento
- problematica della gestione delle interferenze nelle operazioni e servizi portuali

#### Processo di riforma Autorità di Sistema Portuale

- cambiamento indotto nei modelli o nei metodi di rilevazione/classificazione degli infortuni

#### Attori e sinergia

- attori istituzionali ed economici per porre in essere eventuali azioni in ottica di prevenzione dei rischi nelle operazioni portuali; strumenti con cui è supportata tale sinergia
- livello di efficacia del dialogo tra le parti sociali

#### Formazione, iniziative e progettualità

- importanza accordata alla formazione per l'innalzamento dei livelli di Sicurezza in ambito portuale
- iniziative di formazione/informazione/diffusione promosse per il rafforzamento di una cultura tra gli operatori in ambito 'Sicurezza'
- progettualità specifica in questo ambito, anche attraverso forme di finanziamento da parte di enti locali/nazionali/europei

#### Approcci e prassi utilizzate

- buone pratiche di prioritario interesse per la Sicurezza e la prevenzione del rischio

- interesse a partecipare ad iniziative di incontro e confronto che dovessero essere ideate a livello istituzionale centrale, per rafforzare la logica di rete tra le Autorità di Sistema nazionali, anche in funzione di obiettivi comuni legati alla Sicurezza sul lavoro

#### Certificazioni

- certificazione OHSAS 18001 o ISO 45001, o altri modelli conformi a linee guida UNI INAIL per un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro
- grado di importanza accordato al possesso delle certificazioni da parte dei Terminal Operator e delle imprese di operazioni portuali

Al termine delle fasi di indagine sia quantitativa che qualitativa, si segnala che:

- a) sono pervenuti riscontri quantitativi da parte di n. 10 AdSP
- b) sono state raccolte interviste realizzate nei confronti di n. 7 AdSP

La maggior parte delle AdSP ha dato riscontro riferendo dati ed informazioni del Porto principale ad essa afferente, mentre alcune di esse fornito riscontri relativi ai diversi Porti, anche minori, di propria competenza.

In questi casi la rielaborazione è avvenuta pertanto attraverso l'unione dei dati.

## **Contatti con le Imprese**

L'intervista qualitativa è stata rivolta anche al target delle Imprese, attraverso una traccia strutturata ad hoc rispetto alla tipologia di interlocutore.

Sono state prioritariamente contattate le Imprese afferenti alle Associazioni presenti all'interno di EBN Porti, che hanno fornito indicazione dei referenti e dei relativi contatti.

Per esemplificazione, sono stati direttamente interpellati rappresentanti di 12 Imprese (altre sono state coinvolte direttamente tramite Associazione di riferimento) ed hanno dato completo riscontro n. 7 Imprese.

Anche la traccia di intervista per Imprese è stata strutturata per macro-temi, ed in particolare:

### Contestualizzazione

- modelli o metodi utilizzati per la raccolta e catalogazione degli infortuni
- quadro di sintesi quantitativo e qualitativo sull'andamento infortunistico negli ultimi anni nelle operazioni portuali e sulla Sicurezza in generale presso l'azienda
- come è affrontata la problematica della gestione delle interferenze nelle operazioni e servizi portuali

### Il processo di riforma

- cambiamento indotto dalla nascita delle AdSP nei modelli o nei metodi di rilevazione/classificazione degli infortuni

### Attori e sinergie

- attori istituzionali ed economici con cui l'azienda si relaziona per porre in essere eventuali azioni in ottica di prevenzione dei rischi nelle operazioni portuali
- livello di efficacia del dialogo tra le parti sociali

### Formazione, iniziative e progettualità

- importanza accordata alla formazione per l'innalzamento dei livelli di Sicurezza
- iniziative (oltre a quelle obbligatorie normativamente) di formazione/informazione/diffusione per il rafforzamento di una cultura tra gli operatori/addetti in ambito 'Sicurezza'

### Approcci e prassi utilizzate

- presenza di "buone pratiche" di prioritario interesse per la Sicurezza e la prevenzione del rischio?
- interesse a partecipare ad iniziative di incontro e confronto che dovessero essere ideate a livello istituzionale centrale, per rafforzare una logica di rete tra le Autorità di Sistema nazionali e le imprese portuali, anche in funzione di obiettivi comuni legati alla sicurezza sul lavoro

### Certificazioni

- possesso certificazione OHSAS 18001 o ISO 45001, o adozione di altro modello conforme a linee guida UNI INAIL per un sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro
- Importanza accordata dall'AdSP del territorio al possesso delle certificazioni

## **Contatto con gli RLSS**

L'intervista qualitativa è stata rivolta anche al target dei Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (in particolare attraverso il coinvolgimento delle figure degli RLSS), attraverso una traccia strutturata ad hoc rispetto alla tipologia di interlocutore.

Sono stati presi contatti, su indicazione di EBN, con alcuni RLSS afferenti a siti nazionali connotati di particolare rappresentatività. Sono state raccolte n. 2 interviste.

Anche la traccia di intervista per RLSS è stata strutturata per macro-temi, ed in particolare:

### Contestualizzazione

- principali modelli/metodi utilizzati nel Porto/Sistema portuale di riferimento per la raccolta e catalogazione degli infortuni
- sintesi quantitativa-qualitativa sull'andamento infortunistico negli ultimi anni nelle operazioni portuali e sulla sicurezza in generale presso il Porto/Sistema portuale di riferimento
- caratteristiche specifiche del Porto/Sistema portuale di riferimento in termini di rischio
- come è affrontata nel Porto/Sistema portuale di riferimento la gestione delle interferenze nelle operazioni e servizi portuali

### Il processo di riforma

- cambiamento indotto dalla nascita delle nuove Autorità di Sistema Portuale nei modelli o nei metodi di rilevazione/classificazione degli infortuni

### Attori e sinergie

- relazioni con attori istituzionali ed economici nell'ambito dei compiti attribuiti al RLSS in materia di sicurezza sul lavoro
- livello di efficacia del dialogo tra le parti sociali nel sistema o porto di riferimento

### Formazione, iniziative e progettualità

- importanza accordata alla formazione per l'innalzamento dei livelli di Sicurezza nell'ambito portuale di riferimento
- importanza accordata allo sviluppo di un modello di confronto e condivisione con gli altri RLSS dei Porti italiani, con organizzazione di incontri periodici o con metodologie a distanza eventualmente strutturate
- iniziative promosse di formazione/informazione/diffusione per il rafforzamento di una cultura tra gli operatori e i lavoratori in ambito 'Sicurezza'

### Approcci e prassi utilizzate

- nuovi approcci eventualmente assunti nel sistema o porto di riferimento sul tema della Sicurezza (es. comportamentale), che integrino l'ottica esclusivamente normativa

- buone pratiche di interesse per la Sicurezza e la prevenzione del rischio nel sistema o porto di riferimento

### **Contatti con EBN**

L'intervista qualitativa è stata rivolta anche al target del Consiglio Direttivo EBN, attraverso una traccia strutturata ad hoc rispetto alla tipologia di interlocutore.

Anche la traccia di intervista per il CD EBN è stata strutturata per macro-temi, ed in particolare:

- conoscenza di particolari modelli o sistemi informativi utilizzati presso le realtà portuali nazionali per la registrazione e la classificazione degli infortuni nelle operazioni portuali
- cambiamento indotto nei modelli di rilevazione/classificazione degli infortuni dall'accorpamento generato dalla nascita delle nuove Autorità di Sistema Portuale abbia indotto qualche
- attori istituzionali ed economici e strumenti con cui l'Organizzazione si relaziona per affrontare la prevenzione dei rischi nelle operazioni portuali e/o in genere in materia di sicurezza sul lavoro
- rapporto tra parti datoriali e sindacali per confrontarsi sulla tematica della sicurezza sul lavoro in porto
- importanza accordata alla formazione per l'innalzamento dei livelli di sicurezza in ambito portuale
- importanza accordata allo sviluppo di un modello stabile di confronto tra tutti i soggetti a vario titolo coinvolti nella prevenzione e gestione dei rischi in ambito portuale
- eventuali iniziative di formazione/informazione/diffusione promosse dall'Organizzazione per il rafforzamento di una cultura tra gli operatori portuali in materia di sicurezza?
- presenza di una progettualità, anche attraverso forme di finanziamento da parte di enti locali/nazionali/europei?
- approcci innovativi al tema della sicurezza (es. comportamentale) utilizzati nel sistema portuale, che integrino l'ottica puramente normativa
- buone pratiche di prioritario interesse per la sicurezza e la prevenzione del rischio?
- azioni per perseguire obiettivi legati alla prevenzione ed alla mitigazione dei rischi in ambito portuale?
- risultanze quantitative e qualitative attese dalla ricerca svolta da Scuola Nazionale Trasporti e Logistica

## 2. RISULTATI DELL'INDAGINE QUANTITATIVA

Il Questionario è stato inviato alle 15 Autorità di Sistema Portuale e sono stati ricevuti dati quantitativi da n. 10 Autorità Portuali; nella maggior parte dei casi i dati sono stati forniti tramite la compilazione dei questionari, in alcuni casi sono state inoltrate relazioni sugli infortuni già predisposte per altri scopi dalle Autorità.

Il Questionario è suddiviso in due parti:

### **Parte A) – Andamento Infortuni**

*N. addetti*

*N. ore lavorate*

*N. totale infortuni*

*Tot. giorni di inagibilità*

*Luogo di accadimento*

*Natura della lesione*

*Parte lesa*

### **Parte B) – Buone prassi** (in termini di tempi di adozione e vantaggi risultanti)

L'elaborazione dei dati quantitativi pervenuti ha consentito di effettuare alcune prime osservazioni di carattere generale relativamente a:

#### **a) Numero di infortuni assoluti**

Salvo un caso specifico, in generale l'andamento del numero assoluto degli infortuni nel quinquennio oggetto di osservazione si è rivelato decrescente.

#### **b) Luogo di accadimento**

Come luoghi possibili di infortunio sono stati considerati: a bordo/sottobordo, nel piazzale/banchine, nel magazzino, in itinere, altro (es. officina).

Analizzando i dati pervenuti si è rilevato che i luoghi in cui accadono più spesso gli infortuni sono soprattutto a bordo nave e poi nel piazzale/banchina.

È evidente che il rischio più grave a cui sono esposti i lavoratori che operano sulla nave è quello di essere urtati o investiti dai mezzi in movimento, rischio che viene amplificato dalle condizioni di lavoro in caso di forte rumorosità o scarsa illuminazione.

### c) Natura della lesione

Come tipologia di diagnosi sono stati considerati: contusione/colpo/distorsione, lacerazione/taglio/escoriazione, frattura, schiacciamento, amputazione, ustione, asfissia, annegamento, corpi estranei.

La diagnosi di infortunio riscontrata più frequentemente è il trauma di tipo contusivo e distorsivo.

Ciò è dovuto al fatto che gli operatori, in relazioni alle mansioni svolte, devono frequentemente salire e scendere dai mezzi, piuttosto che percorrere pavimentazioni con buche e avvallamenti, tutti elementi che amplificano il rischio di distorsioni.

### d) Parte lesa

Come parti del corpo sono state considerate: mani/polsi, avambracci/gomiti/spalle, piedi/talloni, caviglia/ginocchia/cosce, torace/schiena/addome, testa/faccia/collo e occhi.

Le parti del corpo maggiormente colpite risultano essere gli arti inferiori (piedi, caviglie) e gli arti superiori (mani).

Ciò è da ricondurre al fatto che gli operatori devono continuamente manipolare attrezzature, che possono cadere sui piedi o provocare ferite alle mani.

### e) Cause

Fra le possibili cause di infortunio sono state considerate: caduta dall'alto, caduta in piano, urti/storte, elettrocuzioni, schiacciamento, incendio, investimento, ambienti confinati, ustione, e contatto con sostanze chimiche o polveri.

La causa più frequente di infortunio è dovuta a urti, storte e sforzi nell'uso di attrezzature.

Ciò può essere dovuto al fatto che i lavoratori operano in spazi ristretti a bordo e possono urtare parti strutturali della nave o dei mezzi.

Dall'interpretazione complessiva dei dati statistici raccolti emerge chiaramente come i principali fattori di rischio di infortunio in ambito portuale derivano da:

- a) impiego di attrezzature
- b) presenza sul piano di lavoro di elementi che facilitano inciampo e cadute, spesso determinati da errate modalità di lavoro
- c) limitati spazi di lavoro
- d) movimentazione dei mezzi operativi

Ciò può essere riconducibile al fatto che le mansioni degli operatori sono cambiate in modo radicale, in quanto si è verificato un diffuso utilizzo di attrezzature e mezzi di trasporto.

Ad aumentare i rischi contribuiscono le stesse caratteristiche del lavoro portuale, che muta di giorno in giorno a seconda dei carichi, richiede talvolta ritmi elevati di lavoro e mette a confronto i lavoratori del posto con quelli di porti e navi di altri paesi, con lingue e formazione diverse.

Il risultato è che il porto si configura come un luogo di lavoro rischioso, al punto che è al terzo posto nei primati statistici degli infortuni sul lavoro nel nostro Paese, dopo le costruzioni e la metallurgia.

## 2.1 INFORTUNI SUL LAVORO INAIL

Inail individua quattro tipologie di infortuni:

1. infortuni denunciati
2. infortuni definiti
3. infortuni riconosciuti
4. infortuni indennizzati

1. **infortuni denunciati:** rappresentano il totale degli infortuni notificati all'INAIL; tuttavia, vengono notificati all'Istituto anche infortuni che non rientrano in questa definizione (ad esempio, durata dell'inabilità temporanea inferiore a 4 giorni).

Ovviamente non è possibile conoscere il numero di infortuni inferiori a 4 giorni che non vengono notificati, in quanto la denuncia in questione non è obbligatoria.

Altra possibile causa di sottostima del numero di infortuni è rappresentata dal lavoro irregolare o dalla mancata notifica di infortuni per i quali la denuncia è, invece, obbligatoria.

2. **infortuni definiti:** sono infortuni definiti quelli per i quali si è concluso l'iter sanitario e amministrativo da parte dell'INAIL; la definizione può essere "positiva" in presenza di inabilità (Temporanea, Permanente, Morte con superstiti e Morte senza superstiti, Regolari senza indennizzo) oppure "negativa" quando il caso viene respinto come infortunio sul lavoro.

Tutti gli infortuni denunciati vengono definiti anche se, in alcuni casi, con tempi che possono giungere fino ad alcuni anni.

Una delle cause del ritardo nella definizione è costituita dalla necessità di attendere la stabilizzazione dei postumi o la cessazione del periodo di inabilità temporanea assoluta; sono i casi più "gravi" che hanno una definizione più ritardata rispetto all'epoca dell'evento.

Dopo che è trascorso un tempo congruo, tutti gli infortuni denunciati sono definiti (in pratica il numero di infortuni denunciati coincide con il numero di infortuni definiti per anno di evento) anche se non tutti gli infortuni sono "riconosciuti" dall'Istituto.

3. **infortuni riconosciuti:** rientrano negli infortuni riconosciuti le seguenti tipologie di definizione (TE=temporanea, PE=permanente, MS=mortale senza superstiti, MC=mortale con superstiti, RS=regolare senza indennizzo).

Gli infortuni riconosciuti sono il dato più importante da considerare in quanto sono quelli che rientrano a pieno titolo nella definizione di infortunio sul lavoro.

**4. infortuni indennizzati:** sono una parte degli infortuni riconosciuti per i quali l'INAIL eroga una prestazione economica. Rispetto agli infortuni riconosciuti mancano i casi "regolare senza indennizzo".

Per quanto riguarda i dati infortunistici del comparto portuale, non vi è possibilità di estrarli dalla banca dati Inail, in quanto la matrice "portuale" si disperde all'interno dell'ampio settore dei trasporti.

Infatti, nel settore di attività "Trasporti e magazzinaggio" della codifica Ateco, l'Istat raccoglie i trasporti terrestri, marittimi, aerei e le relative attività di supporto come il movimento merci e il magazzinaggio; dopo quello delle costruzioni, si tratta di un settore economico con il maggior numero di casi di morte sul lavoro in Italia.

## 2.2 INDICI INFORTUNISTICI

Per ottenere statistiche di infortunio omogenee e confrontabili è necessario standardizzare la metodologia di calcolo e ciò può essere fatto utilizzando, ad esempio, gli "indicatori sulla qualità della sicurezza" previsti dalla norma UNI 7249:2007, che individua tre tipologie di indicatori:

- a) Indice di frequenza: quanti infortuni si sono verificati per ogni milione di ore lavorate, in un determinato periodo e/o in un determinato ambito  
$$n^{\circ} \text{ totale infortuni} \times 1.000.000 / n^{\circ} \text{ ore lavorate}$$
- b) Indice di gravità: numero di giornate di assenza per infortuni verificatisi in un certo periodo di tempo e/o ambito  
$$n^{\circ} \text{ gg inabilità} \times 1.000 / n^{\circ} \text{ ore lavorate}$$
- c) Indice di incidenza: quanti infortuni si sono verificati in un anno, in base al numero dei lavoratori  
$$n^{\circ} \text{ totale infortuni} \times 1.000 / n^{\circ} \text{ lavoratori}$$

È opportuno precisare che in un'indagine statistica i dati devono essere "significativi" e cioè adeguati in termini di:

- a) Quantità: l'analisi deve essere condotta su una serie di dati almeno quinquennale
- b) Qualità: per poter effettuare comparazioni fra diverse realtà occorre tenere in considerazione eventuali disomogeneità di lavorazioni, procedure, condizioni al contorno.

Gli indici UNI 7249 sono utili a fornire dati sui livelli di rischio, indicare comparti o gruppi di lavoratori per cui è necessario adottare azioni preventive.

Ovviamente gli indici devono essere calcolati escludendo gli infortuni in itinere e gli infortuni in ufficio, in modo da valutare solo gli infortuni strettamente correlati al rischio della specifica attività lavorativa svolta dall'infortunato.

L'analisi statistica sarebbe un ottimo strumento di valutazione e controllo, ma richiede molto impegno e collaborazione da parte di tutte le AdSP nazionali; questo strumento consentirebbe di fare valutazioni su andamenti e tendenze con il massimo dell'oggettività.

A differenza degli indici UNI, gli indicatori Inail come misura della durata dell'esposizione, fanno riferimento non alle ore lavorate, bensì al numero di addetti; inoltre i dati Inail si riferiscono a macroanalisi, in cui sono inseriti dati di imprese operanti in realtà molto diverse fra loro.

### **2.3 CRITICITA' RILEVATE**

Le criticità emerse in questa prima fase dello studio sono riconducibili a:

- a) Tempistiche di raccolta dati
- b) Modalità di raccolta
- c) Disponibilità dei dati

#### a) Tempistiche di raccolta dati

Le Autorità di Sistema Portuale che non sono dotate di strumenti informatici per la raccolta dei dati sugli infortuni devono richiederli alle imprese, le quali devono elaborarli e inoltrarli all'Autorità; ciò comporta sia un rilevante allungamento dei tempi di raccolta dei dati, sia un maggior rischio di errore.

#### b) Modalità di raccolta dati

I dati elaborati dalle imprese vengono inviati utilizzando format differenti, quali ad esempio copie del registro infortuni o relazioni tecniche, per cui i dati non risultano omogenei fra loro.

#### c) Disponibilità dei dati

Non tutte le Autorità di Sistema Portuale dispongono dei dati richiesti (es. n° ore lavorate annue; quantità di traffico) pertanto, non è possibile calcolare gli stessi indicatori per tutte le Autorità ed effettuare comparazioni degli andamenti.

Inoltre, non in tutti i casi i dati sono disponibili per tutto il periodo di osservazione richiesto (quinquennio 2013-2017).

## 2.4 ELABORAZIONE GENERALE DEI DATI QUANTITATIVI DELLE AdSP

Analizzando puntualmente i dati quantitativi inviati dalle AdSP che hanno aderito al progetto, in termini di disponibilità dei dati, emerge la situazione descritta di seguito:

### a) Numero addetti

Questo parametro è stato fornito da n. 5 AdSP rispetto al totale di 10 Adsp partecipanti al progetto.

### b) Numero ore lavorate

Questo parametro non è stato fornito da n. 4 AdSP su un totale di 10.

Delle restanti 5 AdSP n. 3 hanno fornito il dato per tutto il quinquennio 2013-2017, n. 1 lo ha fornito solo per il biennio 2015-2016 e l'ultima lo ha fornito per un solo porto sui 5 appartenenti a quella stessa AdSP.

### c) Giorni di inabilità

Questo dato è stato fornito da n. 6 AdSP rispetto al totale di 10 Adsp partecipanti.

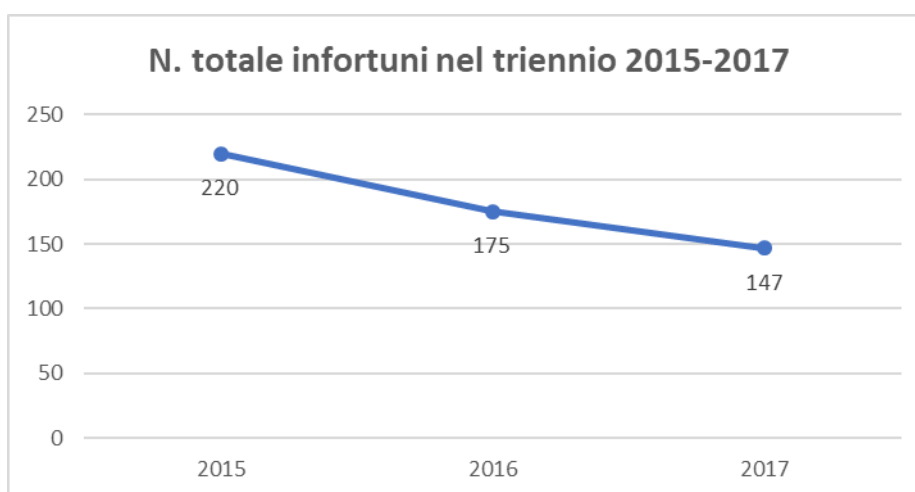
### d) Buone prassi

Questo parametro è stato fornito da n. 1 AdSP.

Al fine di effettuare una valutazione di carattere generale, tenendo conto dei dati inviati da tutte le AdSP nel loro complesso, sono stati elaborati i grafici riportati di seguito.

Nel grafico sottostante è riportato l'andamento degli infortuni complessivi; come si può notare l'andamento degli infortuni è decrescente.

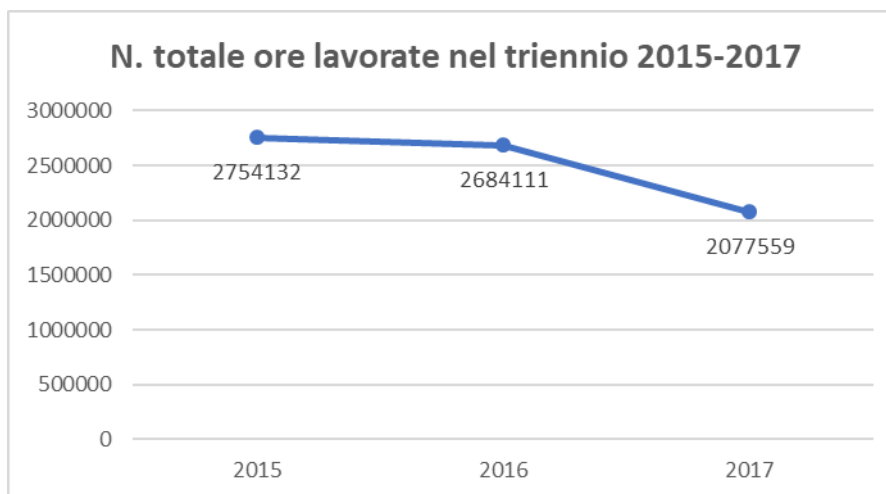
Il dato relativo agli infortuni è stato fornito da n. 8 AdSP (su 9 che hanno aderito al progetto); si è potuto considerare solo il triennio 2015-2017, in quanto in due casi i dati non erano disponibili per tutto il quinquennio oggetto di osservazione.



Il grafico successivo riporta l'andamento delle ore complessive lavorate; come si può notare l'andamento delle ore lavorate è in diminuzione nel triennio 2015-2017.

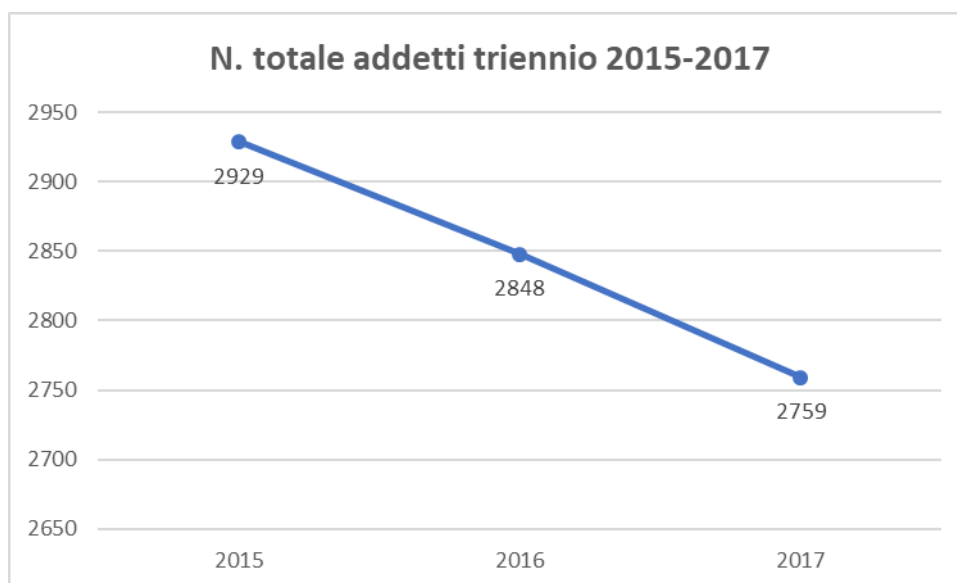
Il dato è stato fornito solo da n. 4 AdSP su un totale di n. 9 AdSP; si è potuto considerare solo il triennio 2015-2017, in quanto in due casi i dati non erano disponibili per tutto il quinquennio oggetto di osservazione.

Occorre sottolineare che n. 3 AdSP hanno fornito i dati relativi al porto maggiore, mentre n. 1 AdSP ha fornito i dati relativi a n. 5 porti, compresi anche porti minori.



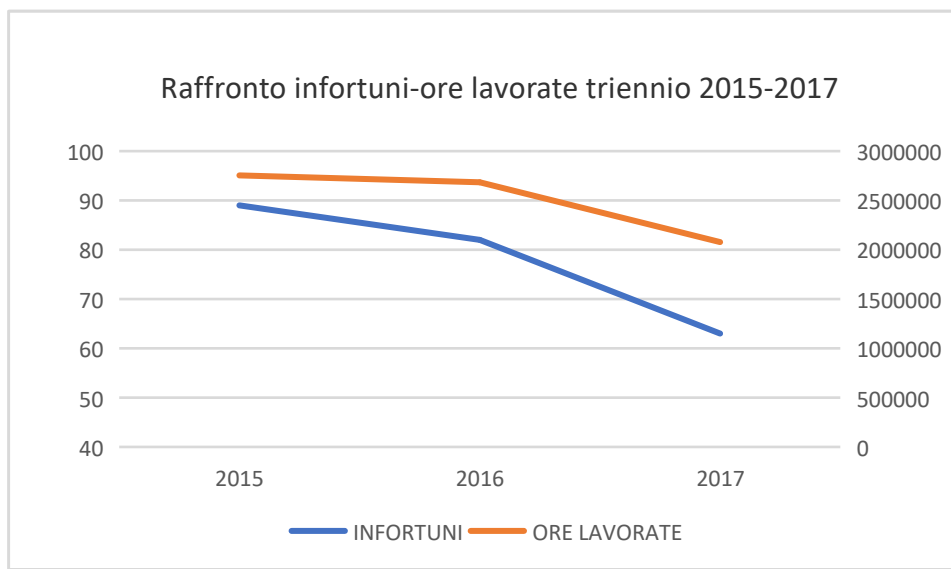
Il grafico successivo riporta l'andamento del numero di addetti complessivo; come si può notare l'andamento del numero di addetti è in diminuzione nel triennio 2015-2017.

Il dato è stato fornito solo da n. 4 AdSP su un totale di n. 9 AdSP; si è potuto considerare solo il triennio 2015-2017, in quanto in due casi i dati non erano disponibili per tutto il quinquennio oggetto di osservazione.



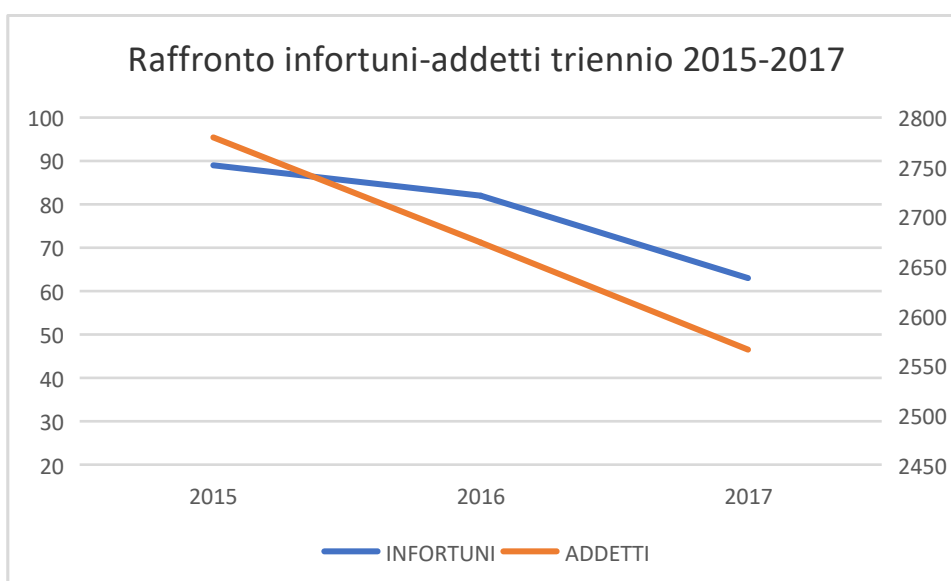
Nel grafico sottostante è riportato il raffronto fra infortuni complessivi e ore lavorate complessive; come si può notare l'andamento di entrambi i parametri è decrescente.

Sono stati utilizzati i dati di cui ai grafici precedenti per cui valgono le considerazioni già descritte (dati forniti da n. 4 AdSP su 9 che hanno aderito al progetto; dati relativi solo il triennio 2015-2017, in quanto in due casi i dati non erano disponibili per tutto il quinquennio oggetto di osservazione).



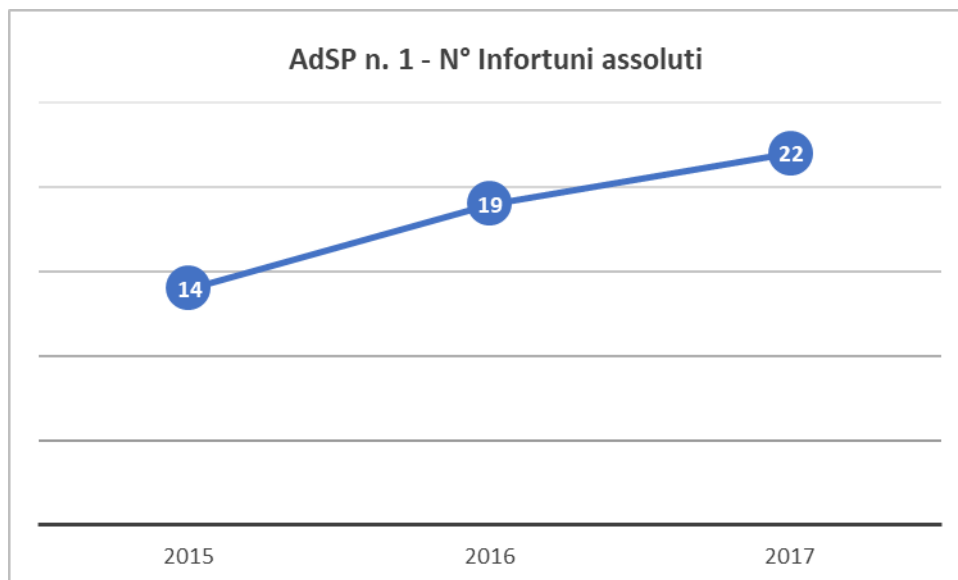
Nel grafico sottostante è riportato il raffronto fra infortuni complessivi e numero di addetti complessivo; come si può notare l'andamento di entrambi i parametri è decrescente.

Sono stati utilizzati i dati di cui ai grafici precedenti per cui valgono le considerazioni già descritte (dati forniti da n. 4 AdSP su 9 che hanno aderito al progetto; dati relativi solo il triennio 2015-2017, in quanto in due casi i dati non erano disponibili per tutto il quinquennio oggetto di osservazione).



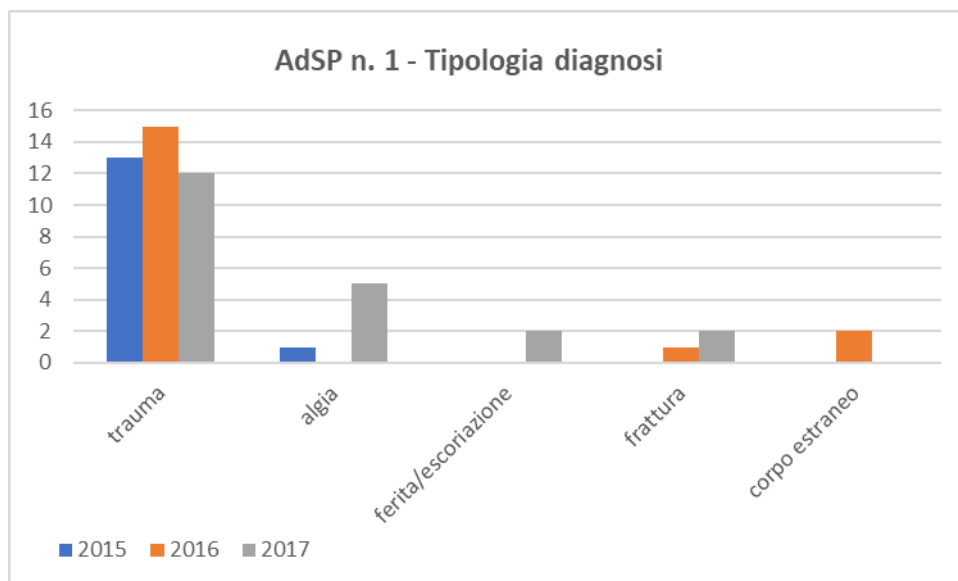
## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 1

L'Adsp ha inviato i dati estrapolati dal Registro degli Infortuni e relativi al triennio 2015-2017. Come si può notare dal grafico sottostante, il numero assoluto degli infortuni è in aumento.

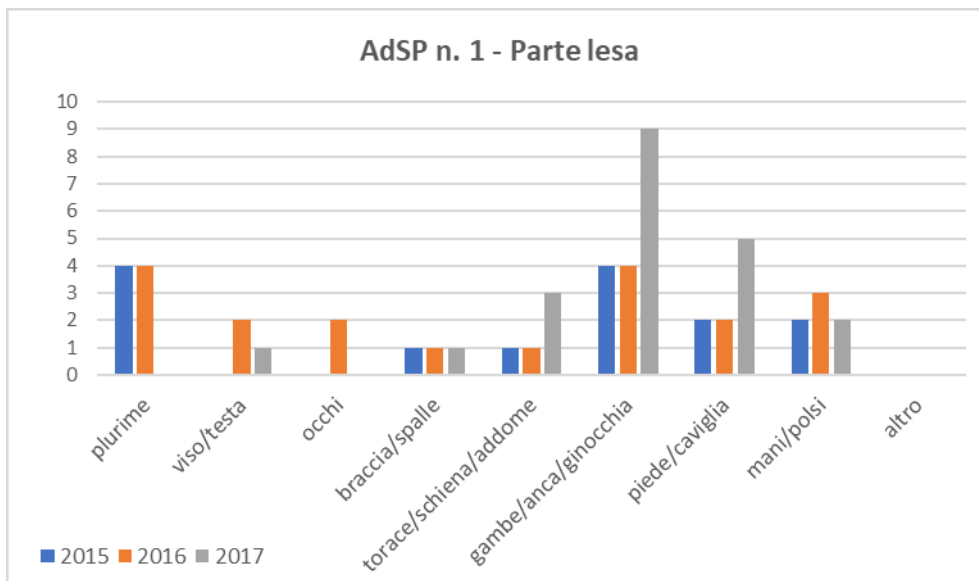


Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito dell'infortunio, si può notare che il numero maggiore di diagnosi è relativo a "trauma" e "algia"; nello specifico la categoria "trauma" registra i valori maggiori in ciascuno dei tre anni considerati.

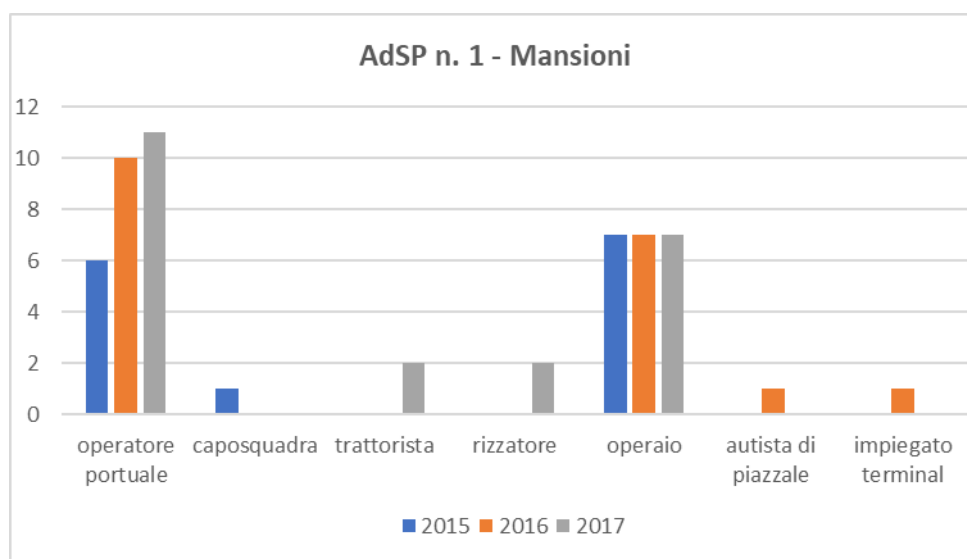
I traumi sono nella maggioranza di tipo contusivo e distorsivo.



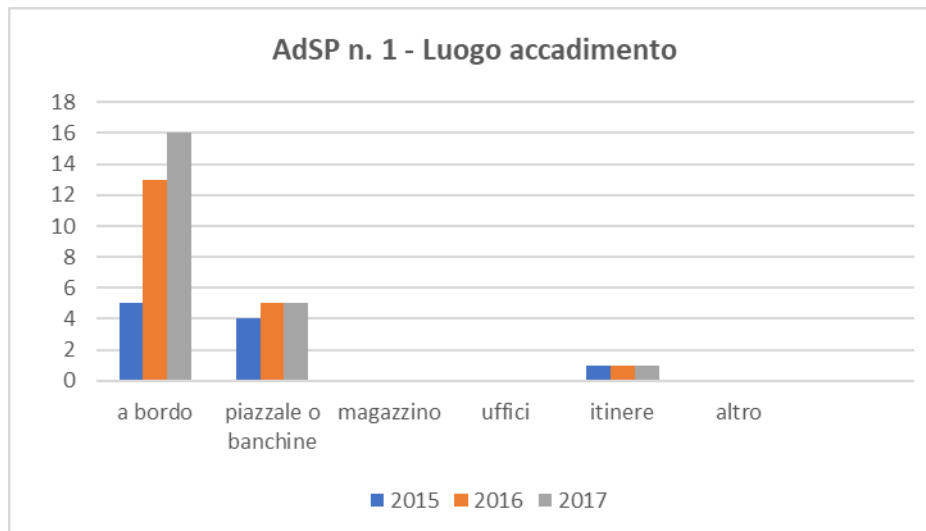
Le parti del corpo maggiormente interessate dagli infortuni sono gli arti inferiori e mani/polsi.



Le mansioni che registrano il più alto numero di infortuni sono “operai portuali” e “operai generici”.



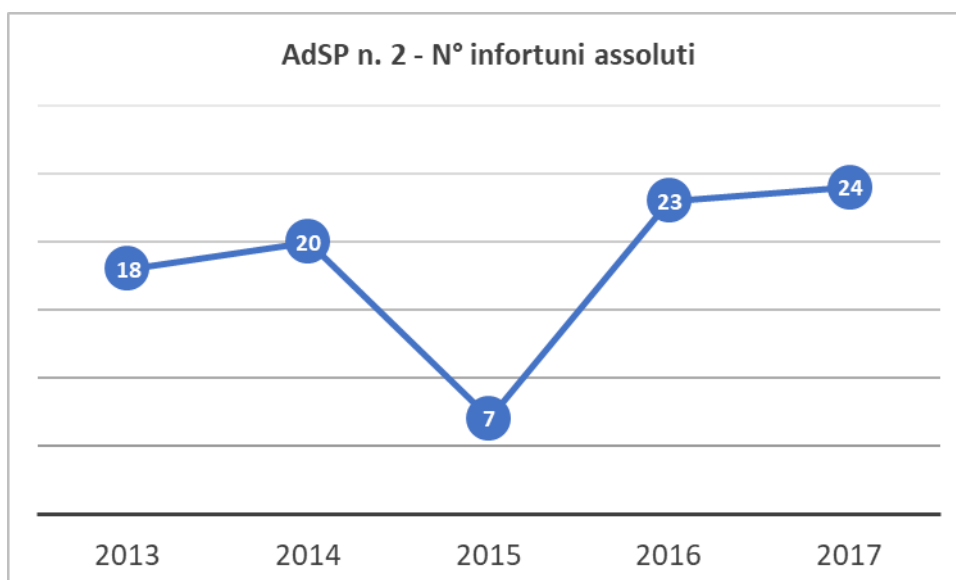
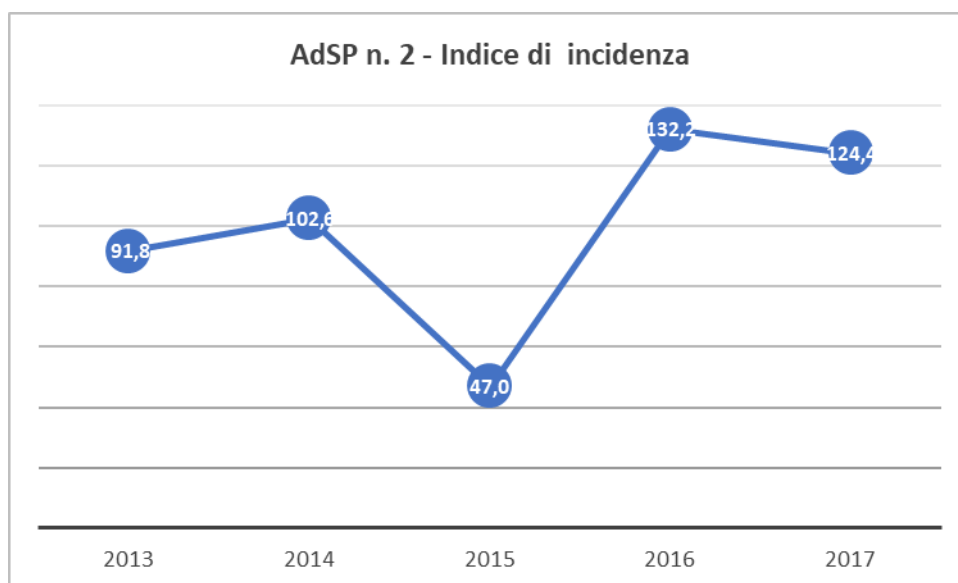
Il luogo in cui più spesso accadono gli infortuni è a bordo e nel piazzale/banchine.



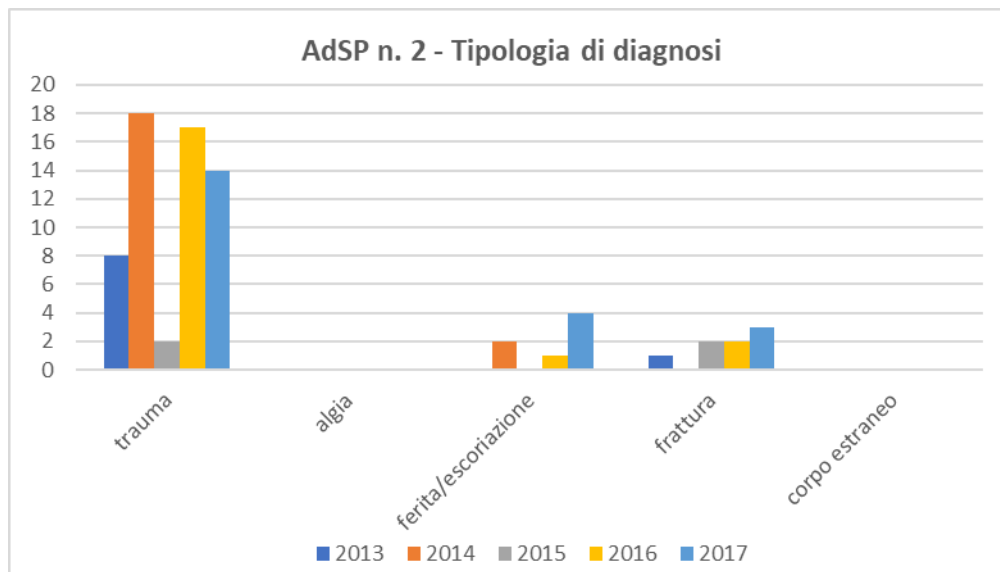
## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 2

L'Adsp ha compilato sia il questionario quantitativo, sia l'intervista qualitativa.

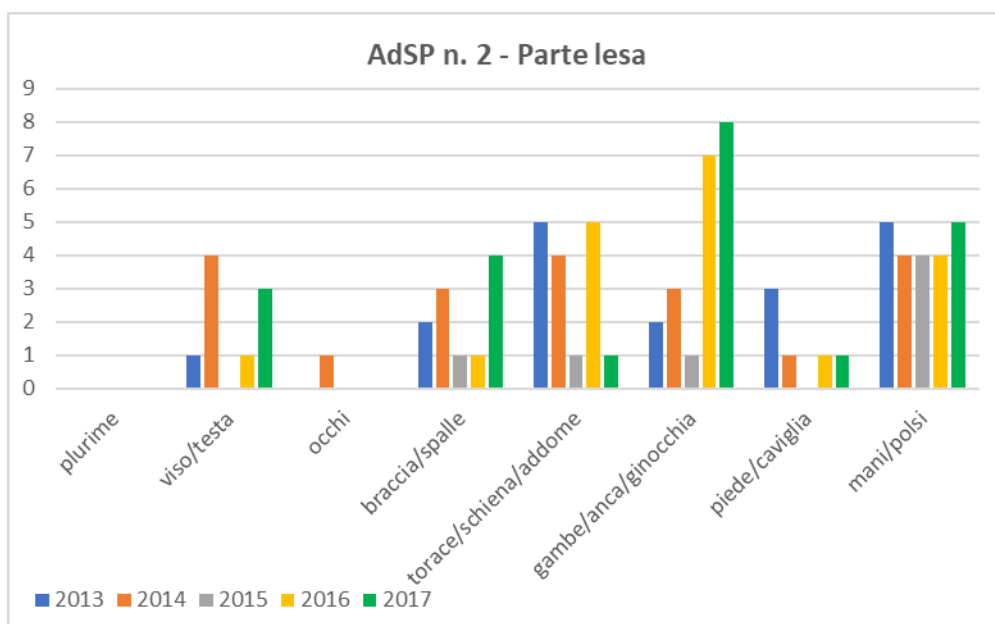
Il grafico sottostante riporta l'andamento dell'Indice di Incidenza ( $n^\circ$  infortuni  $\times$  1.000 /  $n^\circ$  lavoratori); come si può notare, nell'ultimo biennio il valore dell'indice ha registrato un'impennata dovuta all'aumento degli infortuni in valore assoluto (vd. grafico infortuni sottostante).



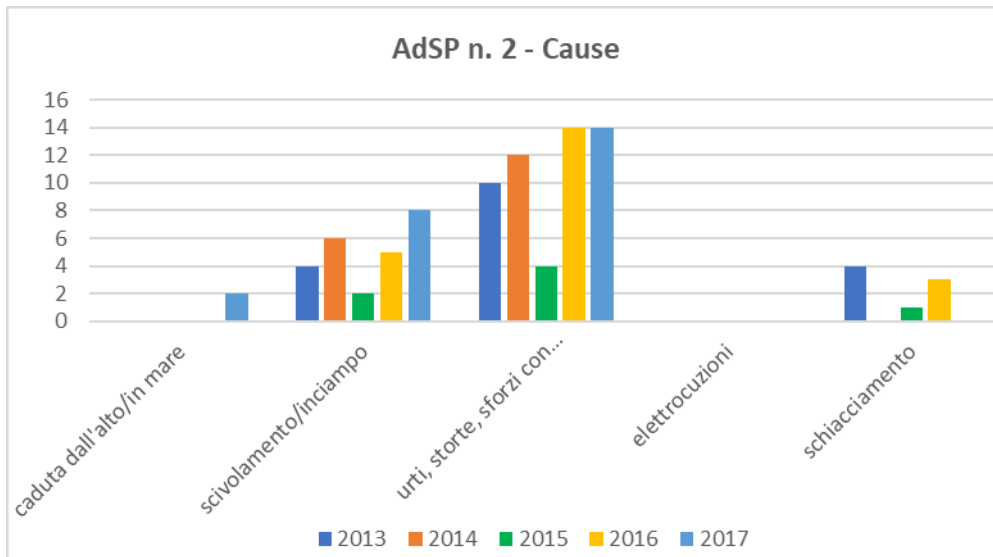
Per quanto riguarda la diagnosi effettuata a seguito dell'infortunio, prevale nettamente la categoria "trauma", anche se nell'ultimo anno si registra un aumento nelle categorie "ferite" e "fratture".



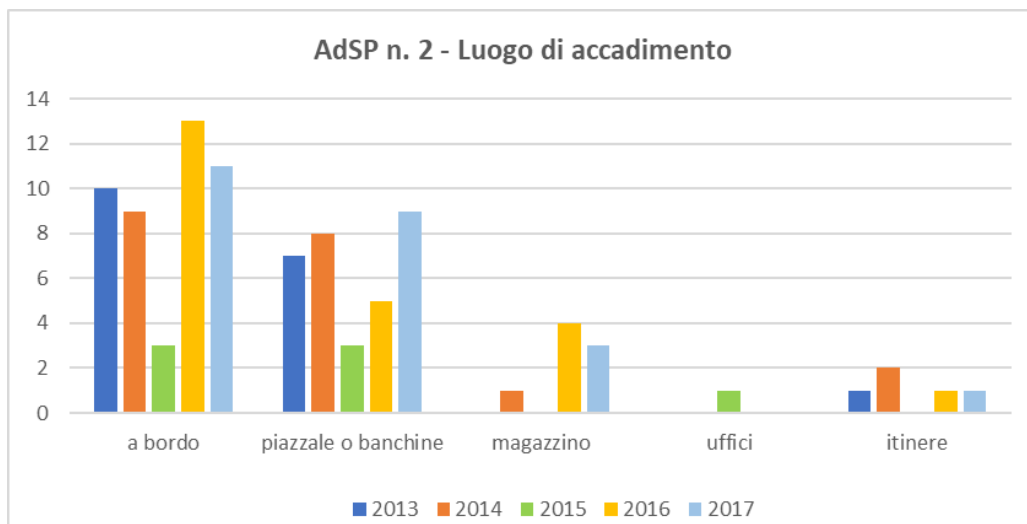
Le parti del corpo maggiormente colpite e con tendenza ad aumentare sono gli arti inferiori e mani/polsi (vd. grafico sottostante).



Nel grafico seguente è possibile osservare come la causa maggiore di infortunio è dovuta a “urti, storte e sforzi nell’uso di attrezzature”.

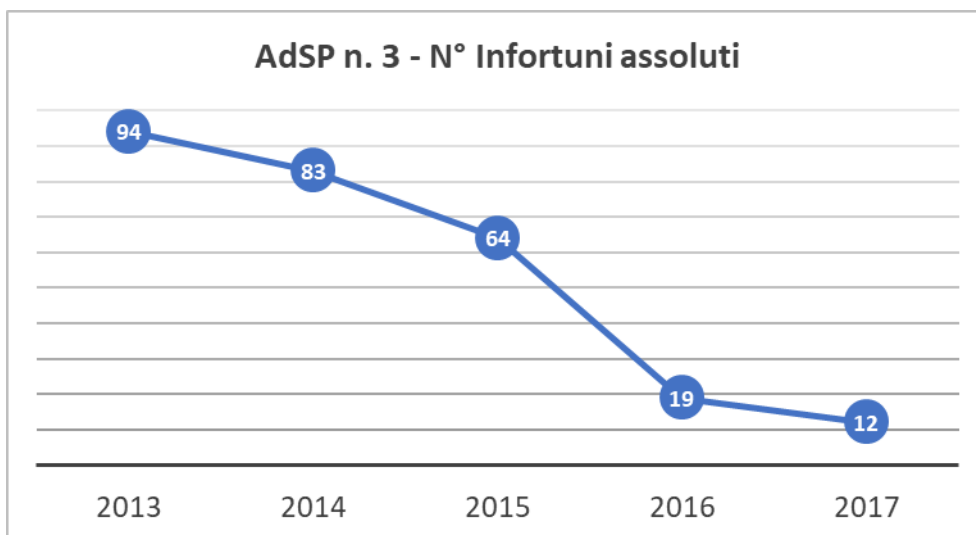


Gli infortuni accadono maggiormente a bordo e nel piazzale/banchine; per i primi la tendenza è in diminuzione, mentre per i secondi si registra una tendenza ad aumentare.

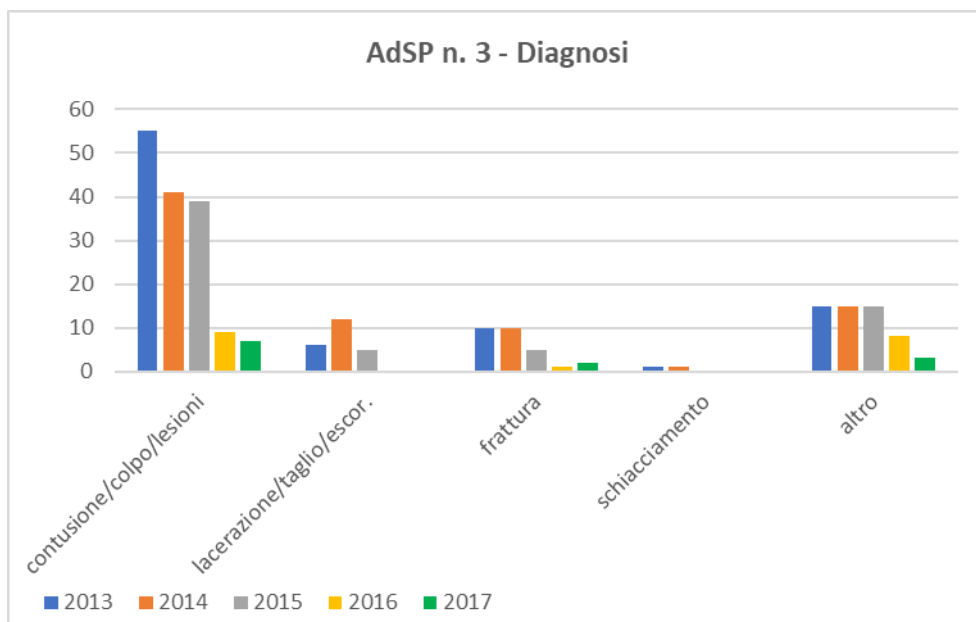


### ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 3

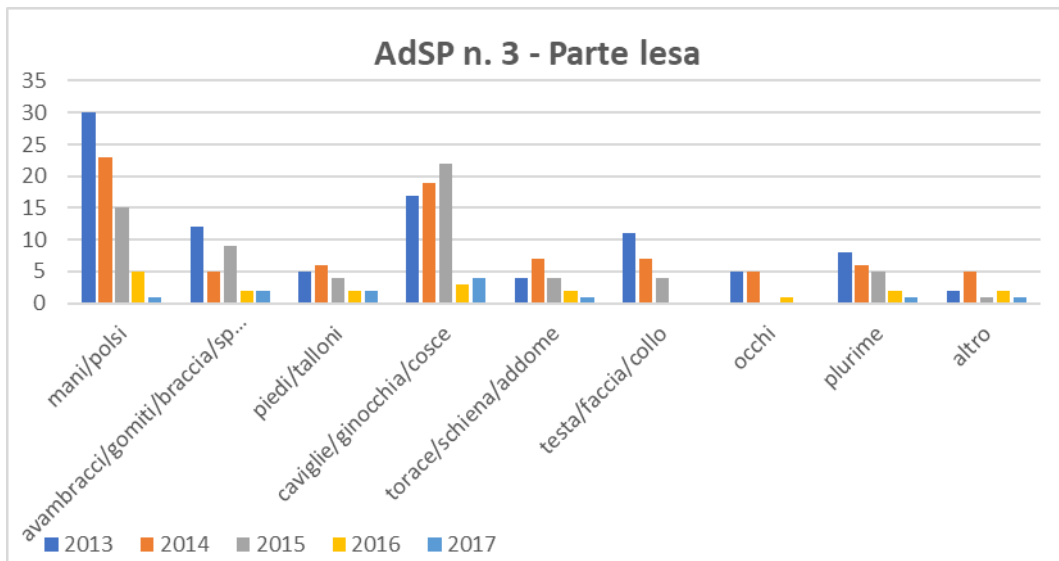
L'Adsp ha trasmesso i dati estrapolati tramite il sistema informatico di rilevamento infortuni. Come si può notare l'andamento degli infortuni è decrescente.



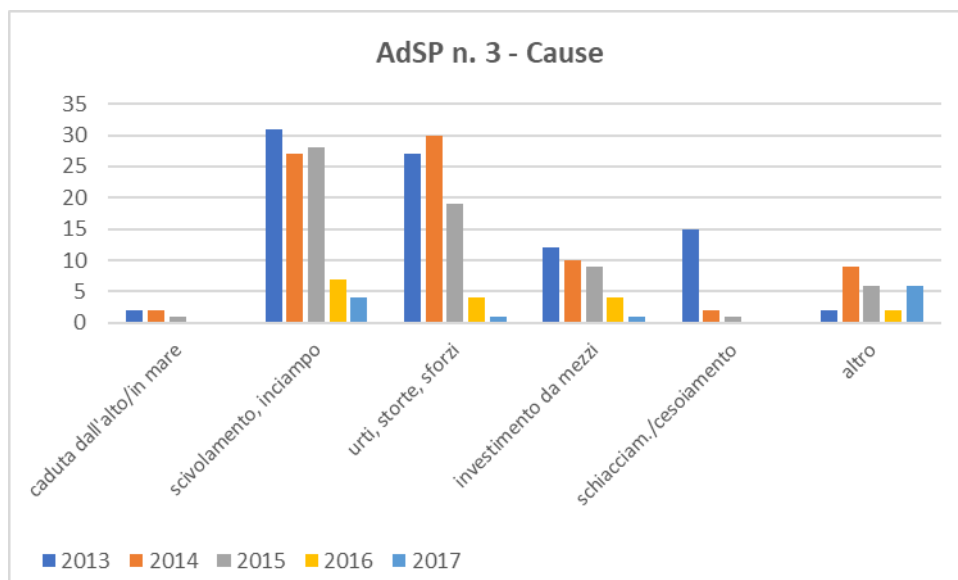
Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito di infortunio, la tipologia più frequente è la "contusione/colpo/lesione".



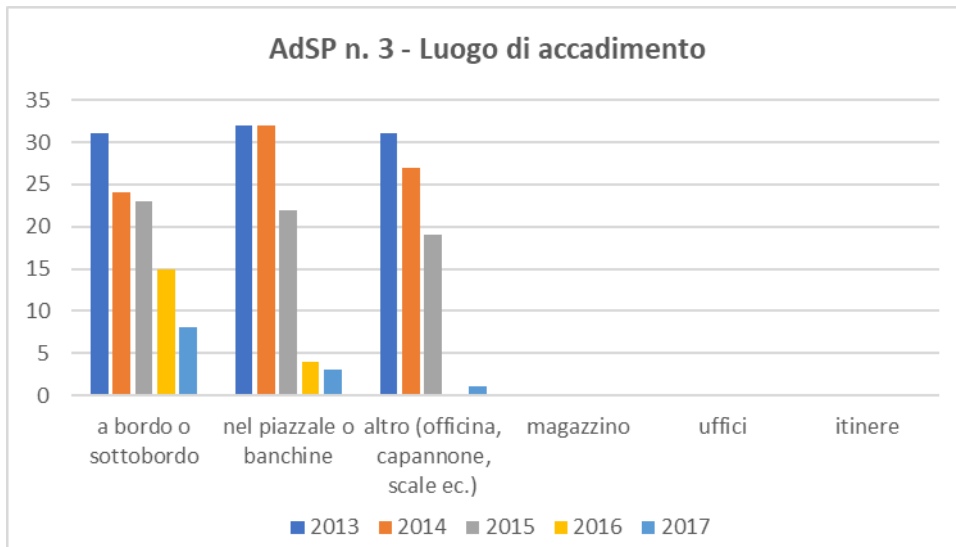
Anche in questo caso le parti del corpo più colpite sono gli arti inferiori e le mani.



Le cause di infortunio sono da ricondurre principalmente a “scivolamenti/inciampi” e “storte, urti e sforzi nell’uso di attrezzature”.



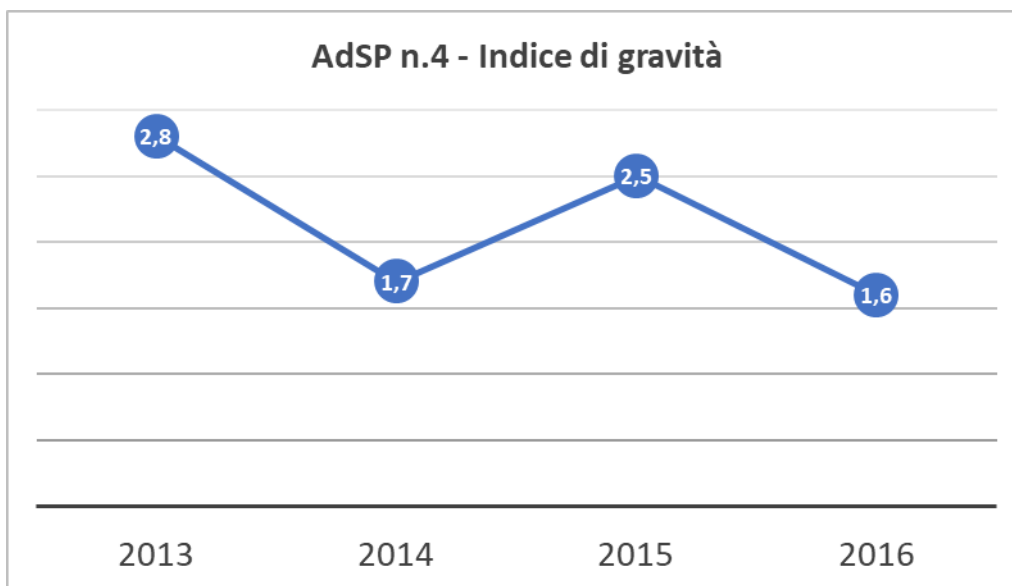
Anche in questo caso i luoghi di lavoro maggiormente interessati sono a bordo e nel piazzale o banchine.



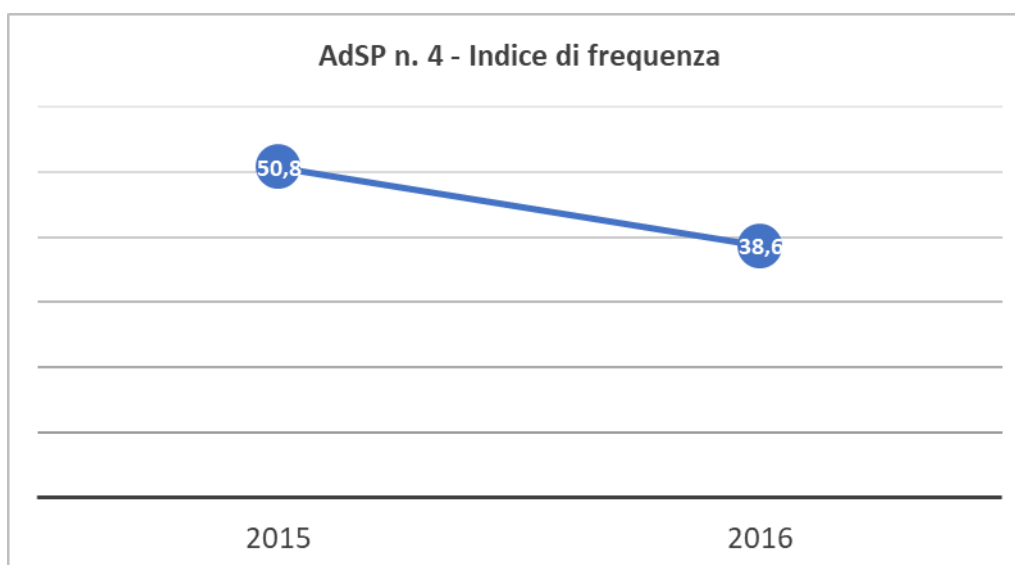
## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 4

L'Adsp ha trasmesso l'analisi qualitativa e i dati quantitativi oggetto della Riunione Annuale di Coordinamento degli Organi Ispettivi operanti nel porto 4; i dati sono relativi sia agli infortuni, sia alle malattie professionali. I dati forniti sono relativi al periodo 2005-2016, tuttavia sarà considerato il quadriennio 2013-2016.

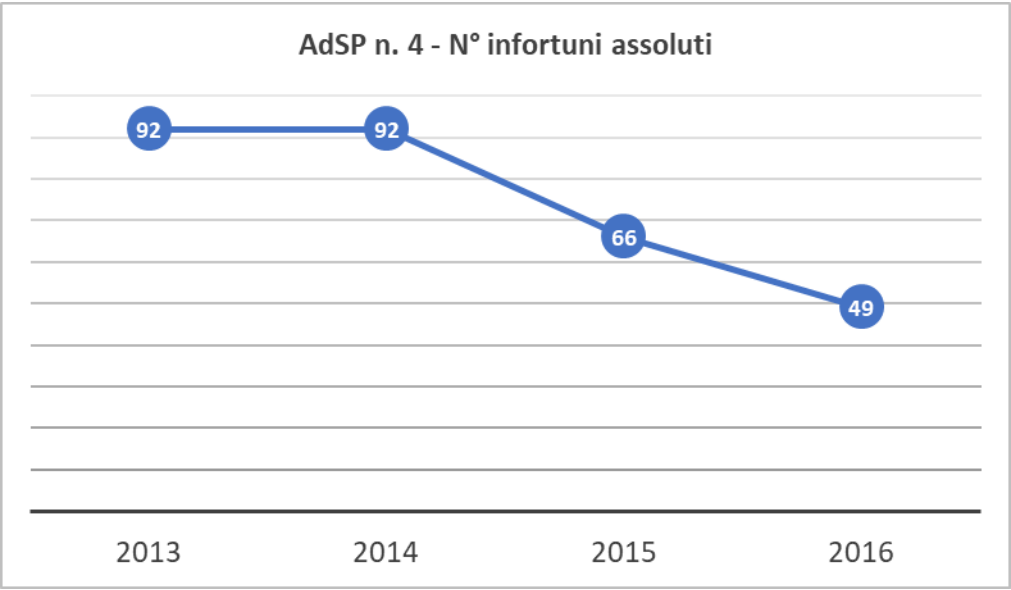
Esaminando l'andamento dell'Indice di Gravità ( $n^{\circ}$  giorni totali di infortunio  $\times$  1.000 /  $n^{\circ}$  ore lavorate) si può notare che l'indice ha un andamento decrescente, in virtù della diminuzione dei giorni di infortunio.



Con i dati disponibili si è potuto ricavare l'Indice di Frequenza ( $n^{\circ}$  infortuni  $\times$  1.000 /  $n^{\circ}$  lavoratori) ma solo per il biennio 2015-2016; si può notare anche in questo caso una tendenza decrescente degli infortuni, sebbene non si possa accertare che la tendenza sia confermata negli anni successivi.



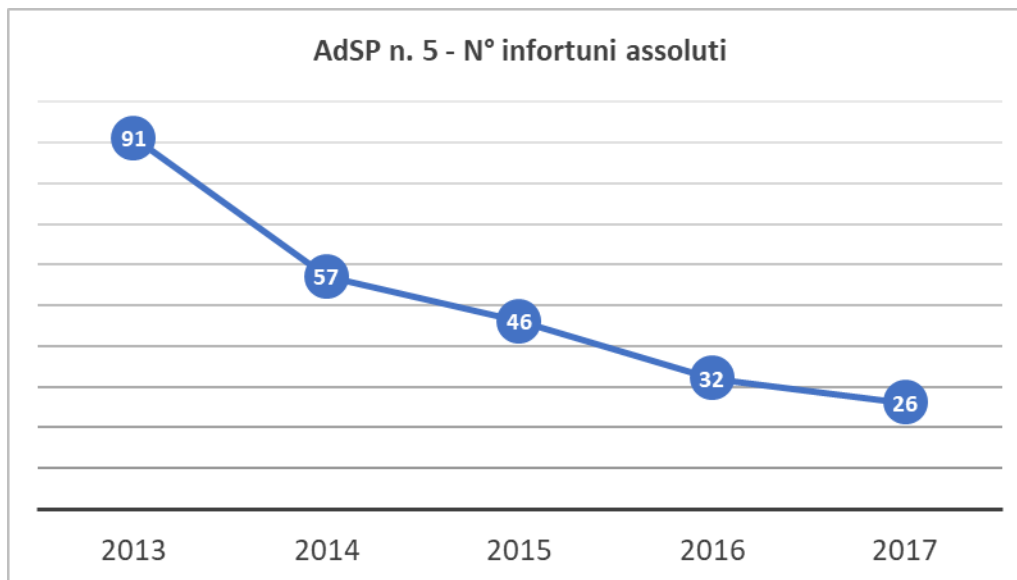
Come si può notare gli infortuni in valore assoluto sono in netta diminuzione.



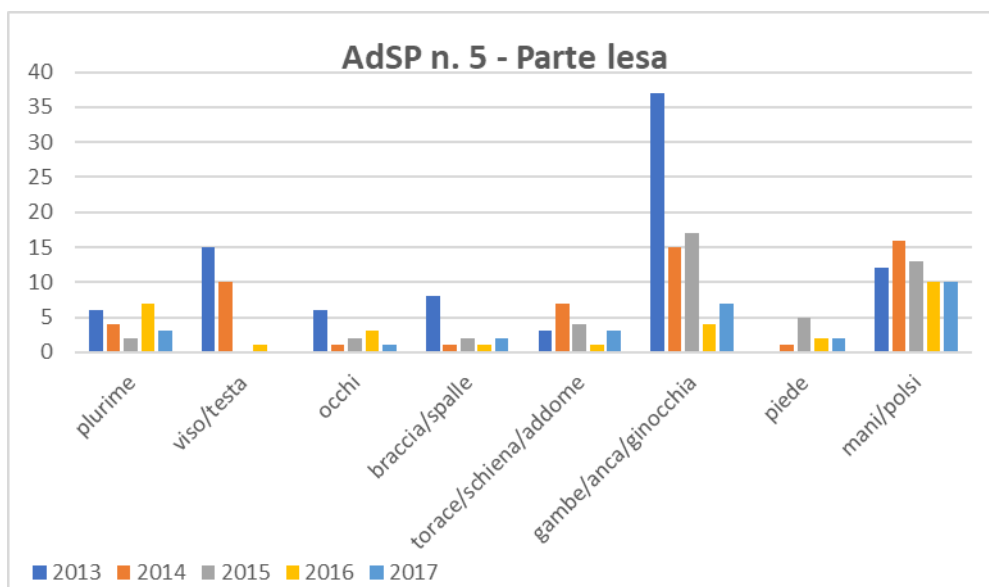
## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 5

L'Adsp ha trasmesso sia il questionario quantitativo, sia l'analisi qualitativa.

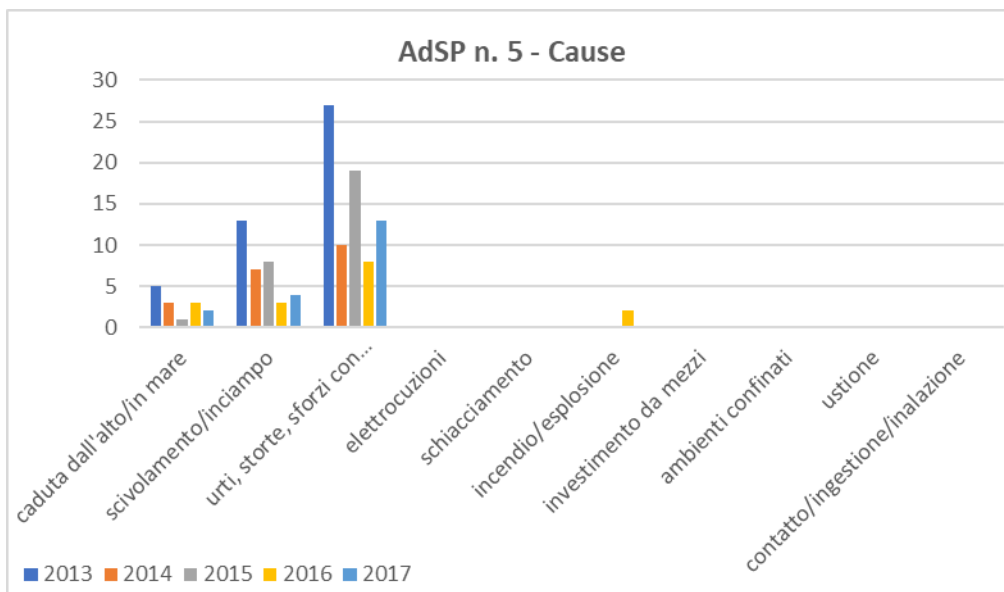
Osservando l'andamento del numero assoluto degli infortuni si può rilevare che questi sono in netta diminuzione.



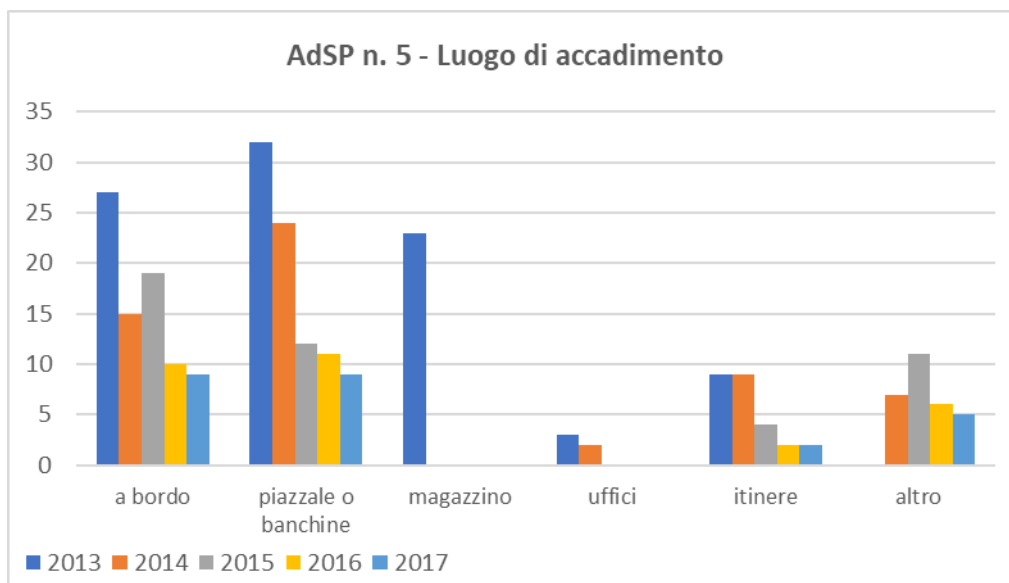
Le parti del corpo più colpite sono gli arti inferiori, le mani e i polsi.



Per quanto concerne le cause di infortunio, le più frequenti sono urti, storte e sforzi nell'uso di attrezzature.

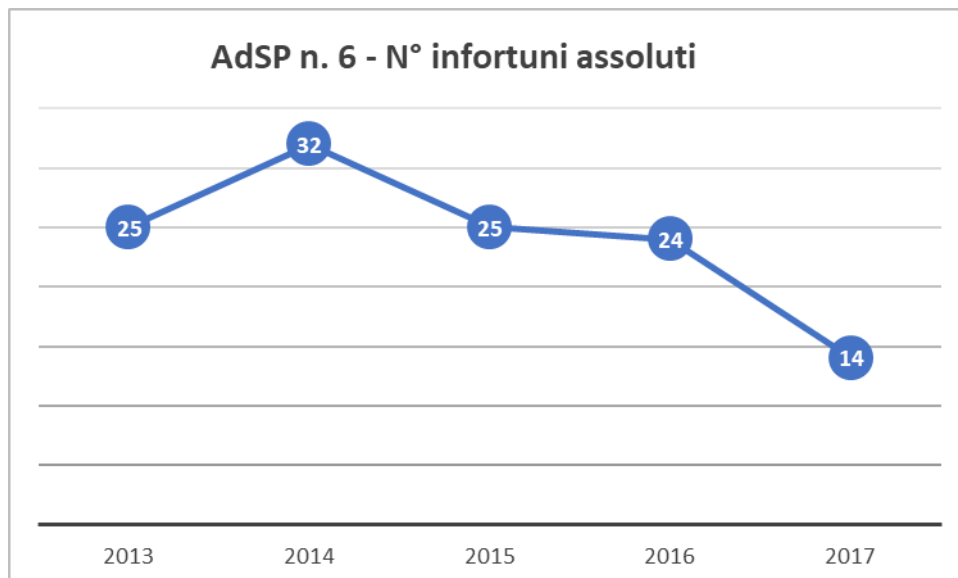


I luoghi in cui avvengono maggiormente gli infortuni sono a bordo e nel piazzale/banchina.

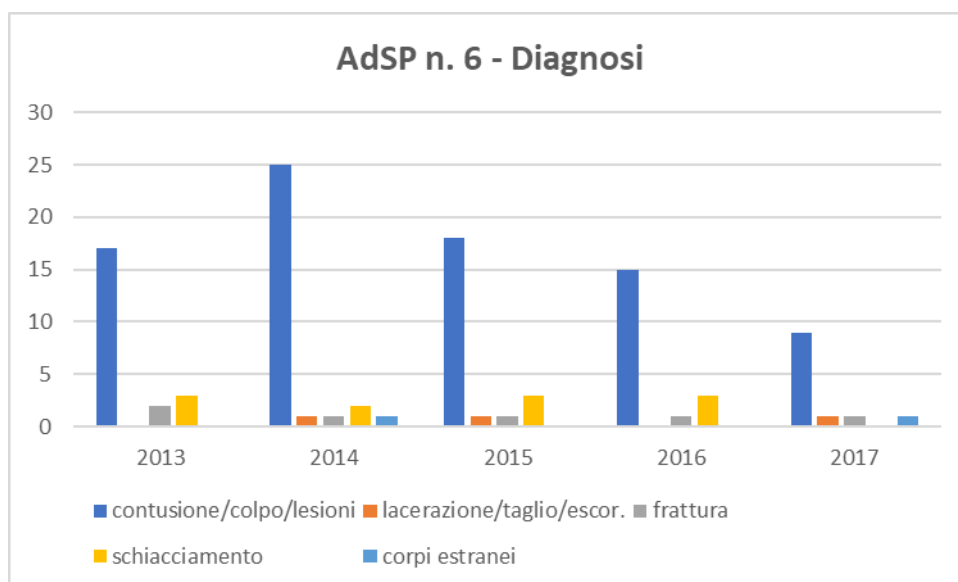


## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 6

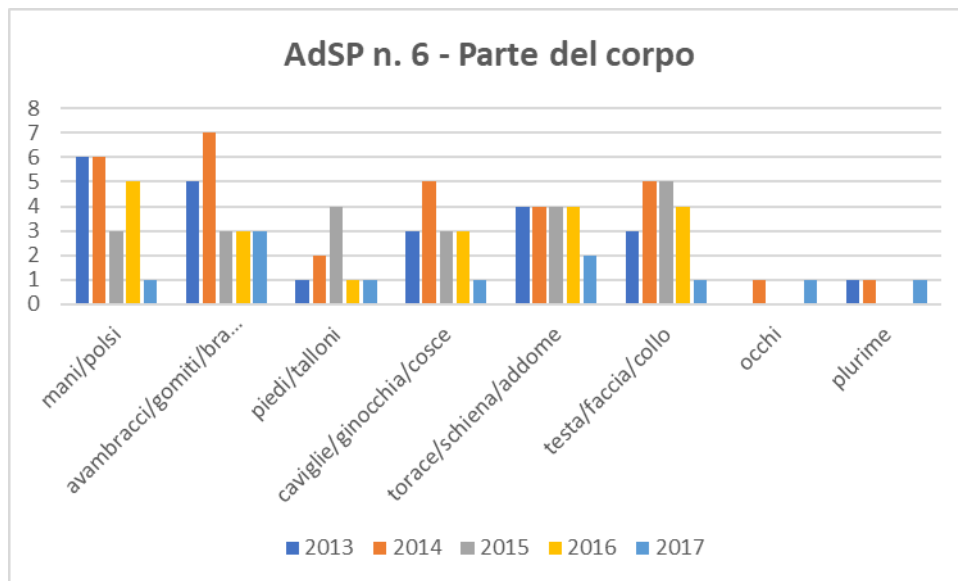
L'Adsp ha inviato i dati quantitativi contenuti nel questionario relativi al periodo 2013-2017. Come si può notare dal grafico sottostante, il numero assoluto degli infortuni è in diminuzione.



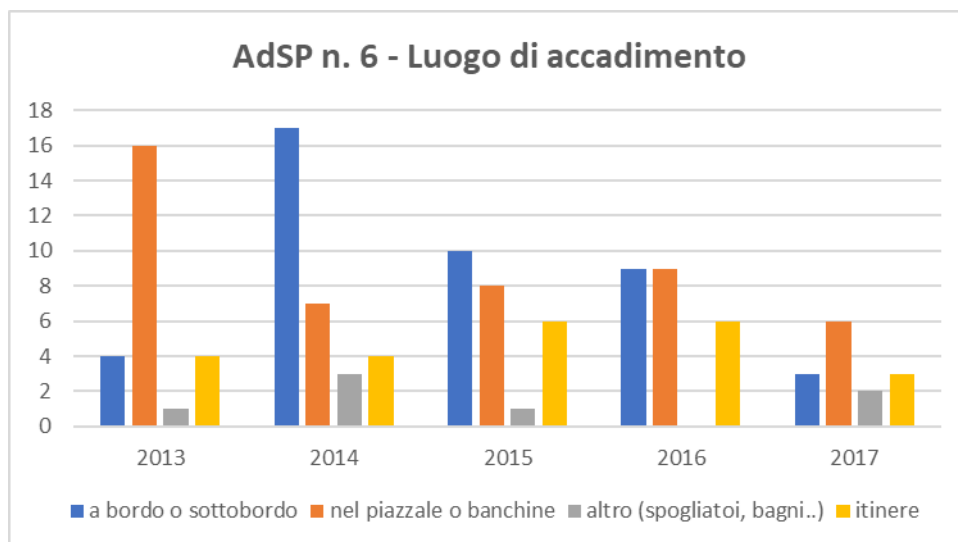
Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito dell'infortunio, si può notare quella nettamente più frequente è "contusione, colpi, lesioni".



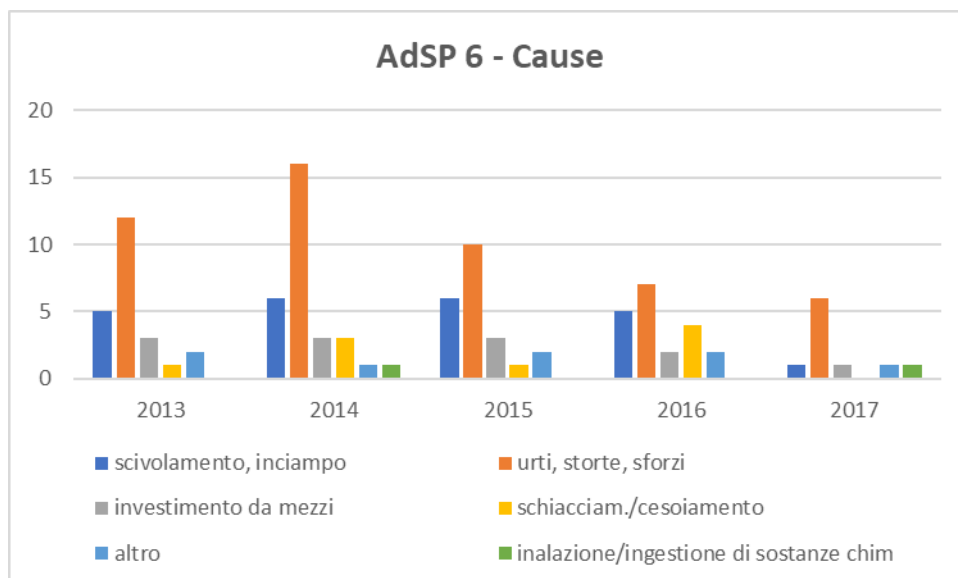
Le parti del corpo maggiormente interessate dagli infortuni sono gli arti (inferiore e superiori) e testa/faccia/collo.



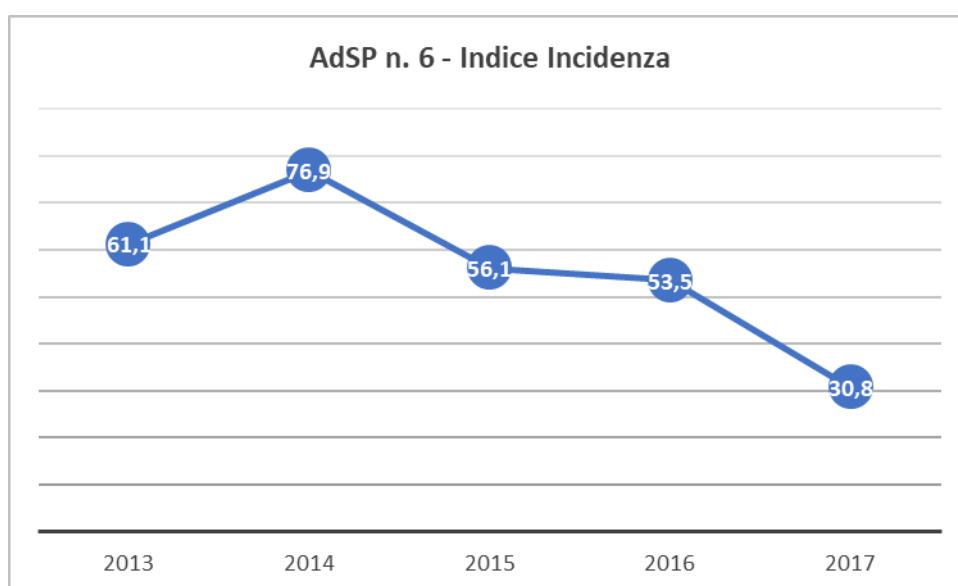
Il luogo in cui più spesso accadono gli infortuni è a bordo e nel piazzale/banchine, se pur si nota un andamento decrescente per entrambi nell'ultimo biennio.



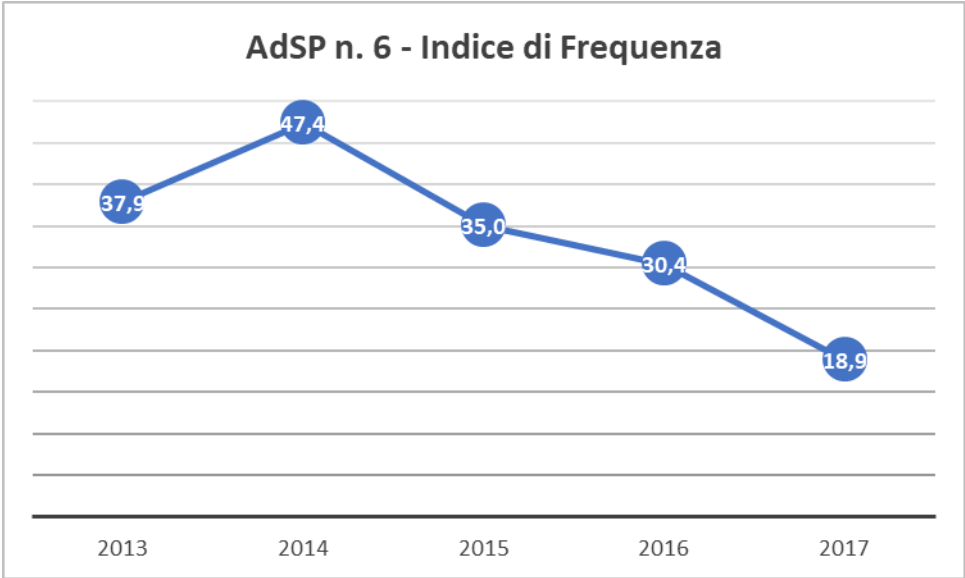
Le cause più frequenti di infortunio sono "urti, sforzi e storte nell'uso di attrezzature" e scivolamento inciampo.



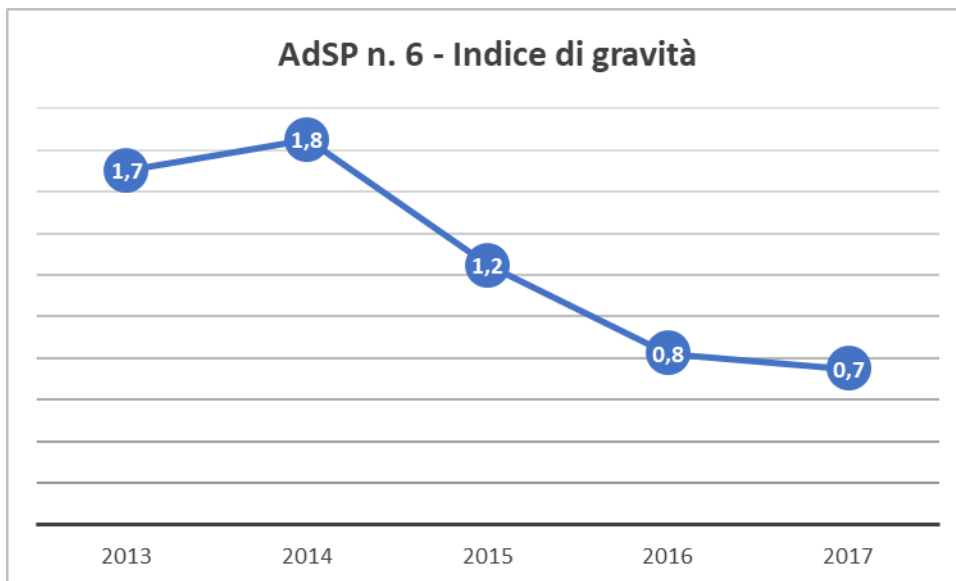
Per quanto concerne l'indice di incidenza ( $n^{\circ}$  infortuni\*1000/ $n^{\circ}$  lavoratori) l'andamento è decrescente, in virtù della diminuzione degli infortuni a fronte di un leggero aumento del numero di addetti.



Anche per l'indice di frequenza ( $n^{\circ}$  infortuni\*1.000.000/ $n^{\circ}$  ore lavorate) l'andamento è decrescente, in virtù della diminuzione degli infortuni a fronte di un aumento del numero di ore lavorate.

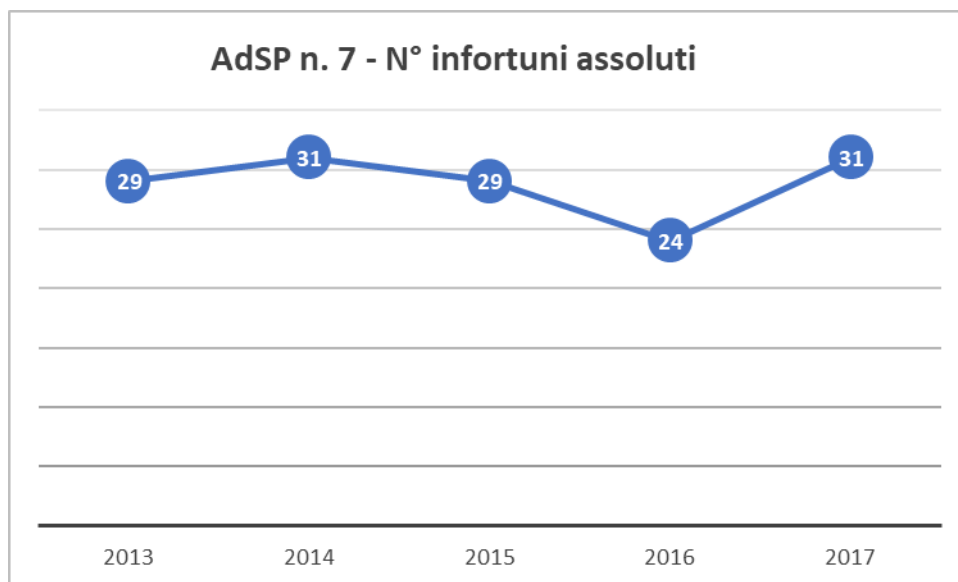


L'indice di gravità ( $n^\circ$  gg inabilità\*1000/ $n^\circ$  ore lavorate) ha un andamento decrescente, in virtù della diminuzione dei giorni di inabilità a fronte di un aumento del numero di ore lavorate.

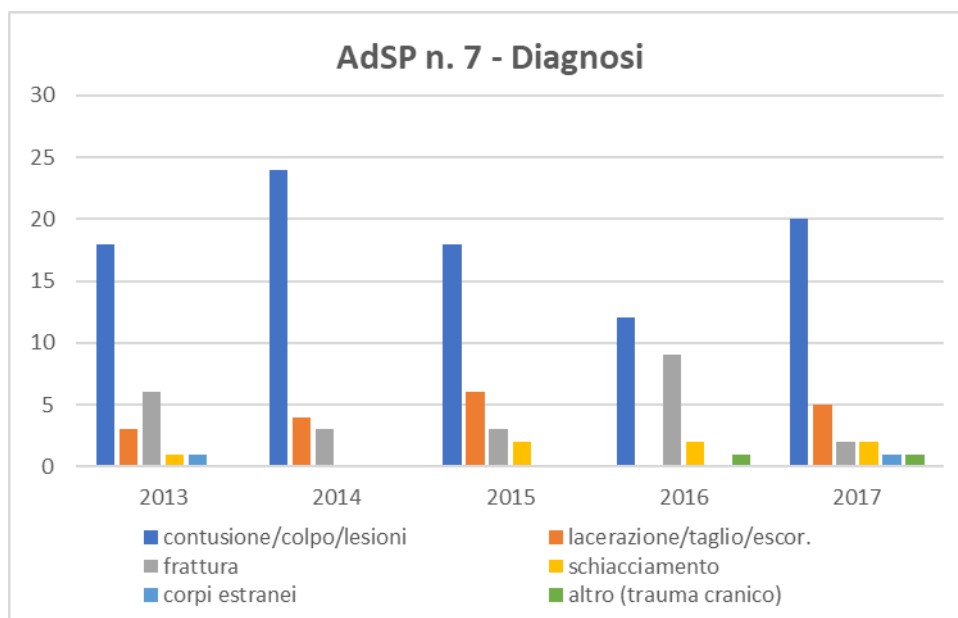


## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 7

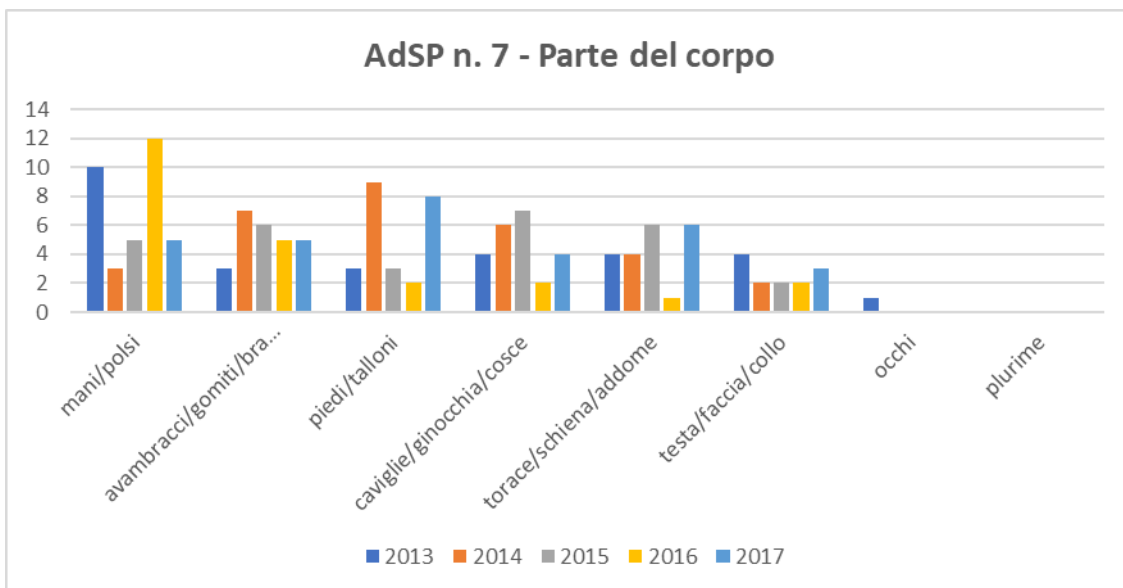
L'Adsp ha inviato i dati quantitativi contenuti nel questionario relativi al periodo 2013-2017. Come si può notare dal grafico sottostante, il numero assoluto degli infortuni è in aumento pur essendo diminuite le ore lavorate e il numero dei lavoratori.



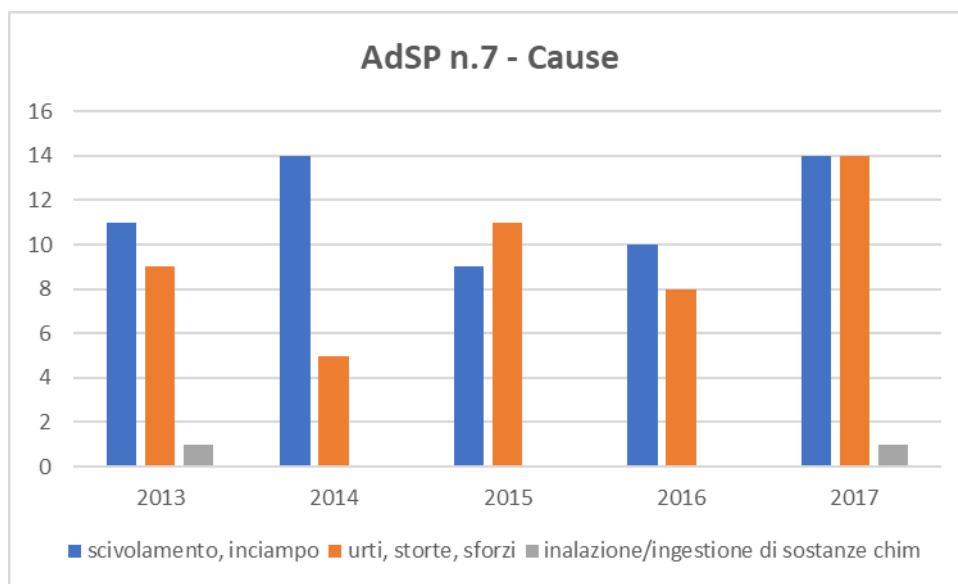
Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito dell'infortunio, si può notare quella nettamente più frequente è "contusione, colpi, lesioni".



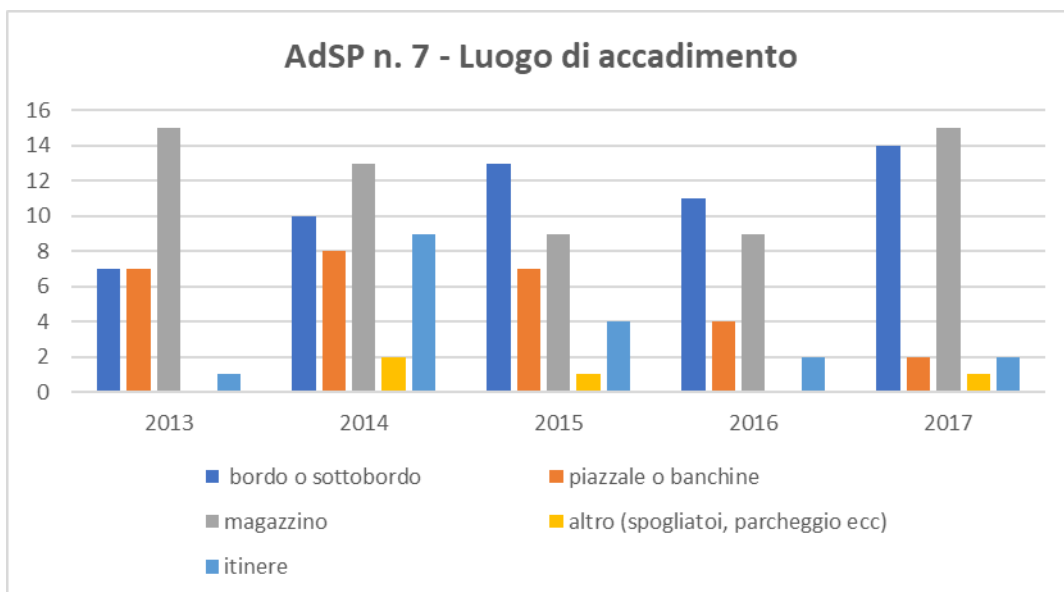
Le parti del corpo maggiormente interessate dagli infortuni sono gli arti (inferiore e superiori).



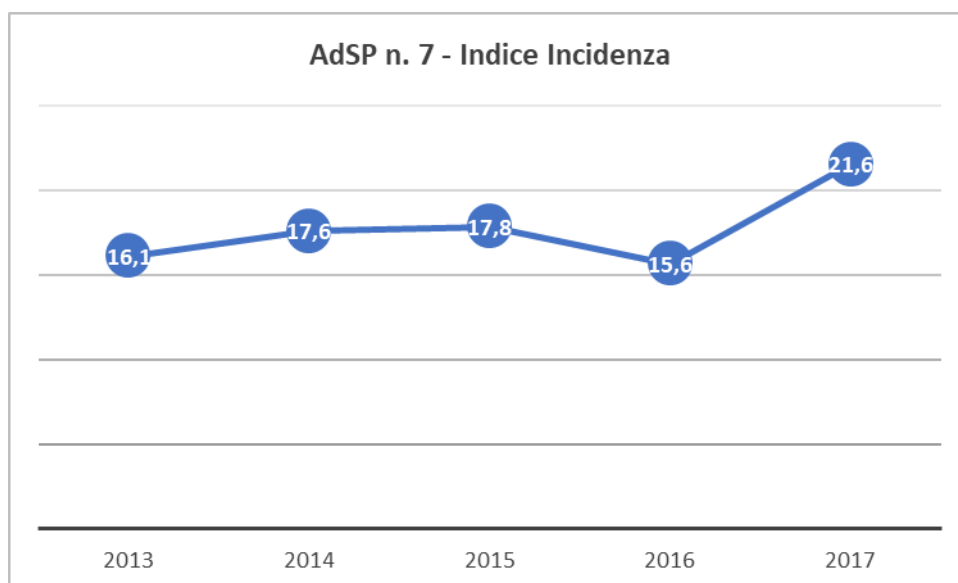
Le cause più frequenti di infortunio sono “urti, sforzi e storte nell’uso di attrezzature” e scivolamento inciampo.



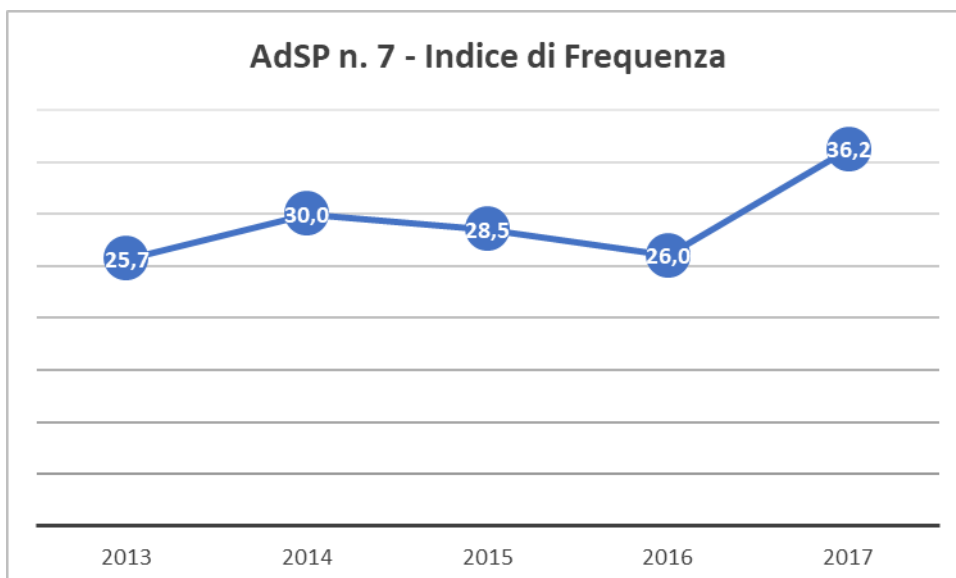
Il luogo in cui più spesso accadono gli infortuni è a bordo e nel magazzino e si può notare un andamento crescente per entrambi.



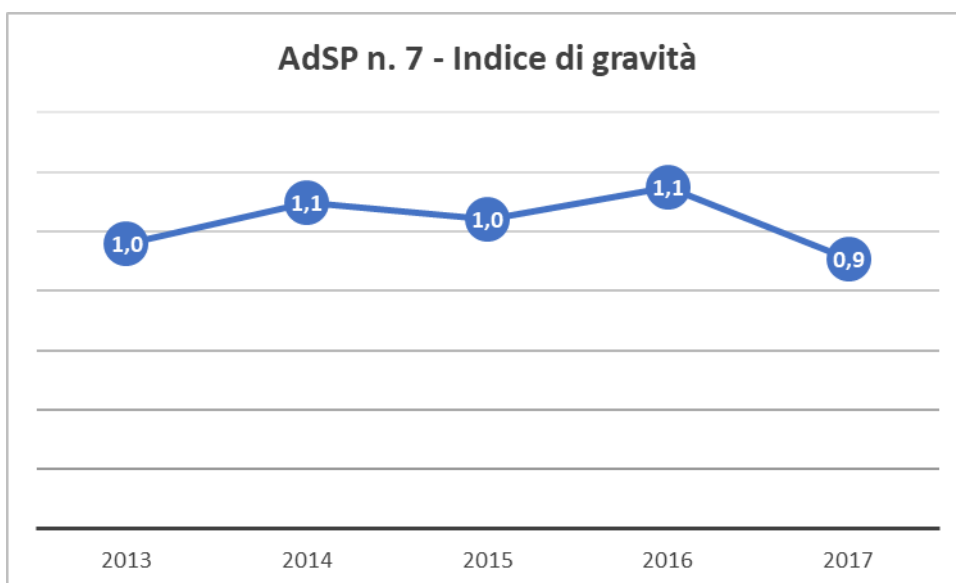
Per quanto concerne l'indice di incidenza ( $n^{\circ}$  infortuni\*1000/ $n^{\circ}$  lavoratori) l'andamento è crescente, tenuto conto dell'aumento del numero di infortuni a fronte di una diminuzione del numero di addetti.



Anche per l'indice di frequenza ( $n^{\circ}$  infortuni\*1.000.000/ $n^{\circ}$  ore lavorate) l'andamento è crescente, tenuto conto dell'aumento del numero degli infortuni e della diminuzione del numero di ore lavorate.

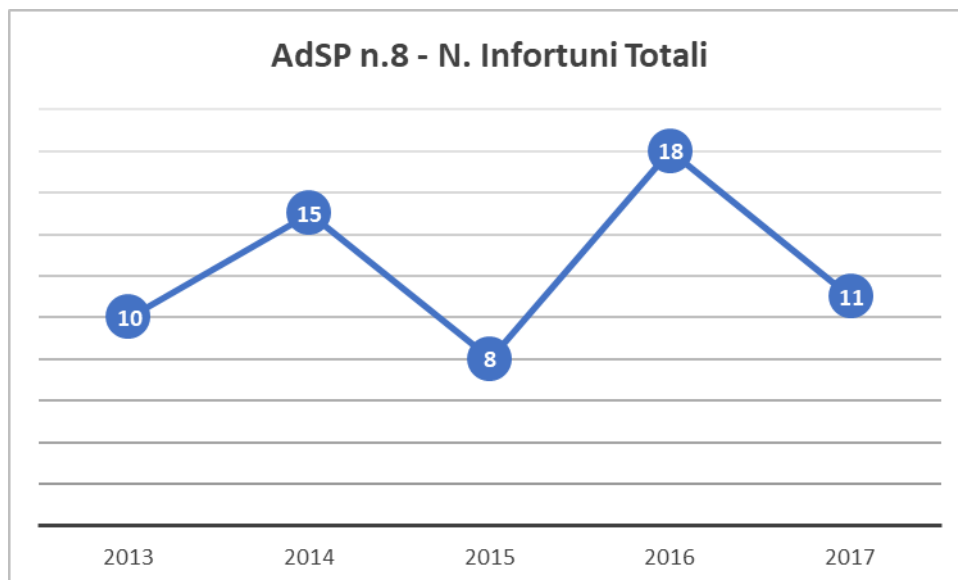


L'indice di gravità ( $n^{\circ}$  gg inabilità\*1000/ $n^{\circ}$  ore lavorate) ha un andamento decrescente, in virtù della diminuzione dei giorni di inabilità.

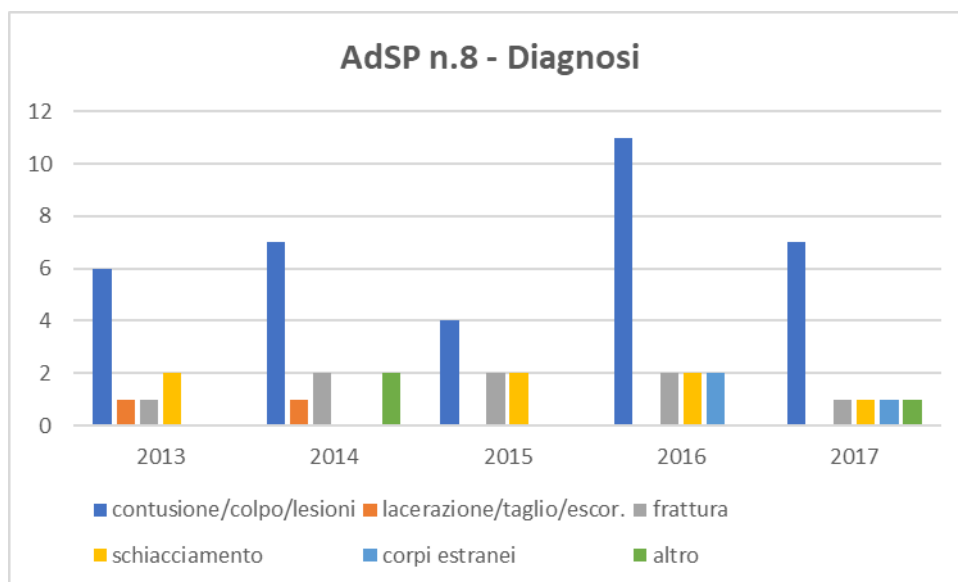


## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 8

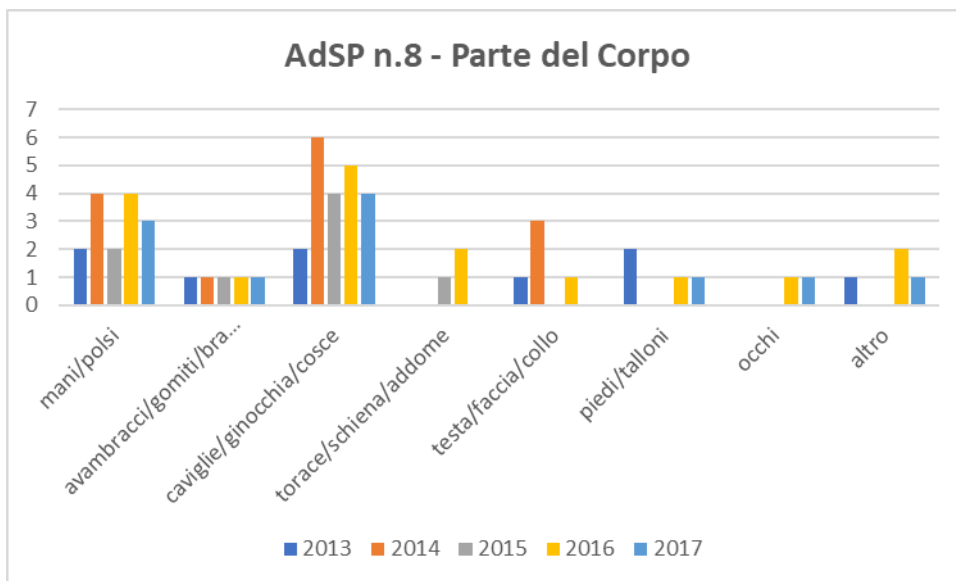
L'Adsp ha inviato i dati quantitativi contenuti nel questionario relativi al periodo 2013-2017 per n. 5 porti gestiti. Come si può notare dal grafico sottostante, il numero assoluto degli infortuni nell'ultimo biennio è in diminuzione.



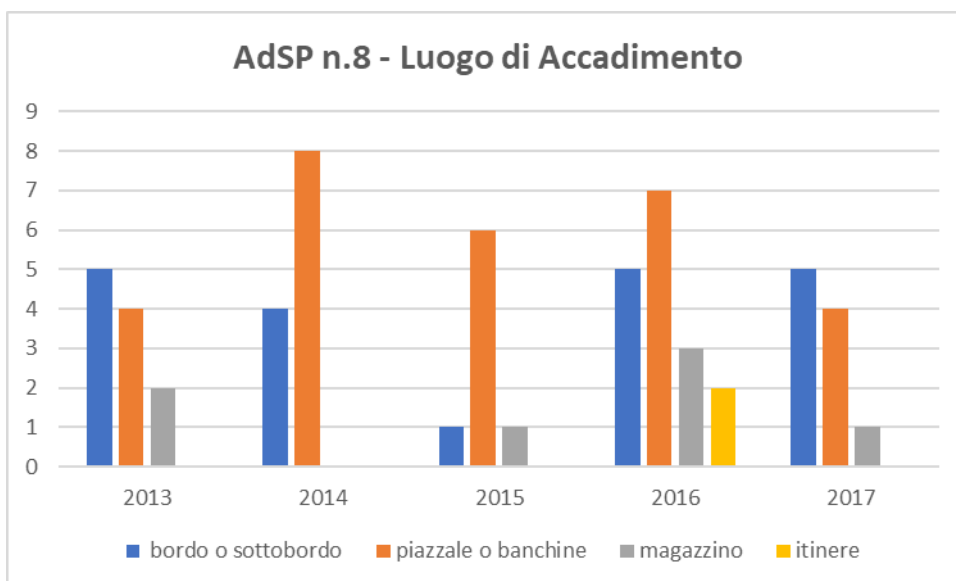
Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito dell'infortunio, si può notare quella più frequente è "contusione/colpo/lesioni".



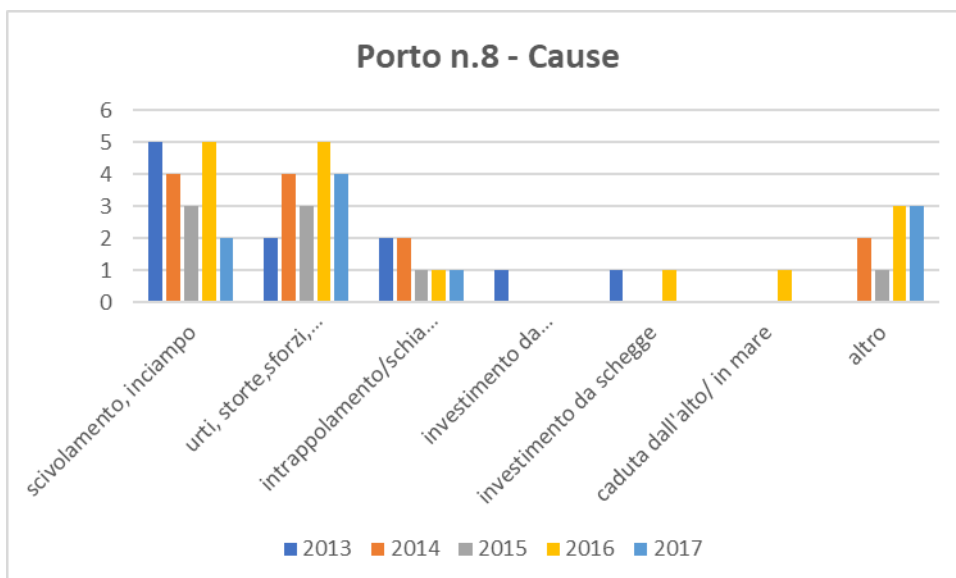
Le parti del corpo maggiormente interessate dagli infortuni sono “caviglie/ginocchia/cosce”.



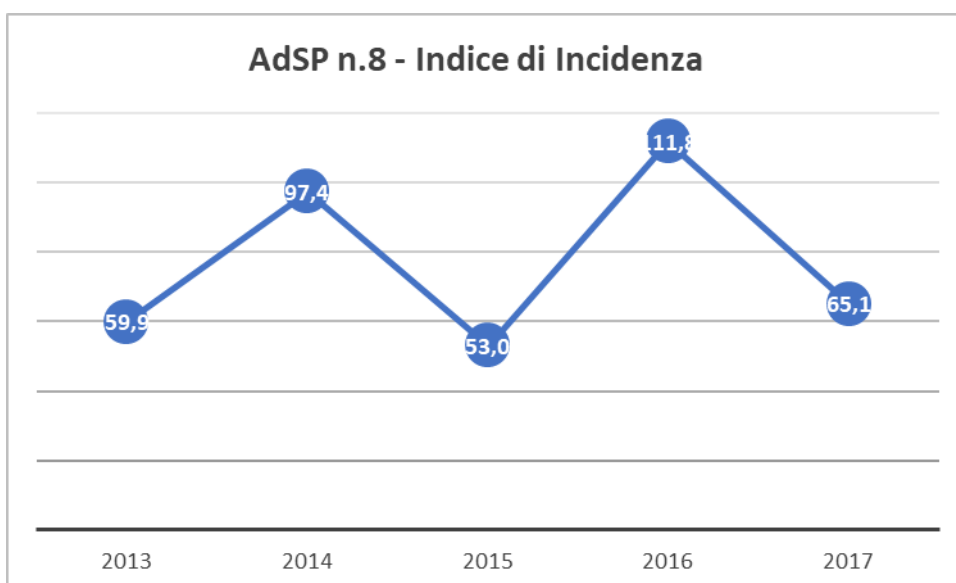
Il luogo in cui più spesso accadono gli infortuni è nel piazzale/banchine, se pur si nota un andamento decrescente nell'ultimo biennio.



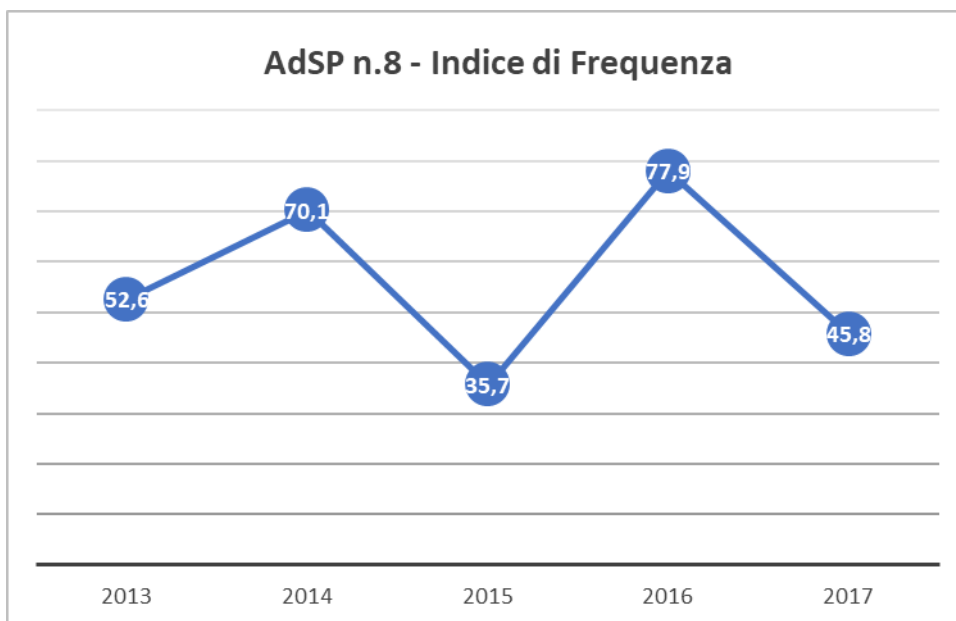
Le cause più frequenti di infortunio sono “urti, sforzi e storte nell'uso di attrezzature” e scivolamento inciampo.



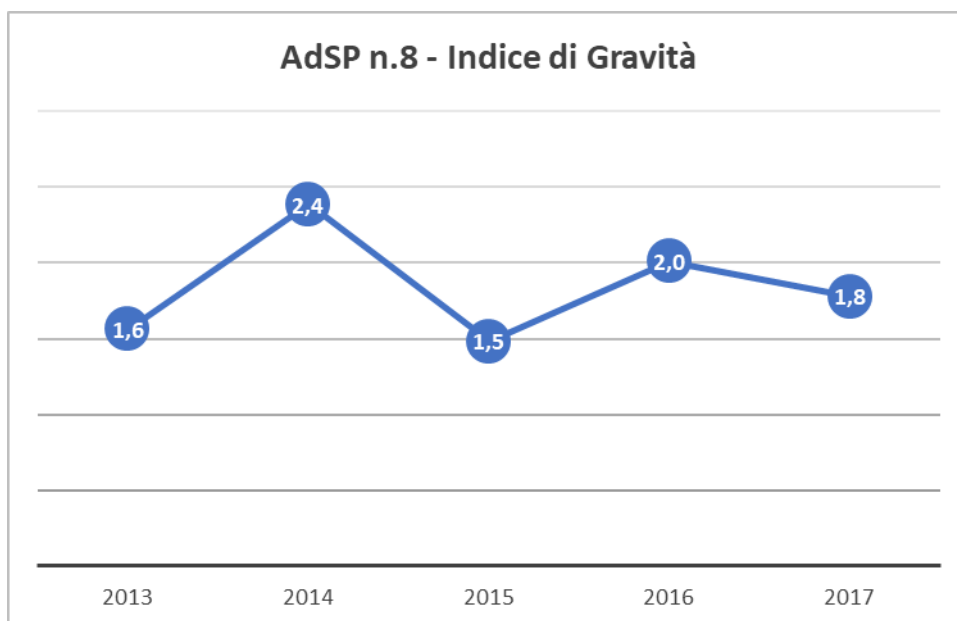
Per quanto concerne l'indice di incidenza ( $n^\circ$  infortuni\*1000/ $n^\circ$  lavoratori) l'andamento è altalenante nel periodo osservato, ma decrescente nell'ultimo biennio.



Anche per l'indice di frequenza ( $n^\circ$  infortuni\*1.000.000/ $n^\circ$  ore lavorate) l'andamento è decrescente nell'ultimo biennio, sebbene nel quinquennio abbia un andamento altalenante.



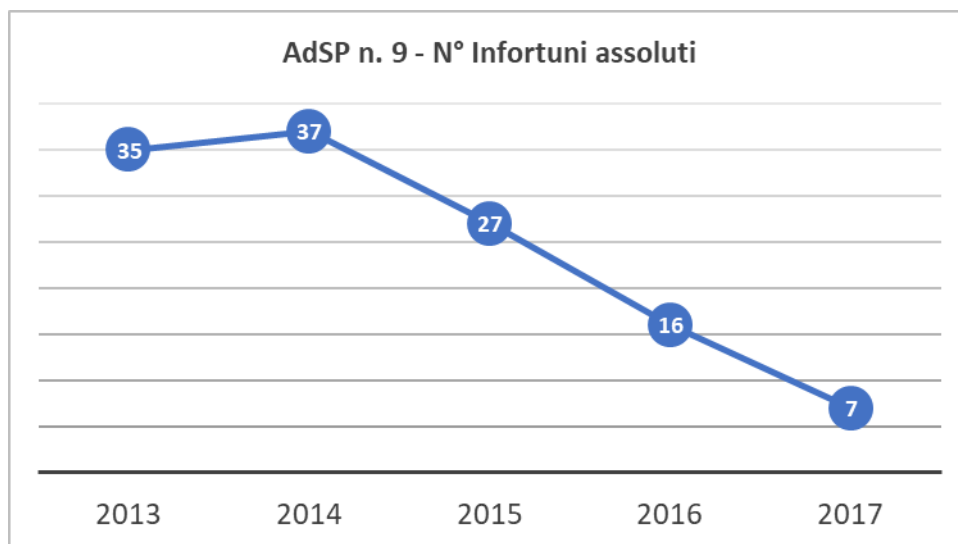
L'indice di gravità ( $n^{\circ}$  gg inabilità\*1000/ $n^{\circ}$  ore lavorate) ha un andamento decrescente nell'ultimo biennio.



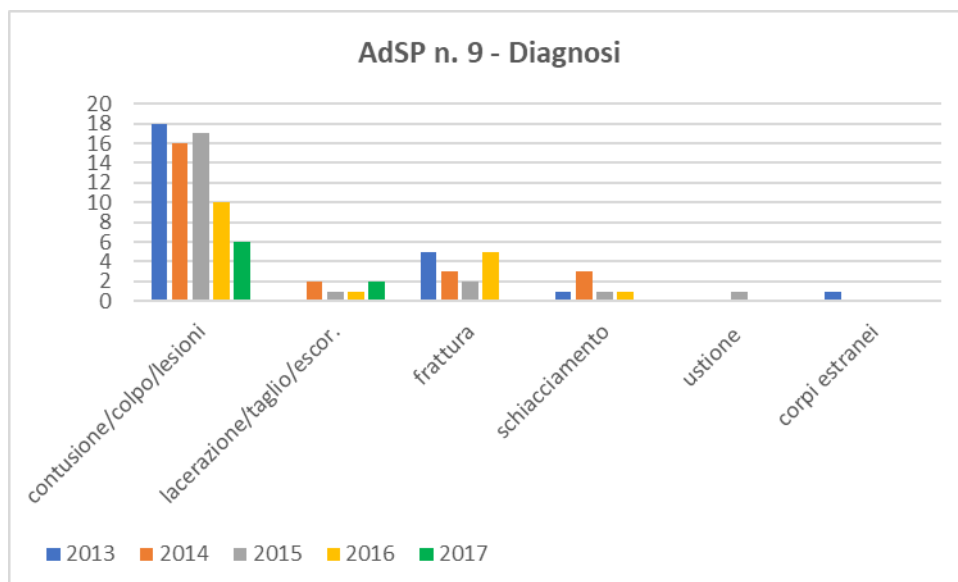
## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 9

L'Adsp ha trasmesso il questionario quantitativo compilato.

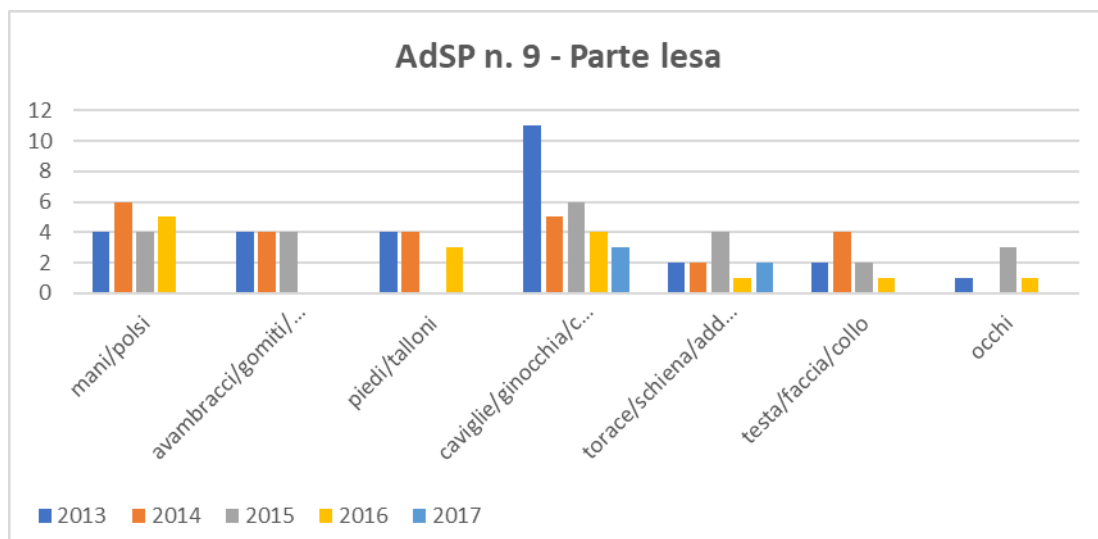
Come si può notare, nel corso del quinquennio considerato, l'andamento degli infortuni è decisamente decrescente.



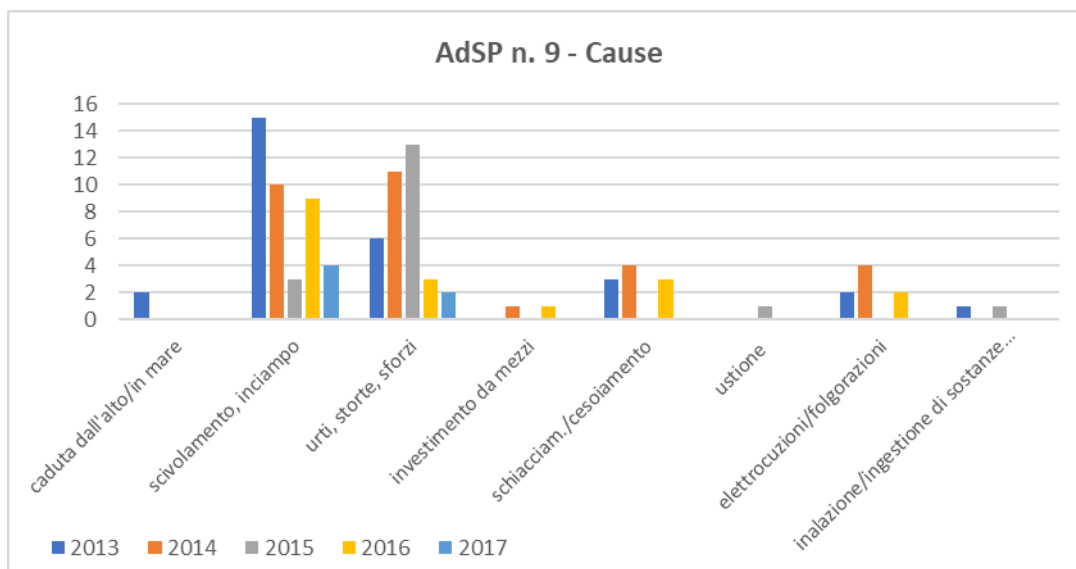
Per quanto concerne la diagnosi effettuata a seguito di infortunio, la tipologia più frequente è "contusione/colpo/lesioni".



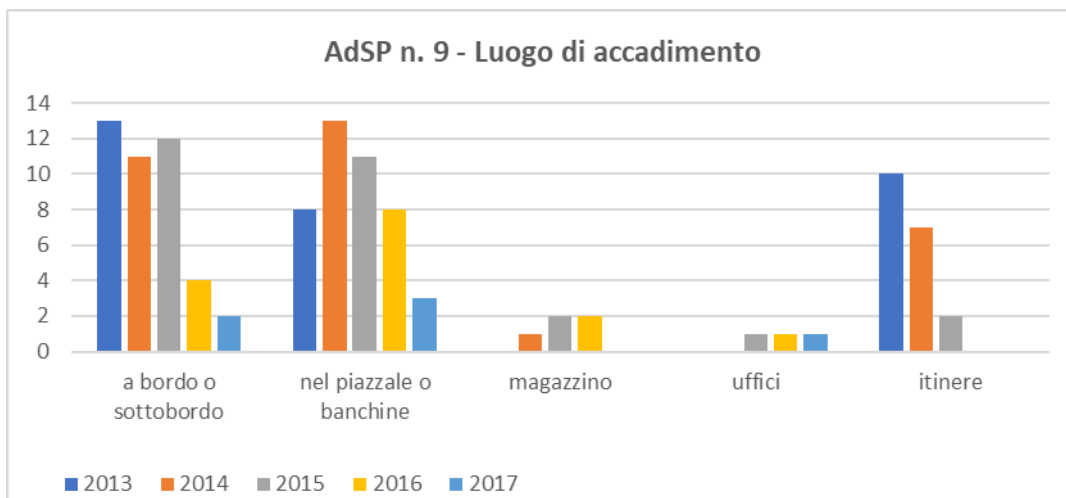
Come si può notare dal grafico sottostante, le parti del corpo più colpite sono gli arti inferiori e mani/polsi.



Le cause di infortunio sono da ricondurre principalmente a “scivolamenti/inciampi” e “storte, urti e sforzi nell’uso di attrezzature”.



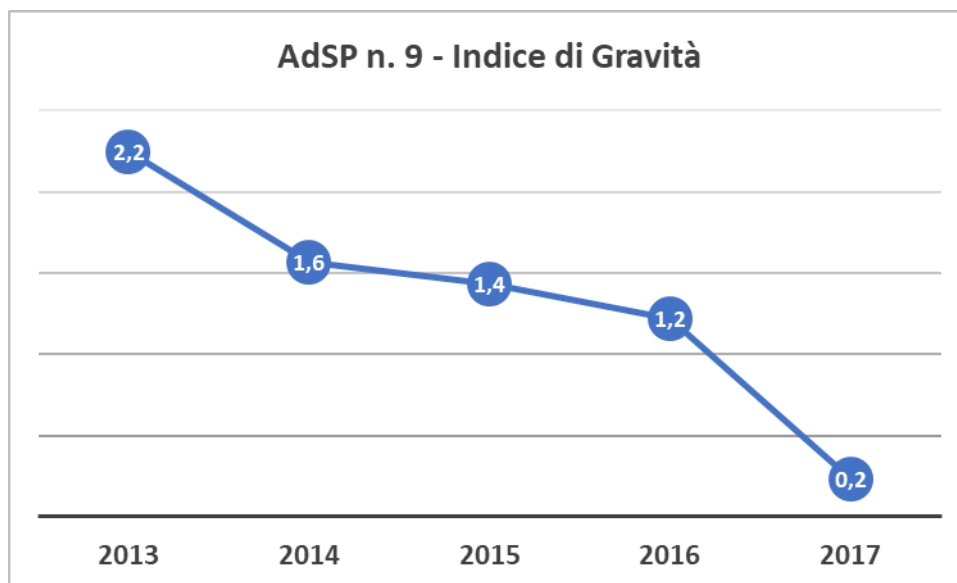
I luoghi di lavoro maggiormente interessati dagli infortuni sono a bordo/sottobordo, e nel piazzale/banchine.



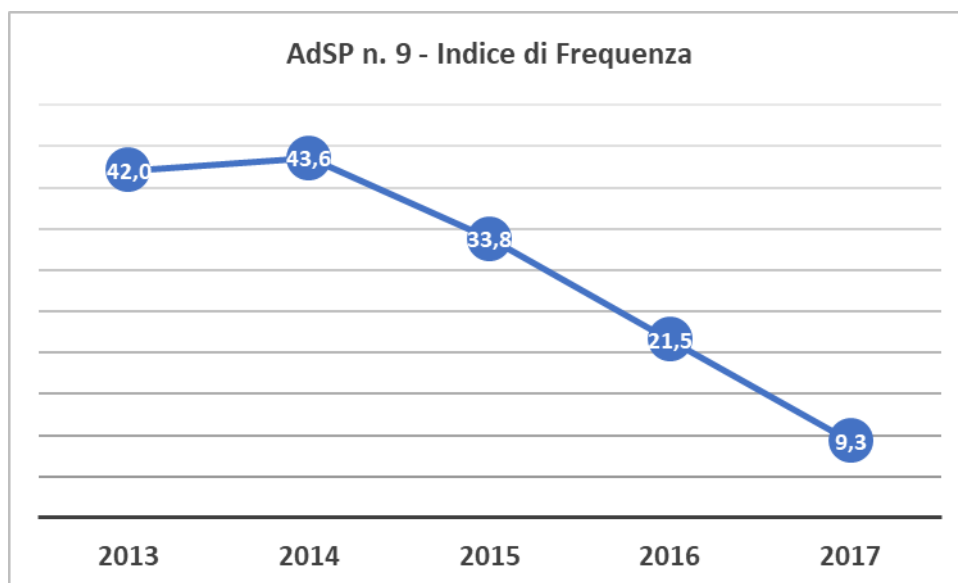
L'Adsp ha trasmesso anche i dati necessari per il calcolo dei seguenti ulteriori indicatori:

- a) *Indice di Gravità = n° giorni totali di infortunio x 1.000 / n° ore lavorate*
- b) *Indice di Frequenza = n° infortuni x 1.000.000 / n° ore lavorate*
- c) *Indice di Incidenza = n° infortuni x 1.000 / n° lavoratori*

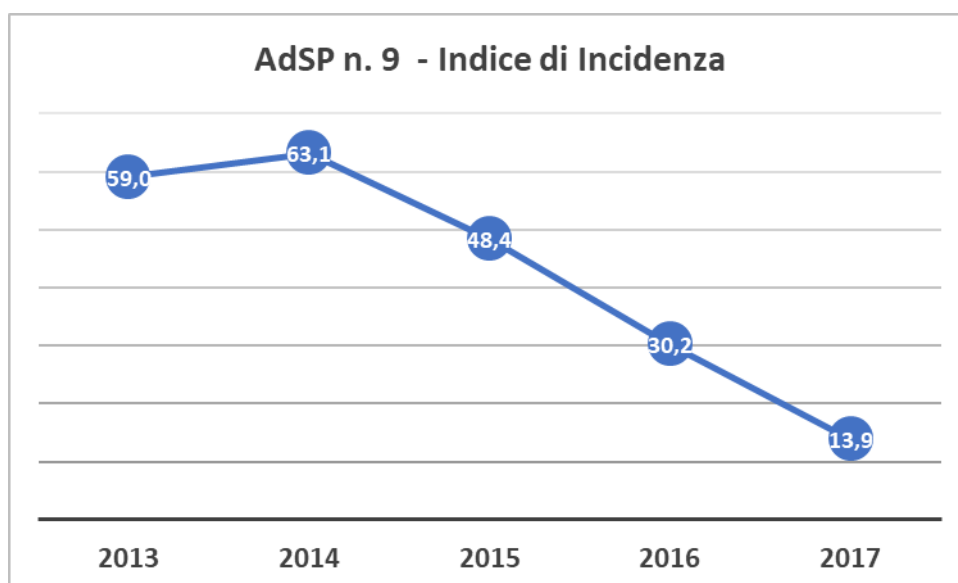
Esaminando l'andamento dell'Indice di Gravità si può notare che l'indice ha un andamento decrescente, in virtù della diminuzione dei giorni di infortunio negli anni.



Per quanto riguarda l'Indice di Frequenza, si può notare anche in questo caso una tendenza decrescente.



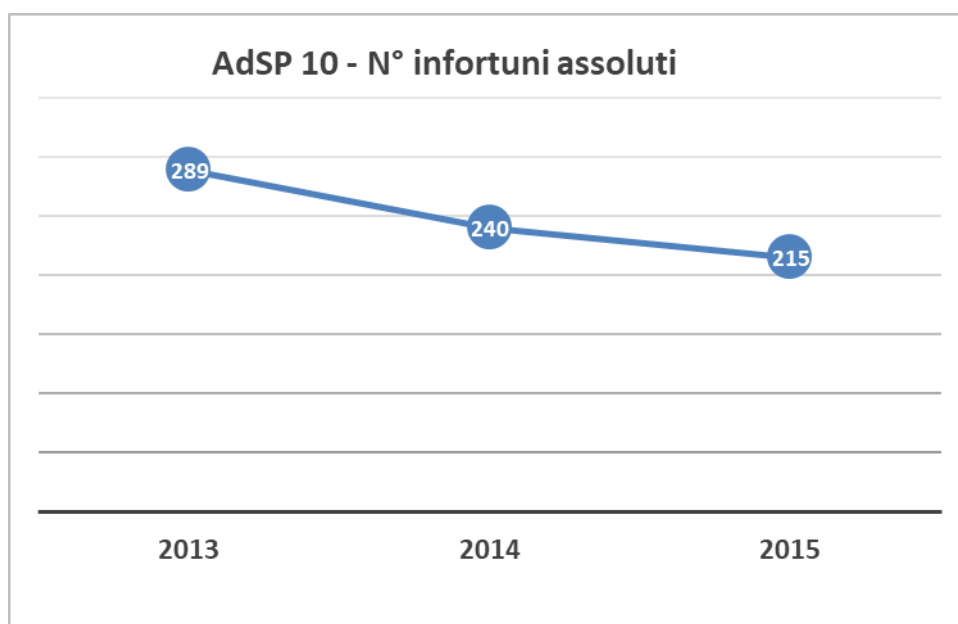
Anche per quanto riguarda l'Indice di Incidenza, si può notare una tendenza decrescente.



## ELABORAZIONE DATI QUANTITATIVI ADSP N. 10

Per l'AdSP in oggetto, erano disponibili indici infortunistici elaborati dall'Azienda Sanitaria Locale, da cui sono stati estratti i dati di seguito rappresentati.

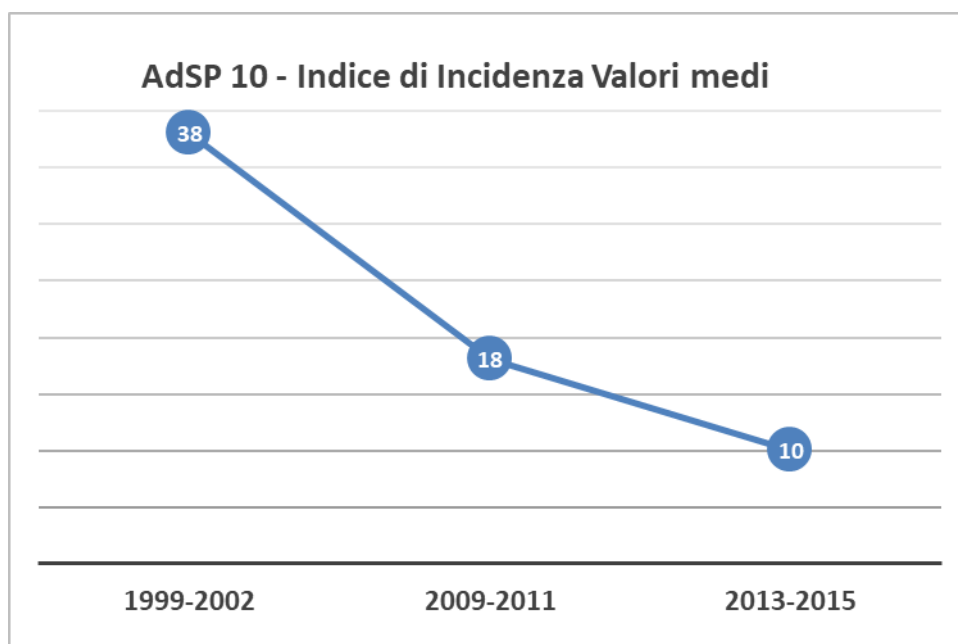
Come si può notare, il numero assoluto degli infortuni nel triennio 2013-2015 è in diminuzione; purtroppo non è possibile valutarne l'andamento nel quinquennio oggetto di studio non avendo la disponibilità dei dati negli anni più recenti (2016-2017).



Gli indici rappresentati di seguito si riferiscono al valore medio negli anni delle imprese/compagnie operanti nel porto.

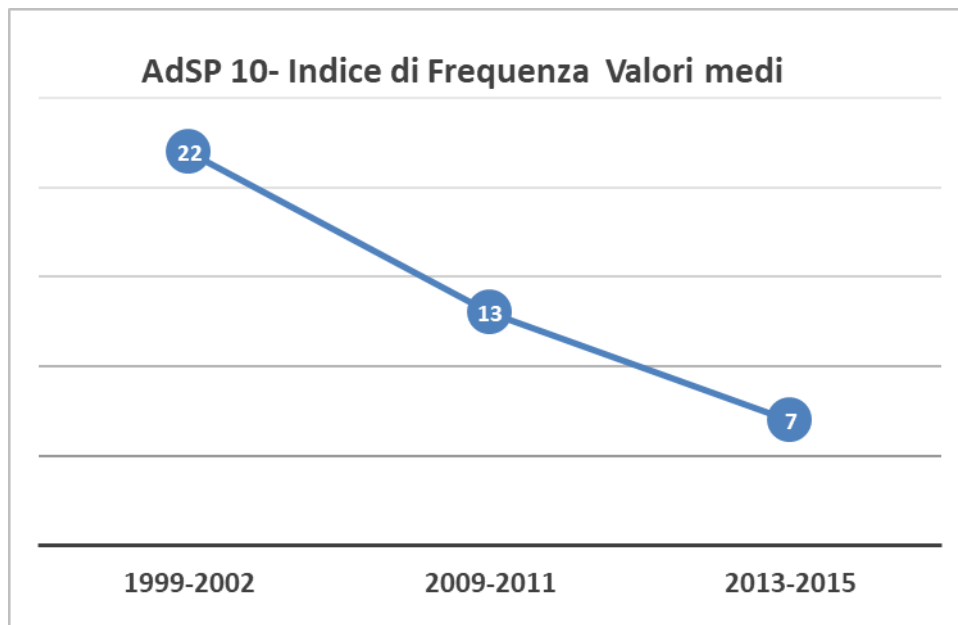
Il grafico sottostante riporta l'andamento del **Valore Medio dell'Indice di Incidenza**; come si può notare, il valore medio dell'indice si è più che dimezzato.

Tuttavia, anche in questo caso, non è possibile valutarne l'andamento nel quinquennio oggetto di studio non avendo la disponibilità dei dati negli anni più recenti (2016-2017).



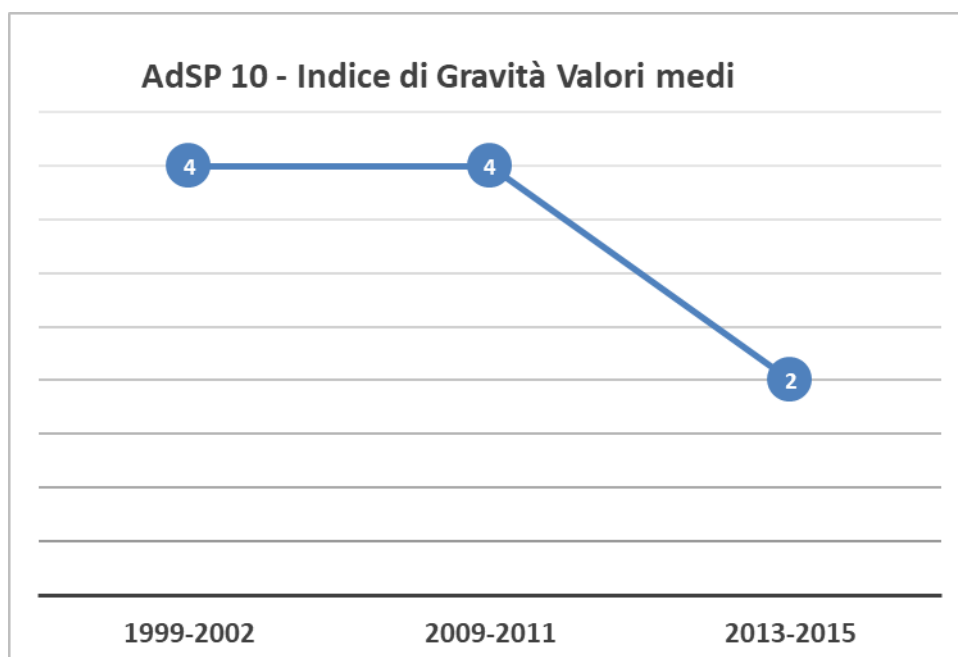
Il grafico sottostante riporta l'andamento del **Valore Medio dell'Indice di Frequenza**; come si può notare, il valore medio dell'indice è in netta diminuzione.

Tuttavia, anche in questo caso, non è possibile valutarne l'andamento nel quinquennio oggetto di studio non avendo la disponibilità dei dati negli anni più recenti (2016-2017).

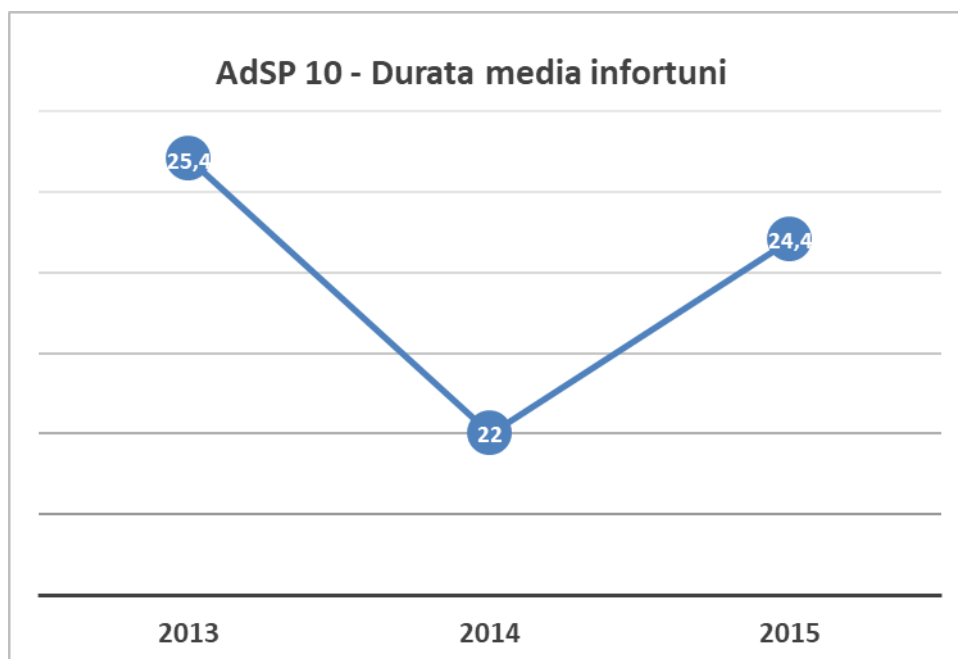


Il grafico sottostante riporta l'andamento del **Valore Medio dell'Indice di Gravità**; come si può notare, anche il valore medio di questo indice è in netta diminuzione.

Tuttavia, anche in questo caso, non è possibile valutarne l'andamento nel quinquennio oggetto di studio non avendo la disponibilità dei dati negli anni più recenti (2016-2017).



Il grafico sottostante riporta l'andamento della **Durata media degli infortuni**; il valore medio di questo indice è in aumento, ma purtroppo non è possibile valutarne l'andamento nel quinquennio oggetto di studio non avendo la disponibilità dei dati negli anni più recenti (2016-2017).



### 3. RISULTATI INDAGINE QUALITATIVA

#### **Inquadramento normativo**

Il D. Lgs. 272/99 *“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”*, è la legge di riferimento per quanto riguarda la sicurezza sul lavoro delle attività svolte nei porti italiani (ossia a terra), mentre per i lavori eseguiti a bordo delle navi la normativa principale è il D. Lgs. 271/99.

Dal punto di vista normativo, per quanto concerne il comparto portuale, al momento si configura una situazione di stallo; infatti, il D. Lgs. 81/08 non ha inglobato al suo interno le materie regolate dal D. Lgs. 271/99 e dal D. Lgs. 272/99, ma si è limitato a prorogare la validità delle due leggi, in attesa di futuri Decreti di armonizzazione, che ad oggi non sono stati ancora emanati.

Inoltre, a livello giuridico, manca un anello di congiunzione che colleghi, in una catena di responsabilità solidale la nave, con la sua organizzazione e con i suoi ambienti diventano luoghi di lavoro per gli operatori portuali, con l’organizzazione di terra che svolge il lavoro portuale a bordo.

#### **Banca dati Inail sugli infortuni**

Ad oggi la Banca Dati di riferimento sugli infortuni a livello nazionale è rappresentata dai dati elaborati da Inail; ai fini statistici, Inail prende in considerazione solo gli infortuni “riconosciuti” sul lavoro, che includono anche quelli avvenuti “fuori dall’azienda” (cioè con mezzo di trasporto o in itinere).

Inail non prende in considerazione i “piccoli incidenti” (es. piccoli tagli, abrasioni...medicati con la cassetta di primo soccorso), ovvero quelli che non comportano denuncia ma che vengono annotati nel registro infortuni.

Quindi gli incidenti che non sono denunciati non sono nemmeno analizzati e si perde forse una opportunità di adottare misure idonee di prevenzione (formazione, piani di miglioramento).

Per quanto riguarda il settore marittimo-portuale, Inail raccoglie le informazioni riguardanti le cause e le dinamiche infortunistiche sulla base del Sistema di Sorveglianza nazionale degli infortuni mortali e gravi (Sistema Infor.Mo); il Sistema, gestito in collaborazione tra le Regioni e le province autonome e l’Inail, è stato avviato nel 2002 con un progetto di ricerca ed è supportato dal Ministero della salute con specifici progetti del CCM (Centro nazionale per la prevenzione e il Controllo della Malattie).

Le informazioni ottenute dal Sistema, integrate con quelle raccolte tramite l’analisi dei dati tratti dalle schede degli infortuni, risultano essere utili per identificare i fabbisogni di intervento per la pianificazione di azioni istituzionali per il miglioramento delle condizioni di sicurezza e salute degli operatori.

Nel 2017, ultimo anno del quinquennio considerato nel nostro studio, nel comparto industria e servizi sono state presentate all'INAIL 501.761 denunce di infortunio; di questi, gli infortuni denunciati relativi ad attività portuali sono stati 1.844.

Le attività considerate sono relative ai seguenti Codici Ateco:

- a) 52.21.40 – *Gestione di centri di movimentazione merci (interporti)*
- b) 52.22.09 – *Altre attività connesse al trasporto marittimo e per vie d'acqua*
- c) 52.24.20 – *Movimento merci relativo a trasporti marittimi e fluviali*
- d) 52.29.10 – *Spedizionieri e agenzie di operazioni doganali*
- e) 52.29.21 – *Intermediari dei trasporti*
- f) 52.29.22 – *Servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci*

Quest'ultimo dato tiene conto sia degli infortuni accaduti in ambiente nave (durante l'attività di carico/scarico merci in porto, durante la navigazione o durante ormeggio/disormeggio), sia degli eventi che si verificano nelle banchine e nei piazzali.

### 3.1 FOCUS INTERVISTE ADSP

#### Contestualizzazione

Sono state realizzate n. 7 interviste alle Autorità di Sistema Portuale, di cui n. 3 interviste telefoniche e n. 4 interviste cartacee compilate direttamente dalle ADSP.

Se rapportiamo questo dato al numero complessivo delle Autorità di Sistema Portuale istituite a livello nazionale (n. 15 in totale), si riscontra una prima criticità, dovuta alla difficoltà di raccolta dei dati tramite intervista.

In generale, la composizione delle imprese che operano presso i porti interessati può essere costituita da quattro tipologie di imprese:

- a) Imprese terminaliste concessionarie ex art. 18 L. 84/94: imprese autorizzate ex art. 16 che hanno in concessione le aree demaniali e le banchine comprese nel loro ambito portuale, per l'espletamento delle operazioni portuali
- b) Imprese autorizzate per Operazioni Portuali art. 16 ex DM 585/95: imprese che, nell'ambito portuale, sono autorizzate ex art.16 della L. 84/94, a svolgere operazioni portuali (carico, scarico, trasbordo, deposito e movimentazione merci) su aree e banchine non in concessione;
- c) Imprese autorizzate per Servizi Portuali ex art. 16 L. 84/94: imprese che espletano servizi portuali (prestazioni specialistiche, complementari e accessorie al ciclo delle operazioni portuali)

d) Imprese autorizzate ex art. 17 L. 84/94: imprese che forniscono lavoro temporaneo alle imprese autorizzate ex art. 16 e art.18, per l'esecuzione di operazioni portuali e servizi portuali.

L'Autorità di Sistema Portuale raccoglie i dati relativi agli infortuni accaduti ai lavoratori delle imprese portuali, ma non è prevista una metodologia comune né in termini di modalità operative, né in termini di periodicità.

Infatti, si possono configurare tre differenti casistiche, quali:

1. Raccolta dati semestrale tramite compilazione di apposite schede (cartacee o files) da parte delle imprese
2. Raccolta dati tramite piattaforma telematica, su cui le imprese registrano gli infortuni in tempo reale
3. Raccolta dati tramite piattaforma telematica, su cui le imprese registrano gli infortuni con cadenza semestrale

L'utilizzo di piattaforme telematiche consente sia di elaborare un'analisi delle cause e, di conseguenza, di prevedere le opportune azioni correttive, sia di ricavare indici infortunistici.

Per quanto riguarda gli aspetti quantitativi, si rimanda ai questionari compilati dalle Autorità di Sistema Portuale che hanno aderito al progetto; salvo alcuni casi particolari (andamento in contro tendenza o dati insufficienti), in linea generale possiamo affermare che nell'ultimo quinquennio gli infortuni hanno un andamento altalenante con tendenza, però, decrescente.

Ciò che accomuna quasi tutte le Autorità di Sistema Portuale intervistate è la causa di infortunio più frequente, dovuta all'interazione uomo/attrezzature.

I rischi a cui sono esposti i lavoratori nelle varie realtà sono rappresentati dai rischi specifici delle attività portuali presi in considerazione dal D. Lgs. 81/08; sicuramente il rischio più rilevante è costituito dalle interferenze fra le imprese che operano nel porto, aggravato, in alcuni casi, dalle caratteristiche specifiche del porto (spazi ristretti).

Ai fini della gestione delle interferenze, l'Autorità di Sistema Portuale svolge esclusivamente una funzione di vigilanza e controllo nei confronti delle imprese, in quanto verifica:

- a) il rispetto dei requisiti dell'impresa in riferimento all'autorizzazione ad essa rilasciata
- b) il rispetto delle Ordinanze emesse che riguardano aspetti di sicurezza (es. limitazione della velocità dei mezzi su strade comuni, cautele da adottare nella movimentazione merci pulverulente e nei lavori a fiamma in banchina)

L'Autorità di Sistema Portuale non ha effettivo potere sanzionatorio nei confronti delle Imprese (che spetta alla ASL competente), può solo rilevare eventuali violazioni che, in caso vengano reiterate, possono comportare la sospensione delle autorizzazioni, ma si tratta di eventi molto rari.

Peraltro, secondo il D. Lgs. 272/1999 la gestione della sicurezza interna è un obbligo del datore di lavoro dell'impresa terminalista che opera nel porto.

A questo proposito si ricorda che tra i reati previsti dal D. Lgs. 231/01 è compreso anche il reato di omicidio colposo, lesioni colpose gravi o gravissime commessi con violazione delle norme antinfortunistiche e sulla tutela dell'igiene e della salute sul lavoro.

Nello specifico, il D. Lgs. 272/1999 pone in capo al titolare dell'impresa capo-commessa l'obbligo di elaborare il Documento di Sicurezza e prevede puntuali disposizioni inerenti alle operazioni e i servizi portuali il cui rispetto è controllato dalle specificate autorità competenti, Capitaneria di porto e ASL.

Il documento di sicurezza non è altro che la Valutazione dei Rischi di cui al D. Lgs. 81/08 e deve contenere:

- a) descrizione delle operazioni e dei servizi portuali oggetto dell'attività dell'impresa
- b) individuazione di ogni fase di lavoro (compreso il lavoro a terra), in relazione alla tipologia di nave, di merce e di attrezzature utilizzate
- c) numero medio dei lavoratori e loro impiego in ogni fase di lavoro
- d) descrizione di mezzi e attrezzature utilizzate dall'impresa per le operazioni e dai servizi portuali
- e) individuazione delle misure di prevenzione e protezione e dei dispositivi di protezione individuale da adottare in relazione ai rischi derivanti dalle operazioni,
- f) misure da mettere in atto per la prevenzione e lotta contro l'incendio, per la gestione dell'emergenza e per il pronto soccorso
- g) per il titolare dell'impresa concessionaria dei terminal ex art. 18 L. 84/94 le misure adottate all'interno dell'area

L'art. 38 del D. Lgs. 272/99 prevede, inoltre, l'obbligo di individuare *“le fasi nelle quali si può verificare la presenza contemporanea di un numero consistente di lavoratori che svolgono lavorazioni diverse in uno stesso ambiente”*, nonché *“l'obbligo di indicare le imprese che eseguono i lavori”*.

## **Il processo di riforma**

Il 15 settembre 2016 è entrato in vigore il decreto legislativo n. 169/2016 di riordino delle Autorità portuali, che comportato la creazione di 15 nuove Autorità di Sistema Portuale (AdSP).

Il nuovo sistema di governance ha previsto che i 57 porti di rilievo nazionale fossero coordinati da 15 Autorità di Sistema Portuale, a cui è stato affidato il ruolo strategico di indirizzo, programmazione e coordinamento del sistema dei porti della propria area.

Tra i compiti assegnati alle Autorità di Sistema Portuale dalla legge istitutiva 84/94, assume particolare rilievo la competenza specifica relativa alla programmazione, indirizzo, coordinamento, promozione e controllo delle operazioni portuali.

L'azione dell'Autorità è quindi diretta alla regolazione dell'attività di impresa nell'ambito portuale e, pertanto, l'esercizio di tutte le attività relative ad operazioni e/o servizi portuali, svolte in tale contesto, deve essere espressamente autorizzato dall'Autorità di Sistema Portuale.

La nascita delle nuove Autorità di Sistema Portuale non ha comportato cambiamenti nella gestione della sicurezza, anche perché in molti casi l'accorpamento dei porti di fatto non si è ancora completamente attuato. In particolare, per quanto riguarda la gestione degli infortuni, l'evento ha fatto emergere ancora di più la necessità dello sviluppo di un metodo univoco comune per la raccolta ed elaborazione dei dati sugli infortuni.

### **Attori e sinergie**

Ai fini della prevenzione e della gestione del rischio in ambito portuale, l'Autorità di Sistema Portuale utilizza per confronti e proposte il Comitato di Igiene e Sicurezza sul lavoro, introdotto dal D. Lgs. 272/99.

Tale comitato, che si riunisce mediamente con frequenza trimestrale, è presieduto dall'Autorità stessa e prevede la partecipazione di un rappresentante dell'Azienda Unità Sanitaria Locale competente, dei rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori, per la formulazione di proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

Al Comitato di Igiene e Sicurezza sul lavoro partecipa una figura riconosciuta importante dalle Autorità di Sistema Portuale intervistate: il Rappresentante dei Lavoratori di Sito Produttivo (il porto, sede di autorità portuale individuata con decreto dei Ministri del Lavoro e dei Trasporti, rappresenta un "sito produttivo").

Tale figura, introdotta dall'art. 49 del D. Lgs. 81/08, ha le seguenti funzioni:

- a) svolgere il ruolo di RLS facente funzione nelle realtà in cui la figura non sia stata eletta dai lavoratori
- b) svolgere il ruolo di RLS facente funzione in caso di assenze prolungate del RLS eletto dai lavoratori
- c) indire il coordinamento degli RLS, con la possibilità di invitare anche gli RSPP aziendali
- d) consultazione preventiva nella fase di stesura dei DUVRI

Alcune Autorità di Sistema Portuale hanno istituito anche gruppi di lavoro, composti da vari attori, quali ad esempio Vigili del Fuoco, Capitaneria di porto, Inail, Inps, Ispettorato Territoriale del Lavoro, RLSS, e rappresentanti delle imprese portuali.

Tali iniziative attestano l'elevato livello di efficacia del dialogo fra le parti sociali riconosciuto dalle Autorità di Sistema Portuale intervistate, come elemento indispensabile per il buon funzionamento del porto.

### **Formazione, iniziative e progettualità**

Un ulteriore esempio di collaborazione fra le parti sociali è rappresentato dagli eventi formativi che vengono organizzati dalle Autorità di Sistema Portuale; tuttavia, sebbene la formazione sia ritenuta molto importante per l'innalzamento dei livelli di sicurezza, sono poche le Autorità di Sistema Portuale che realizzano progetti formativi finanziati che vadano oltre la formazione obbligatoria.

Di norma, per quanto appreso tramite le interviste, l'Autorità di Sistema Portuale gestisce la propria formazione tramite il RSPP interno e le imprese gestiscono la propria indipendentemente.

## **Approcci e prassi utilizzate**

Un ulteriore strumento in ottica di prevenzione dei rischi per la sicurezza è rappresentato dalle buone pratiche messe in atto dalle Autorità di Sistema Portuale e dalle Imprese portuali; nella maggior parte dei casi si tratta di misure volontarie, quali le buone prassi ILO, Ordinanze, procedure operative e prescrizioni comportamentali da rispettare al fine di svolgere le attività in sicurezza.

In particolare, il Codice di Buone Pratiche dell'ILO (International Labour Organization) fornisce orientamenti pratici sulle misure di sicurezza da adottare in merito a:

- a) infrastrutture portuali, impianti e apparecchiature
- b) apparecchi di sollevamento
- c) operazioni a terra
- d) operazioni a bordo
- e) merci pericolose
- f) emergenze

Le interviste hanno messo in luce un obiettivo condiviso dalle ADSP interessate: la necessità di omogeneizzazione delle buone prassi adottate nei porti nazionali.

Il porto rappresenta un luogo di lavoro estremamente complesso e variabile, in quanto condizionato da molti fattori, pertanto la prevenzione può essere attuata solo tramite procedure operative di lavoro in sicurezza da applicare negli innumerevoli scenari lavorativi che si possono configurare.

I rappresentanti/delegati di tutte le Autorità di Sistema Portuale intervistate hanno manifestato l'interesse e la disponibilità a partecipare a gruppi di lavoro in tema di sicurezza, al fine di intraprendere un percorso di confronto attivo, attraverso il quale uniformare e migliorare la gestione della sicurezza nei porti.

## **3.2 FOCUS INTERVISTE IMPRESE**

### **Contestualizzazione**

Esemplificativamente, sono state intervistate in totale n. 7 imprese portuali su 12 consultate, operanti in quattro porti distinti, che fanno capo a n. 4 Autorità di Sistema Portuale.

Se consideriamo il numero complessivo delle imprese che operano nei porti nazionali (13 solo nel Porto della Spezia), anche in questo caso ci troviamo di fronte alla difficoltà di raccolta dei dati tramite intervista.

Tutte le imprese intervistate dispongono di apposita modulistica per la registrazione e analisi degli infortuni; nei casi in cui le imprese si sono dotate di un Sistema di Gestione per la Sicurezza certificato OHSAS 18001:2007, in caso di infortunio è prevista l'apertura di una Non Conformità al fine di risalire alle cause e prevedere le opportune azioni correttive.

Per quanto concerne l'andamento infortunistico nelle operazioni portuali nel quinquennio 2013-2017, tutte le imprese intervistate dichiarano un trend decrescente.

Il rischio di infortuni è dovuto principalmente alle interferenze fra le attività svolte da più imprese in contemporanea nella stessa area del porto.

Tutte le imprese intervistate provvedono alla gestione dei rischi interferenziali attuando quanto previsto dall'art. 26 del D. Lgs. 81/08 (Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti - DUVRI); nello specifico gli strumenti utilizzati sono:

- a) Elaborazione del DUVRI
- b) Riunioni di coordinamento con i singoli appaltatori

In alcuni casi sono stati organizzati anche tavoli di lavoro con cadenza mensile, che consentono di analizzare e migliorare le fasi di lavoro in cui si manifestano interferenze.

### **Il processo di riforma**

La nascita delle Autorità di Sistema Portuale non ha indotto cambiamenti nella gestione degli infortuni, in quanto le imprese avevano adottato le modalità operative di cui sopra già prima di questo evento.

### **Attori e sinergie**

In ottica di prevenzione dei rischi nelle operazioni portuali le imprese si relazionano in modo proficuo con le principali istituzioni quali: Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria di Porto, ASL, Forze dell'ordine, Vigili del Fuoco, Confindustria, Assiterminal, appaltatori, Compagnia Portuale, chimici di porto, Esperto Qualificato.

### **Formazione, iniziative, progettualità e prassi utilizzate**

Quello delle attività portuali è un comparto di lavoro faticoso e rischioso ed è per questo che sono estremamente importanti un'adeguata organizzazione del lavoro, l'utilizzo di buone pratiche conosciute nel settore, nonché una continua attività di informazione-formazione-aggiornamento.

Anche le imprese intervistate riconoscono la formazione quale strumento fondamentale ai fini dell'innalzamento dei livelli di sicurezza in ambito portuale.

Oltre allo svolgimento dei corsi obbligatori, le imprese partecipano a programmi di gruppo che prevedono l'adozione di buone prassi e organizzano campagne informative.

Un gruppo di aziende importante è il PSA, il più grande operatore terminalistico del mondo, che include 29 porti in 17 paesi in Asia, Europa e nelle Americhe.

Il Gruppo PSA ha introdotto uno strumento di valutazione del rischio dinamica (Take Five), con lo scopo di coinvolgere ogni attore del ciclo portuale nella valutazione del rischio; in sostanza prima di iniziare le attività assegnate ciascuno deve valutare i possibili effetti delle proprie azioni.

Nello specifico, il Take Five prevede che, prima di agire, si attuino cinque step fondamentali:

- 1) fermati e rifletti;
- 2) individua i pericoli;
- 3) valuta i rischi;
- 4) adotta le necessarie contromisure;
- 5) svolgi l'attività in sicurezza.

## **Certificazioni**

Quasi tutte le aziende intervistate sono dotate (o si stanno dotando) di un Sistema di Gestione per la Sicurezza certificato secondo lo schema OHSAS 18001:2007. Abbiamo notizia che altre imprese portuali si sono dotate o si stanno dotando di tali sistemi.

Molte imprese ritengono che la certificazione volontaria rappresenti un requisito indispensabile per poter partecipare alle gare d'appalto.

La certificazione rappresenta sicuramente uno strumento di gestione proattiva della sicurezza e dei rischi sul lavoro, che consente di definire obiettivi di miglioramento organizzativo dell'azienda.

L'implementazione del SGSL, infatti, si estende oltre l'ottemperanza legislativa e consente di ridurre l'indice di frequenza degli incidenti almeno del 15% e quello di gravità del 22% (Fonte INAIL).

Peraltro, l'INAIL prevede uno sconto sul premio assicurativo annuo per le aziende che dimostrano di aver effettuato interventi significativi di prevenzione degli infortuni sul lavoro e migliorativi delle condizioni di salute e sicurezza dei lavoratori, in attuazione delle disposizioni del D. Lgs 81/2008; tra gli interventi di prevenzione particolarmente rilevanti, INAIL contempla esplicitamente la certificazione secondo norma OHSAS 18001 rilasciata da un organismo indipendente accreditato.

Con una buona gestione della salute e sicurezza è possibile ottenere un risparmio economico: ad una riduzione degli infortuni, ottenuta investendo e andando oltre i meri adempimenti normativi, consegue una riduzione dei costi aziendali a cui va aggiunta anche la riduzione del premio assicurativo.

Tutte le aziende intervistate si sono dichiarate interessate a partecipare ad iniziative di incontro e confronto per rafforzare una logica di rete tra le Autorità di Sistema nazionali e le imprese portuali, anche in funzione di obiettivi comuni legati alla sicurezza sul lavoro.

Inoltre, si può asserire che, rispetto al passato, la cultura della sicurezza nei luoghi di lavoro sia cresciuta significativamente.

### 3.3 FOCUS INTERVISTE RLSS

#### Contestualizzazione

Sono state realizzate n. 2 interviste ai RLSS di due realtà portuali; anche in questo caso, come si può notare, si è riscontrata una rilevante difficoltà nella raccolta dei dati.

Dalle interviste è emerso che la rilevazione degli infortuni avviene tramite un registro interno, in cui vengono annotati anche i near miss.

I dati così raccolti sugli infortuni vengono poi valutati in sede di Comitato di Igiene e Sicurezza.

In riferimento al quinquennio 2013-2017, un RLSS ha dichiarato che gli infortuni hanno avuto un andamento decrescente, mentre l'altro RLSS intervistato ha dichiarato un andamento leggermente crescente.

In entrambi i casi analizzati, è emerso un elevato livello di interferenza fra le imprese operanti nel porto, dovuto sia alla riduzione del traffico ferroviario, sia alla morfologia del territorio (spazi ridotti).

Quello portuale è un ambito che ospita anche attività che nulla hanno a che vedere con il porto (ad esempio le centrali termiche delle città di mare) e quotidianamente da mare e da terra vi entrano autotrasportatori, marittimi, spedizionieri, passeggeri, personale degli enti portuali, dei servizi tecnico-nautici e degli enti pubblici preposti al controllo.

Le interferenze vengono gestite tramite procedure operative e controlli sul campo, tuttavia rappresentano un grave problema in termini di rischi per la sicurezza.

In particolare, casi specifici di interferenze sono quelli che avvengono fra:

- a) committente e appaltatore
- b) imprese che operano nello stesso luogo nello stesso momento: il territorio portuale è demanio pubblico, la cui fruizione è concessa a privati dall'Autorità secondo le disposizioni dell'art. 18 L. 84/94; in molti porti, infatti, ci sono ancora banchine pubbliche, date in utilizzo temporaneo ad imprese ex art.16 L. 84/94, pertanto varie imprese si trovano ad utilizzare in promiscuità le stesse aree. A questo proposito è importante che i RLSS siano consultati dalle imprese portuali ai fini dell'elaborazione del DUVRI.
- c) imprese ex art. 18 e art.16 L. 84/94: le imprese ex art. 18 L. 84/94, concessionarie di banchine, per l'esercizio di alcune attività (rizzaggio, svuotamento contenitori ecc.), si avvalgono di imprese autorizzate ex art. 16 L. 84/94

- d) impresa terminalistica e autotrasportatore: gli autotrasportatori, pur essendo degli esterni rispetto al ciclo portuale, entrano all'interno del terminal e intervengono in fasi critiche del lavoro portuale, con il rischio ad esempio di essere intercettati dal carico durante la sistemazione sul loro mezzo da parte degli addetti portuali
- e) impresa terminalistica e passeggeri: i passeggeri presenti presso le banchine di imbarco/sbarco di traghetti e navi passeggeri, soprattutto in particolari periodi stagionali, rappresentano una criticità rilevante (40 milioni di passeggeri trasportati ogni anno: questo è lo straordinario dato dei porti italiani - Relazione annuale sull'attività delle Autorità Portuali 2014).
- f) impresa terminalistica e uomo a piedi: nelle nostre aree di portualità, dove l'automazione non è spinta come nei porti del nord Europa, l'uomo a piedi è tuttora necessario al ciclo portuale e costituisce il soggetto più debole da tutelare.
- g) Interfaccia nave-banchina: è il caso del lavoro portuale che deve essere svolto a bordo nave, ambiente al di fuori della disponibilità dell'impresa portuale.

### **Il processo di riforma**

Secondo i RLSS la nascita delle Autorità di Sistema Portuale per il momento non ha influito sulla gestione degli infortuni; è pur vero che si tratta di un accorpamento ancora in fase di assestamento.

### **Attori e sinergie**

La sicurezza sul lavoro viene gestita anche tramite rapporti frequenti con le istituzioni quali Asl, Inps, Medicina del Lavoro; i rapporti fra le parti sociali sono buoni e proficui.

È opportuno valorizzare la collaborazione e la fiducia fra i RLSS, i RSPP e gli enti preposti al controllo al fine di:

- a) definire indirizzi comuni, finalizzati a diminuire i rischi ai quali i lavoratori sono potenzialmente esposti
- b) definire procedure specifiche finalizzate a definire i comportamenti, le tempistiche, la formazione e i DPI specifici da usare
- c) adeguare la valutazione dei rischi

### **Formazione, iniziative, progettualità e buone prassi**

Secondo i RLSS un ulteriore strumento di prevenzione è la formazione, considerata un fattore chiave per la sicurezza; tuttavia, in un caso il RLSS ritiene la propria struttura all'avanguardia in termini di progetti formativi, mentre nell'altro caso il RLSS riconosce un basso livello di investimenti nella formazione.

In entrambi i casi si adottano procedure operative e buone prassi ILO, in particolare nelle situazioni di emergenza, al fine di ridurre i rischi a cui sono esposti i lavoratori.

I RLSS ritengono molto utile lo sviluppo di un modello di confronto e condivisione con gli altri RLSS dei porti nazionali, anche nell'ottica di prendere spunto da pratiche attuate in altre realtà.

### **3.4 FOCUS INTERVISTE EBN**

Per quanto concerne l'intervista qualitativa rivolta anche ai componenti del Consiglio Direttivo EBN, sono state ricevuti n. 5 riscontri formalizzati da cui sono emerse varie considerazioni, che vengono riportate di seguito.

Il Consiglio Direttivo è a conoscenza che le realtà portuali nazionali adottano sistemi informativi per la registrazione e classificazione degli infortuni, anche grazie alle testimonianze raccolte nell'ambito del roadshow nazionale di Seminari organizzati in materia di gestione delle interferenze e DI. Lgs. 231/01.

Alcuni porti adottano un "Protocollo per la Sicurezza" ed hanno modalità codificate di gestione dei dati relativi agli infortuni; tengasi comunque conto della valenza del protocollo nazionale ottobre 2008.

Il Consiglio Direttivo è, altresì, consapevole che tali strumenti informativi non sono fra loro del tutto omogenei. Purtroppo, a livello nazionale, il "modello INAIL" non appare adottabile in quanto generico e non specifico per i porti.

Le modalità di registrazione e classificazione degli infortuni, per il momento, non ha subito cambiamenti a seguito della nascita delle Autorità di Sistema Portuale; tuttavia, ciò sarebbe importante soprattutto in funzione dei possibili sviluppi relativi al lavoro nei porti.

Per quanto riguarda la prevenzione degli infortuni e, più in generale la prevenzione dei rischi in materia di sicurezza, il Consiglio Direttivo di EBN si relaziona con Assoport, le altre Associazioni datoriali costituenti lo stesso EBN, Confindustria, Confetra, il Ministero del Lavoro, Inps, Inail, Inca, con i rappresentanti nazionali delle OO.SS. di settore e con INAIL.

Sulla tematica della sicurezza sul lavoro in porto, il rapporto fra parti datoriali e sindacali si declina a livello nazionale in confronti nell'ambito del Consiglio Direttivo EBN Porti e con le Segreterie Nazionali OO.SS. di categoria; in particolare, vi è un confronto attivo sulla rivisitazione del Dlsg 272/99.

Si ritiene di puntare ad un costante aggiornamento sui fabbisogni del comparto portuale, che si realizza poi in una delle "mission" dell'EBN porti.

Strumenti efficaci ai fini dell'innalzamento dei livelli di sicurezza in ambito portuale sono:

- a) la formazione (sia obbligatoria che integrativa, finalizzata alla diffusione di una cultura della sicurezza)
- b) gli incontri periodici sia a livello interno (fra preposti, RSPP, ASPP, RLS), sia a livello territoriale (fra gli RSSP delle aziende portuali, RLSS, ispettori dell'AdSP)
- c) le iniziative EBN per la diffusione delle buone pratiche
- d) il c.d. piano mirato INAIL

Sarebbe utile anche avviare progetti finanziati di formazione e informazione in materia di sicurezza e realizzare campagne periodiche di sensibilizzazione, come già avvenuto in qualche realtà locale.

La formazione, per le Imprese, si traduce in un percorso lungo e complesso che ha come traguardo l'innalzamento della professionalità degli operatori.

Avere un'adeguata professionalità, in un mestiere così strategico come quello di chi opera nel campo della sicurezza portuale, oggi rappresenta una condizione imprescindibile.

La formazione dovrebbe comprendere i principi e le norme che regolano l'attività portuale, la sicurezza in generale ma anche tutte le norme tecniche e le buone prassi dalle stesse norme richiamate.

Qualsiasi iniziativa (non solo la formazione) valida sotto il profilo dei contenuti che accresca la cultura della incolumità sul lavoro individuale e collettiva merita investimento in risorse di tempo ed economiche.

In riferimento alla ricerca in corso, condotta da Scuola Nazionale Trasporti, il Consiglio Direttivo auspica che essa possa essere utile per elaborare un modello che garantisca omogeneità dei dati infortunistici e per indicare buone prassi da adottare nelle operazioni portuali; tale modello, secondo alcuni, potrebbe tenere conto anche dei near miss (mancati infortuni).

Sarebbe opportuno che tutte le imprese in ugual misura, a livello nazionale, aspirassero ad un elevato livello di prevenzione, nell'ottica di una concorrenza commercialmente ed eticamente corretta.

Occorre sottolineare che esistono già alcuni strumenti stabili da valorizzare, quali i Comitati di Igiene e Sicurezza, che dovrebbero essere previsti in tutte le realtà portuali.

Sarebbe auspicabile istituire un Comitato di Igiene e Sicurezza a livello nazionale.

Purtroppo, l'ambito portuale attende adeguamenti normativi (es. di norme del Dlgs 272/99) che tardano da anni.

Nell'ottica del rafforzamento di una cultura tra gli operatori portuali in materia di sicurezza, il Consiglio EBN ha promosso iniziative quali il roadshow realizzato nei porti nazionali sul tema della sicurezza in generale, delle interferenze e dei modelli di gestione salute e sicurezza.

In questo ambito EBN ha riservato un'attenzione particolare alla creazione di spazi di progettualità.

## 4. OSSERVAZIONI

Per poter effettuare un'adeguata opera di prevenzione degli infortuni sul luogo di lavoro è necessario dapprima conoscere a fondo la situazione dell'ambiente lavorativo in cui si opera, individuandone i "fattori di rischio" più frequenti e pericolosi, ricorrendo all'elaborazione statistica dei dati infortunistici.

In primo luogo, la misura principale del "danno infortunistico" (cioè la serietà delle conseguenze degli incidenti sul lavoro) è rappresentata dall'Indice di Gravità previsto dalla norma UNI 7249.

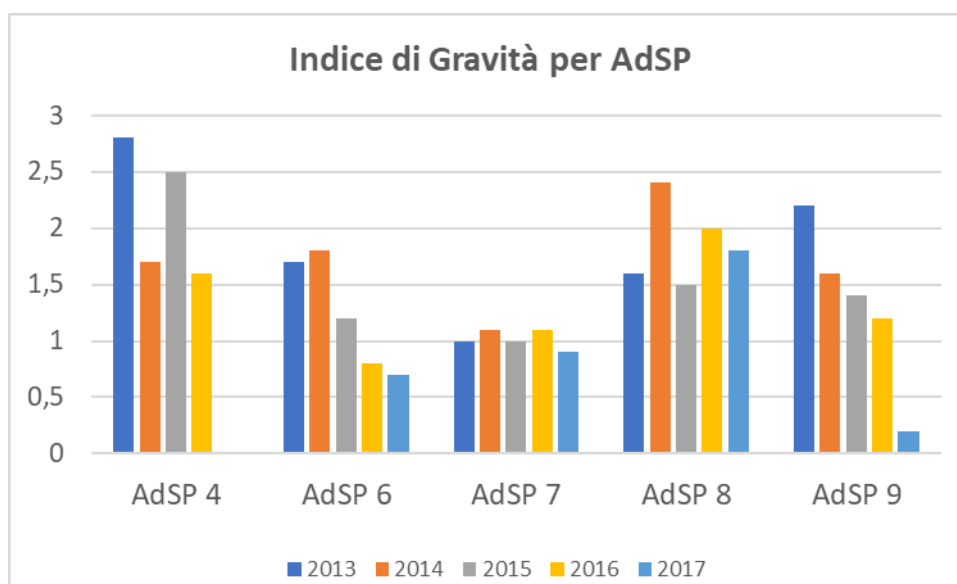
L'indice di gravità delle conseguenze di un infortunio viene calcolato in funzione del tempo in cui l'infortunato si assenta dal lavoro:

$$IG = (\text{n}^\circ \text{ gg inabilità} / \text{n}^\circ \text{ ore lavorate}) * 1000$$

I valori "desiderabili" di IG, che attestano un basso rischio di infortunio, sono inferiori a 0,5 (è auspicabile che, anche a fronte di un maggiore numero di ore lavorate, sia sempre più breve la durata dell'assenza dal lavoro dell'infortunato e siano quindi sempre meno gravi gli infortuni).

Si è potuto calcolare l'Indice di Gravità solo per quelle realtà ove le AdSP hanno fornito i dati necessari (numero di giorni di inabilità e numero di ore lavorate): 5 AdSP su un totale di 9 AdSP.

I valori più bassi in assoluto calcolati sono i seguenti:



Il fatto che in un solo caso si sia registrato un valore di IG ottimale (< 0,5), testimonia che quello portuale è un comparto "rischioso", in cui sono fondamentali un'adeguata organizzazione del lavoro e l'applicazione di buone prassi già sperimentate con successo ai fini della riduzione degli infortuni.

In secondo luogo, dobbiamo considerare le tipologie di infortunio partendo dalla corretta definizione di infortunio: per infortunio si intende *“l’assenza del lavoratore determinata da una causa violenta che determinerà almeno un giorno di inabilità oltre al giorno in cui l’interessato si è infortunato”*.

L’analisi quantitativa dei dati raccolti ci ha consentito di individuare le due principali cause di infortunio (si tratta delle due cause ricorrenti per tutte le AdSP e nettamente prevalenti rispetto alle altre tipologie):

1. urti, sforzi e storte nell’uso di attrezzature
2. scivolamento e inciampo

L’interazione uomo-macchina è tradizionalmente il momento in cui si registra un incidente per svariate ragioni, quali ad esempio la mancanza di manutenzione, la complessità del ciclo, la disattenzione e l’errore umano.

Anche l’esposizione prolungata a climi suscettibili di mutazioni improvvise per temperatura, umidità e vento influisce sul rischio di incidente.

I dati da noi richiesti forniscono solamente il totale infortuni avvenuti per singola causa, pertanto non è possibile effettuare un’approfondita analisi delle relazioni tra le caratteristiche degli infortuni e i rispettivi indici di qualità della sicurezza.

Sarebbe auspicabile disporre, per ogni AdSP, dei dati necessari per calcolare gli indicatori di qualità della sicurezza, nello specifico l’Indice di Gravità.

Disporre di informazioni più dettagliate consentirebbe di effettuare previsioni e adottare misure di prevenzione, quali:

- a) misure tecniche (es. interventi sulle macchine)
- b) misure comportamentali (es. formazione, informazione, istruzioni operative)
- c) misure organizzative (es. modifiche del layout, dei turni di lavoro)

## 5. CONCLUSIONI

Nonostante la ridotta partecipazione e la disomogeneità dei dati raccolti, è opportuno evidenziare i punti di forza dello studio, quali:

- a) rilevazione di un andamento generale decrescente del numero assoluto degli infortuni
- b) consapevolezza dell'elevato livello dei rischi per la sicurezza nelle attività portuali
- c) riconoscimento, da parte degli intervistati, dell'importanza del Comitato di Igiene e Sicurezza sul lavoro e dei Gruppi di Lavoro, quali momenti di confronto attivo, attraverso i quali uniformare e migliorare la gestione della sicurezza nei porti
- d) riconoscimento, da parte degli intervistati, dell'importanza del dialogo fra le parti sociali, quale elemento indispensabile per il buon funzionamento del porto
- e) riconoscimento, da parte degli intervistati, della formazione quale strumento fondamentale ai fini dell'innalzamento dei livelli di sicurezza
- f) consapevolezza, da parte degli intervistati, della necessità di omogeneizzazione delle buone prassi adottate nei porti nazionali
- g) disponibilità e interesse, da parte degli intervistati, a partecipare a gruppi di lavoro in tema di sicurezza, finalizzati sia a definire obiettivi comuni, sia ad uno scambio di esperienze e buone pratiche
- h) adozione da parte di quasi tutte le imprese intervistate di un Sistema di Gestione per la Sicurezza certificato secondo lo schema OHSAS 18001:2007

Le conclusioni generali che possiamo trarre al termine di questa ricerca – ma anche alla luce e delle informazioni raccolte durante la *roadshow* che ha visto protagonista l'Ente Bilaterale Nazionale Porti negli eventi tenutisi presso la gran parte delle Autorità di Sistema Portuale italiane – e delle oggettive criticità rilevate in merito al reperimento dei dati quantitativi (omogeneità, periodo, confrontabilità), che non hanno consentito di assumere basi scientifiche né di rispettare i principi della statistica descrittiva nell'elaborazione di istogrammi e diagrammi, emerge quanto sia auspicabile l'introduzione di un sistema unico nazionale di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale, basato su una piattaforma gestionale *on line* da implementarsi in tempo reale, specifico per le attività portuali oggetto della presente indagine e, se del caso, rigorosamente anonimo, sia nella sua rappresentazione aggregata che in quella disaggregata, che consenta di effettuare in modo scientifico e tempestivo un'analisi quantitativa che possa rappresentare un *benchmark* di medio/lungo periodo volto a verificare l'efficacia delle azioni preventive, correttive, di miglioramento e di monitoraggio messe in campo dai vari attori coinvolti nelle attività portuali.

Nello specifico, sarà necessario individuare e acquisire stabilmente i seguenti indicatori riferiti alle singole tipologie di Imprese (Art. 16, 17, 18 così come individuate dalle Legge 84/1994):

1. N° Imprese
2. Volume dei traffici e loro suddivisione merceologica
3. N° addetti
4. N° ore lavorate
5. N° ore perse per infortunio
6. Tipologia di infortuni
7. N° ore perse per tipologia

Riguardo all'analisi dell'esito delle interviste qualitative ai RLSS sono emerse alcune riflessioni/suggerimenti condivisi utili per consolidare il monitoraggio della sicurezza nel settore marittimo portuale che confermano quanto emerso dai confronti avvenuti durante la *roadshow* e la bontà della proposta del sistema unico nazionale di monitoraggio degli infortuni in ambito portuale:

- a) l'utilizzo di metodologie condivise di analisi delle dinamiche e di identificazione dei fattori causali
- b) lo sviluppo di strumenti operativi condivisi
- c) la promozione e attuazione di interventi mirati di prevenzione in ambito portuale