

## Introduzione

Il piano mirato di prevenzione (PMP) "Pescare in Sicurezza", di durata biennale, nasce in risposta alla presentazione del bando BRIC 2016 da parte dell'Inail Ricerca a cui si è dato seguito con la proposta di un PMP dal titolo "Salute e Sicurezza per i Lavoratori nelle Aree Portuali, cantieristica navale e settore pesca" in collaborazione con la Scuola Superiore Sant'Anna, Istituto TeCIP di Pisa, in veste di Responsabile Scientifico, con la partecipazione dell'Azienda Sanitaria Locale Bari – (SPeSAL) Servizio Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro Area Metropolitana per le aree portuali e Area Nord (capofila), ed Area Sud per lo sviluppo del progetto nel settore pesca della marineria di Molfetta, Mola di Bari, Monopoli, Trani e Bisceglie. Il fenomeno degli infortuni sul lavoro, mortali e non, nel comparto della pesca è estremamente eterogeneo. Tra i fattori di rischio rilevati troviamo le caratteristiche dell'ambiente di lavoro (illuminazione, spazi ristretti, vetustà delle imbarcazioni), i fattori meteo marini, procedure lavorative, DPI, attrezzature di lavoro. A questi si aggiungono elementi organizzativi quali fattori ergonomici, carichi di lavoro e fatica, elementi di contesto quali caratteristiche contrattuali e la presenza di forza lavoro extracomunitaria, con difficoltà linguistiche, peculiarità culturali, religiose ed alimentari.

Un altro aspetto importante riguarda la normativa di riferimento del comparto: il D. Lgs 27 luglio 1999, n. 271 e il D. Lgs. 17 agosto 1999 n. 298, a tutt'oggi carenti dei decreti attuativi di armonizzazione con il D.Lgs 81/08 s.m.i. Da quanto innanzi riportato, l'obiettivo del PMP è stato quello di approfondire le conoscenze dei datori di lavoro (armatori) e dei lavoratori, nell'ambito della marineria di pertinenza, sia sulla qualità di valutazione e percezione dei rischi lavorativi che sui criteri di prevenzione adottati in applicazione del D.Lgs 81/08 s.m.i., giungendo a proporre strumenti e organizzazione del lavoro atti a prevenire gli eventi infortunistici.

## Metodologia

Lo SPeSAL Asl BA ha svolto, in collaborazione con Inail Dimeila, attività di coordinamento con le Autorità Marittime, Federpesca e Assopesca e Associazioni Sindacali, al fine di presentare l'iniziativa e ottenere la partecipazione al PMP; ha condotto inoltre attività di progettazione e validazione dei questionari di autovalutazione del rischio per i datori di lavoro (armatori) e di percezione per i lavoratori.

È seguita poi l'individuazione delle aziende da coinvolgere nel PMP e successivamente il lancio dell'iniziativa in cui sono stati presentati gli strumenti. In vari momenti successivi c'è stata la somministrazione del *questionario di autovalutazione* sugli aspetti organizzativi e gestionali della sicurezza alle imprese (armatori) coinvolte, e del *questionario di percezione del rischio* ai lavoratori delle imprese. L'approfondimento delle fasi reali a bordo è stato effettuato da parte di un osservatore scientifico SPeSAL tramite riprese relative alla maggior parte delle tipologie di pesca praticate (strascico, volante a coppia, circuizione e palangari) per un'analisi delle varie fasi lavorative e delle variabili collegate sia alla percezione dei rischi che alle procedure applicate a bordo. È seguito il trasferimento in aula e sul campo e la fase di monitoraggio delle ricadute del PMP.

## Formazione

Questa fase si è posta l'obiettivo di fornire poche nozioni teoriche da cui partire per poter poi affrontare l'analisi di alcune dinamiche infortunistiche realmente avvenute nel comparto pesca, concentrando l'attenzione sulle cause di detti eventi e sulle soluzioni oggi disponibili come buone pratiche, fornendo quindi degli spunti di discussione che sono stati colti dai partecipanti, i quali hanno esposto le proprie esperienze in contesti simili a quelli oggetto della discussione. Nel corso dei momenti formativi sono stati inoltre proiettati i filmati ripresi a bordo dei pescherecci locali, fornendo ulteriori spunti di riflessione e discussione sulle problematiche riscontrate. Infine con il contributo di esperti dei Soccorsi Speciali sono stati presentati gli apprestamenti e le dotazioni di sicurezza tecnologicamente più avanzate per le situazioni di emergenza a bordo, incluse varie tipologie di DPI.

Durata 4 h - 13  
edizioni  
6 edizioni Molfetta  
7 edizioni Monopoli  
– Mola  
Totale 377 formati

Il progetto formativo così realizzato, grazie alla collaborazione delle associazioni, è stato testato e sperimentato in **6 edizioni** a Molfetta con il coinvolgimento di **153** operatori tra armatori e pescatori. L'analisi del questionario di gradimento ha mostrato i risultati in termini di importanza per l'aggiornamento dei temi affrontati, della qualità delle docenze e dell'utilità dell'analisi degli infortuni per le attività di prevenzione, che è stata percepita come utile e molto utile dall'**89,5%** dei rispondenti. I materiali, standardizzati, sono stati poi utilizzati in modalità di formazione a cascata nelle marinerie di **Mola e Monopoli (7 edizioni 224 formati)**.

### Indagine percezione del rischio

Il questionario anonimo somministrato ai lavoratori era composto di **76 item** che coprivano **6** diverse aree tematiche. I rispondenti sono stati **339**. Si tratta per la quasi totalità di italiani con età media di 47 anni e anzianità di lavoro media nel settore pesca di 25 anni. La media di ore in mare in un giorno è di 16,2. Le considerazioni sul lavoro evidenziano un quadro positivo per quanto riguarda l'integrazione con i colleghi, ma risalta una percezione di eccessivo **rumore** ed eccessivo **sforzo fisico** rispettivamente nel 80% e 72% dei casi. Da segnalare anche come in quasi la metà dei casi (48%) i rispondenti esprimano la sensazione di svolgere un **lavoro pericoloso**.

In merito alla formazione in materia di SSL, circa 2/3 degli interpellati dichiara di non conoscere le specifiche malattie o infortuni del settore della pesca, ma ritiene di conoscere le norme di SSL specifiche del comparto (il 68%) e di essere stato formato in merito ai rischi specifici (83%), formazione che ha acquisito principalmente tramite corsi di formazione (33%) e il proprio armatore/capitano (33%). Relativamente alla percezione di esposizione eccessiva ai rischi, la tabella a lato illustra quali rischi i rispondenti abbiano indicato maggiormente; tra essi spiccano l'esposizione al rumore (81%) e alle vibrazioni (69%), ma anche la MMC e il potenziale contatto con organi di macchinari in funzione hanno registrato valori abbastanza significativi con il 40% e il 34% rispettivamente.

Infine, gli **infortuni** occorsi nell'anno 2018 (18 in tutto) hanno interessato in prevalenza **busto e spalle**, con conseguenze generalmente lievi (ferite o contusioni).

### Risultati e considerazioni finali

Tutte le attività progettuali hanno suscitato notevole interesse tra gli addetti al settore (armatori e lavoratori) con un riscontro che si è manifestato nella presentazione di piani di miglioramento della sicurezza (modifiche strutturali a bordo, acquisto di nuovi e attuali DPI, di attrezzature per il soccorso, ecc.) nell'ambito del bando ISI 2018 dell'Inail.

Il materiale video realizzato a bordo sarà utilizzato per la creazione di un **DVD** quale strumento divulgativo sui rischi e sulle possibili soluzioni.

Il modello formativo consente di attivare azioni di **trasferimento a cascata** in ulteriori marinerie, essendo stato predisposto con UD molto brevi ed erogabili durante i periodi a terra dell'equipaggio (nel PMPIa formazione è stata effettuata il sabato mattina per una durata massimo di 4 h)

I risultati dell'attività del PMP sono stati oggetto di comunicazione e presentazione nell'ambito di eventi locali.

La fase di monitoraggio, anche tenendo conto delle esigenze particolari del comparto (fermo pesca, giorni consentiti uscita in mare, ecc.) è in corso di realizzazione nel breve e lungo termine.

Durante lo svolgimento del suo lavoro, ritiene di essere ESPOSTO in maniera eccessiva ai seguenti rischi (possibile risposta multipla)	%
Rumore	81,1%
Vibrazioni	69,5%
Posizioni scomode per lungo tempo	42,1%
Movimentazione manuale dei carichi	40,0%
Agenti atmosferici senza adeguate protezioni	25,8%
Caduta dall'alto o in profondità (in mare, in stiva,...)	10,4%
Schiacciamento da carichi movimentati o sospesi	14,6%
Incidente alla guida di mezzi operativi	12,1%
Investimento su strade e/o piazzali	4,7%
Investimento in stiva e/o banchina	7,4%
Incendio o esplosione	10,4%
Contatto elettrico	14,1%
Contatto con materiali a temperature molto alte o molto basse	26,3%
Contatto con organi di macchinari in funzione	33,7%
Agenti chimici pericolosi senza adeguate protezioni o carenza di ossigeno	9,8%