

Introduzione

La ASL RM4 in collaborazione con Inail Dimeila, Autorità di sistema Portuale di Civitavecchia – Fiumicino – Gaeta e Ispettorato Nazionale del lavoro, ha attivato nel porto di Civitavecchia una seconda edizione di piano mirato di prevenzione rivolto alle imprese portuali autorizzate ai sensi dell'art. 16, 17 e 18 della Legge 84/94. La seconda edizione di PMP è stata progettata per stabilizzare i risultati già raggiunti nel primo PMP, in particolare l'applicazione del regolamento portuale e delle procedure adottate nei DVR dalle imprese. Le attività di assistenza alle imprese sono state quindi mirate a migliorare le organizzazioni aziendali attraverso la messa a punto di uno strumento di autovalutazione degli standard minimi per la corretta applicazione e verifica delle procedure dei principali processi di gestione dei rischi lavorativi. Lo strumento di autovalutazione è stato realizzato prendendo ad esempio il "Clinical Assessment of Risk Management: an INtegrated Approach clinical Assessment of Risk (Carmina)". Lo strumento, e le check list collegate, consentono all'impresa che lo utilizza di evidenziare il suo livello organizzativo e di evidenziare le situazioni che richiedono un miglioramento. Il PMP e gli strumenti sono stati condivisi nel Comitato di sicurezza ed igiene del lavoro ex art. 7 D.Lgs. 272/1999 e sono stati presentati nel novembre 2018 in un evento di lancio a cui hanno partecipato 23 imprese (13 autorizzate ai sensi degli artt. 16 e 18 della legge 84/94; 9 operanti ai sensi del DM 14/11/94 e 1 autorizzata ai sensi dell'art. 17 della legge 84/94). Successivamente l'intervento è stato ampliato alle attività di ormeggio grazie alla collaborazione della Capitaneria di Porto di Civitavecchia e di ANGOPI (Associazione nazionale degli ormeggiatori). L'estensione ha visto l'utilizzo di analoghi strumenti standardizzati nell'ambito del PMP dell' ASUITs di Trieste.

Formazione

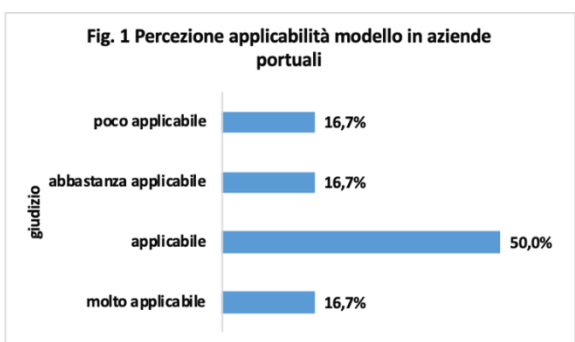
La fase formativa è stata realizzata in due momenti distinti: il primo corso (3 moduli di 4 h) indirizzato alle imprese portuali ha riguardato la scheda di autovalutazione degli standard minimi per la gestione dei rischi, le leve economiche di incentivazione, le modalità per un accesso in sicurezza alla stiva delle navi con attrezzature di sollevamento, esempi applicativi di procedure di soccorso uomo in stiva e metodologie utilizzabili per il miglioramento delle performance in SSL quali il modello di analisi infortunistica Infor.Mo e l'integrazione nel SGSSL.

17 aziende, 1 studio di consulenza
87 partecipanti
10 dirigenti, 8 RSPP, 1 ASPP, 1 MC,
7 preposti, 9 RLS/RLSs, 1 resp.
SGSSL, 50 lavoratori

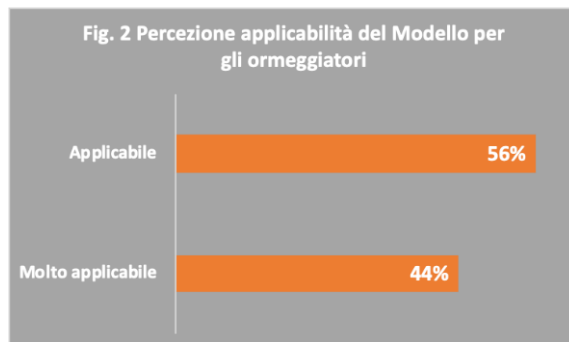
Il secondo corso (4h) articolato in due edizioni, ha visto la partecipazione di 19 ormeggiatori (di cui 1 DL, 1 RSPP, 1 RLS e 16 preposti) e ha riguardato la scheda di autovalutazione gestionale specifica dei rischi, un esempio di soluzione per garantire la sicurezza dell'ormeggio (cavi) e la metodologia di analisi delle cause infortunistiche Infor.Mo con applicazione a casi di infortuni specifici ricostruiti con il modello.

Entrambi i corsi hanno registrato un'alta percezione dell'utilità delle tematiche trattate (58,3% ha giudicato Molto utile il corso per gli operatori del porto; 67% il corso per ormeggiatori) e dell'applicabilità del modello di analisi in azienda (figg. 1 e 2).

Le prove di valutazione (questionario con domande a risposta multipla con risoluzione di mini casi) hanno



risposta multipla con risoluzione di mini casi) hanno mostrato che l'87,5% dei partecipanti di aziende portuali e il 94% tra gli ormeggiatori ha risposto correttamente all'80% delle domande.



Indagine percezione del rischio

I questionari anonimi ritirati ed elaborati sono 370. Le prime elaborazioni mostrano una popolazione di età media di 42 anni e anzianità di lavoro portuale media di 12 anni con presenza anche di personale somministrato o interinale somministrato a impresa portuale. La mansione lavorativa vede la presenza di operatore portuale polivalente (47%), conduttore di mezzi operativi (18%), di gruista (10%) e si registra anche la figura del preposto (14%). I cicli lavorativi vedono maggiormente indicati il ciclo delle merci alla rinfusa (28%), delle merci varie (19%), del crocieristico (15%), segue il Ro-Ro (14%) e il container (12%).

Il processo della comunicazione vede il 70% rispondere che in caso di problematiche di sicurezza dell'ambiente nave non risolvibili dalla squadra viene data sempre comunicazione al personale di bordo, che nel 40% risolve sempre le criticità, e dichiarare (94%) che l'azienda ha definito specifici canali

di comunicazione per i lavoratori in merito alla SSL. In merito all'interferenza l'82% ritiene adeguatamente delimitate le aree operative (che distinguono i percorsi pedonali e i percorsi di veicoli e/o mezzi e il 58% segnala la presenza di corsia per eventuali mezzi di soccorso e emergenza.

L'approfondimento su specifici ambienti lavorativi vede il 66% dichiarare di lavorare in banchine adeguatamente pulite, e il 58% ritenere adeguate le misure per abbattere le polveri nell'uso delle tramogge. In merito al processo della formazione del personale somministrato e interinale somministrato il 99% è formato sulle procedure specifiche per lavorare in sicurezza presso le imprese dove è somministrato e il 97% con corsi in aula. Gli stessi indicano che le procedure risultano essere abbastanza o molto comprensibili (87%).

L'approfondimento sul cluster degli ormeggiatori è stato realizzato con specifico questionario (6 aree tematiche con 79 domande). I rispondenti sono stati 21. La totalità è formata ed addestrata allo svolgimento in sicurezza del lavoro e ritiene la formazione adeguata. Il principale argomento di approfondimento richiesto (52%) riguarda le posture corrette nella movimentazione di carichi pesanti. Buono lo stato di salute, accettabili i ritmi di lavoro, ottime le relazioni e la collaborazione con i colleghi. In merito alla percezione di esposizione ai rischi emergono gli agenti atmosferici, le posizioni scomode, la mmc, gli incidenti alla guida delle imbarcazioni e la caduta in profondità in linea con l'attività lavorativa svolta. Interessante è la percezione di esposizione a rischi caratteristici del ciclo portuale quali lo schiacciamento per caduta merci (43%), collegate al rischio di interferenza nelle varie aree operative del porto e alle polveri (52%).

Risultati e sviluppi

Il monitoraggio del PMP, congiuntamente svolto da ASL e AdSP ha riguardato la **verifica** della gestione delle interferenze in banchina, sia pubblica che in concessione, e la verifica dell'attivazione da parte delle imprese dei controlli preliminari degli ambienti di lavoro prima di avviare le operazioni portuali. Allo stato attuale sono state monitorate 4 imprese ed è stato rilevato che le attività di **interferenza in banchina** venivano **gestite secondo i dettati normativi** ed erano stati **adeguatamente attivati i controlli preliminari** degli ambienti di lavoro prima dell'avvio delle operazioni portuali, oltre ad una **corretta gestione** della **formazione** e della **sorveglianza sanitaria** dei **lavoratori somministrati** presenti. Risultati registrati nella implementazione di procedure e ruoli nei DVR di alcune imprese riguardano: la gestione delle attività di manutenzione dei mezzi, le procedure per l'analisi degli infortuni e la rielaborazione dei DVR a seguito di infortunio, le verifiche di formazione, giudizio idoneità e DPI. L'attività di monitoraggio è stata supportata dalla realizzazione di **check list di verifiche** in campo **validate** da ASL e AdSP, oltre che dallo strumento di autovalutazione della organizzazione aziendale che può essere utilizzato dall'impresa per verificare la propria organizzazione della sicurezza e dagli operatori dei servizi per il monitoraggio in audit. **Azioni di sviluppo** su argomenti quali: comunicazioni tra bordo e terra prima dell'avvio delle operazioni portuali, recupero uomo in stiva, miglioramento delle analisi delle cause dei near miss e infortuni, strumenti per implementare i flussi comunicativi con coinvolgimento attivo real time delle figure.