

Introduzione

L'attività del porto di Taranto, per la gran parte appannaggio delle grandi industrie del territorio Tarantino (Cementir, ILVA, Eni) e che è in costante espansione, e la gravità degli infortuni occorsi nell'area portuale, hanno indotto gli Enti interessati (ASL, INAIL, Autorità portuale, Capitaneria di Porto, VV.FF) a sviluppare un focus sui rischi in ambito portuale. Pertanto nel 2018 è stata sottoscritta la Convenzione per lo svolgimento congiunto di una attività di ricerca tra la Scuola Superiore di Studi Sant'Anna di Pisa e la ASL di Taranto per la realizzazione del progetto "Salute e Sicurezza dei lavoratori nelle aree portuali". A febbraio 2018 si è sottoscritto presso la Prefettura di Taranto, quale attività dell'Ufficio Operativo Provinciale ex art 7 del D. Lgs. 81/08, il "Protocollo d'intesa per la realizzazione di un intervento di prevenzione mirato a migliorare la sicurezza sul lavoro delle aziende che operano nel porto di Taranto" con la presenza di tutti gli Enti interessati ed avente l'obiettivo finale di monitorare i fattori di rischio, identificare le soluzioni tecnologiche ed attivare interventi mirati di prevenzione; al fine di una efficace riuscita del protocollo sono stati coinvolti anche i sindacati. A maggio 2018 è stato organizzato dalla ASL, con la partecipazione di INAIL DiMEILA, VV.FF., Guardia Costiera e Sindacati, il Congresso "Strumenti di interventi di prevenzione per il miglioramento della sicurezza sul lavoro nelle aziende che operano nell'area portuale" per avvio del progetto. Sono state invitate all'evento 18 Imprese (10 partecipanti) che svolgono operazioni portuali ex art. 16 ed ex art. 17 della Legge 84/94 con lo scopo di illustrare il PMP, coinvolgendo RSPP, ASPP, Datori di Lavoro ed RLS. A dicembre 2018 il PMP è stato esteso alle attività degli ormeggiatori grazie alla collaborazione della Capitaneria di porto di Taranto che ha aderito al progetto e di ANGOPI (Associazione nazionale gruppo ormeggiatori e barcaioli porti italiani).

Formazione

La formazione ha previsto due percorsi specifici: uno (8 h) per DL, RSPP, Dirigenti, RLS e l'altro (4 h) orientato ai lavoratori e preposti. In particolare il trasferimento ha riguardato metodologie, procedure e risorse utilizzabili per il miglioramento delle performance in SSL quali il modello di analisi delle cause infortunistiche Infor.Mo e l'integrazione nel SGSSL, le leve economiche di incentivazione.

Le edizioni per i lavoratori hanno avuto un'impostazione molto pratica, volta a condividere e discutere con i discenti alcuni casi realmente avvenuti di infortuni relativi all'ambito portuale. Le aziende partecipanti sono state 11 più l'agenzia interinale «Taranto Port Workers», a cui afferiscono la stragrande maggioranza delle figure formate.

I risultati della valutazione del gradimento mostrano rispetto alle proprie esigenze di aggiornamento

che il 86% giudica gli argomenti affrontati rilevanti o molto rilevanti, e il 88% buona o elevata l'efficacia degli stessi. L'applicabilità in azienda del modello di analisi degli eventi Infor.Mo per le attività di prevenzione e protezione è considerata dal 37% applicabile e molto applicabile dal 51% (fig. 1)

La valutazione dell'apprendimento (5 domande con risoluzione di casi di infortunio tramite applicazione del modello di analisi) ha mostrato che il 90% dei partecipanti ha risposto correttamente all'80% del test.



11 aziende + TPW

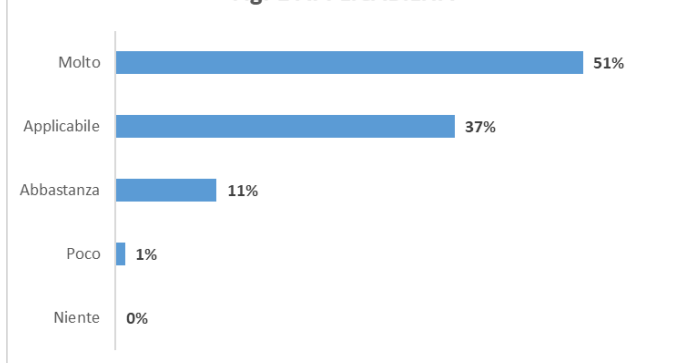


Partecipanti 628
5 DL – 1 dirigente –
8 RSPP – 3 ASPP –
68 Preposti – 11 RLS –
6 altro – 526 lavoratori



1 edizione 8 h
19 edizioni 4 h

Fig. 1 APPLICABILITA'



Indagine percezione del rischio

Lo strumento utilizzato per la rilevazione della percezione del rischio è un questionario anonimo costituito da 74 domande suddivise in 6 sezioni. La consegna ed il ritiro sono stati realizzati garantendo l'anonimato. Le prime elaborazioni mostrano una popolazione rispondente (184) italiana con età media di 43 anni e anzianità di lavoro portuale media di 10 anni. La mansione lavorativa vede la presenza di: operatore portuale polivalente (22%), conduttore di mezzi operativi (19%), gruista (10%) ed è presente anche la figura del preposto (15%). I cicli lavorativi vedono maggiormente indicati il ciclo delle merci varie e delle merci alla rinfusa. Le considerazioni sul lavoro descrivono un quadro positivo per quanto riguarda l'integrazione con i colleghi, la presenza di procedure di sicurezza e loro applicabilità. In merito alla formazione alla SSL il 98% dichiara di essere formato a svolgere in sicurezza il lavoro ma solo il 47% attraverso la frequenza di corsi in aula. Sul versante delle considerazioni sui rischi, i lavoratori rispondenti ritengono di essere esposti come in tabella 1.

Il 41% trova i ritmi di lavoro troppo intensi, il 74% ritiene adeguatamente segnalati percorsi per i pedoni e il 68% per i mezzi. In merito alla percezione di esposizione eccessiva ai rischi gli operatori polivalenti segnalano prevalentemente caduta dall'alto e schiacciamento da carichi, vibrazioni, rumore e mmc; il conduttore di mezzi indica rumore, contatto con organi di macchinari in funzione e agenti atmosferici; infine il gruista segnala contatto con organi di macchinari in funzione, posizioni scomode e schiacciamento da carichi. Lo stato di salute percepito è pari a 4,5 su una scala di 5 e, anche se non collegato solo al lavoro, il 22% dichiara di aver sofferto di mal di schiena per più di tre mesi nell'anno di riferimento.

Agli ormeggiatori è stato distribuito uno specifico questionario, composto da 6 aree tematiche con 79 domande. I rispondenti (21) sono tutti formati ed addestrati allo svolgimento in sicurezza del lavoro e la formazione è adeguata. Il principale argomento di approfondimento richiesto (52%) è lo studio delle cause infortunistiche. 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 le posizioni scomode e gli agenti atmosferici, la caduta in profondità, la mmc seguiti poi dal contatto con cavi in tensione, in linea con l'attività lavorativa svolta. Interessante è la percezione di esposizione a rischi caratteristici del ciclo portuale quali l'investimento in banchina (40%) e lo schiacciamento per caduta merci (52%), collegate al rischio di interferenza nelle varie aree operative del porto e alle polveri (86%) collegato a cicli lavorativi specifici presenti.

Risultati e sviluppi

In totale sono stati **formati 628 operatori** (di cui 32 ormeggiatori/barcaioli). La sensibilizzazione delle figure coinvolte attraverso il consolidamento della rete attivata, ha rappresentato un valido strumento per una prevenzione mirata ed efficace sulle figure chiave in materia di SSL operanti nelle aree portuali. Sono state successivamente oggetto di **vigilanza** da parte dei Tecnici della Prevenzione SPESAL 11 aziende operanti nel porto di cui n. 10 ex art. 16 della Legge 84/94 e n. 1 ex art. 17 della Legge 84/94. Dal controllo documentale e dall'attività di ispezione effettuata **non sono state riscontrate violazioni** sulle norme in materia di SSL, presumibilmente da correlarsi all'attività preventiva svolta nell'ambito del PMP. Quale ulteriore miglioramento del sistema di prevenzione si ritiene opportuno coinvolgere le altre aziende operanti nell'area portuale per evidenziare eventuali criticità e valutare la standardizzazione o rimodulazione del PMP.

Tabella 1 - Ritiene di essere ESPOSTO in modo ECCESSIVO a: (possibili risposte multiple)	%
Rumore	43,7
Vibrazioni	43,1
Posizioni scomode per lungo tempo	38,1
Movimentazione manuale di carichi	36,1
Agenti atmosferici senza adeguate protezioni	37,2
Caduta dall'alto o in profondità (in mare, in stiva, ...)	39,8
Schiacciamento da carichi movimentati o sospesi	40,7
Incidente alla guida di mezzi operativi	40
Investimento su strade e/o piazzali	32
Investimento in stiva e/o banchina	31,6
Incendio o esplosione	34,6
Contatto elettrico	33,2
Contatto con materiali a temperature molto alte o molto basse	32,4
Contatto con organi di macchinari in funzione	44,1
Agenti chimici pericolosi senza adeguate protezioni o carenza di ossigeno	31,8