

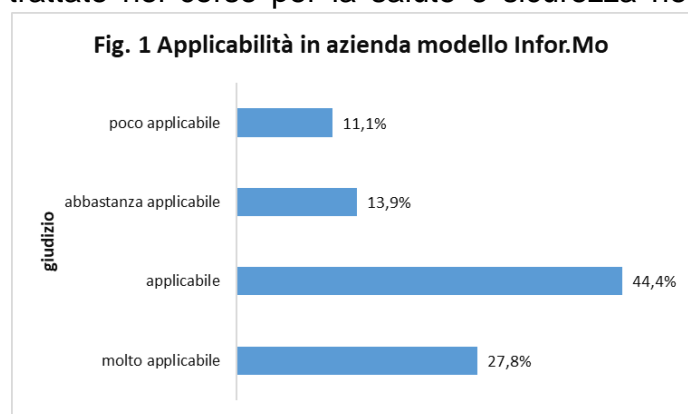
Introduzione

Il passaggio fisico delle merci lega in un unico contesto più sistemi operativi: portuale, reti che si interconnettono al porto, il territorio circostante, su cui si muovono molteplici protagonisti (dogane, ferrovie, terminal terrestri, spedizionieri internazionali, compagnie marittime, ecc.). La realtà portuale è quindi un sistema integrato che, come effetto complessivo, produce un'esposizione a "contatti rischiosi" durante le fasi lavorative. Il «modello classico» di prevenzione al rischio interferenziale, previsto dalla normativa vigente, ha necessità di essere «armonizzato» con le situazioni reali e tipiche di tale contesto lavorativo per poter «sviluppare» un approccio prevenzionale volto ad analizzare le decisioni strategiche riguardanti la progettazione, l'organizzazione del lavoro e le tecnologie da utilizzare. Con il Piano Mirato di Prevenzione attuato nell'ambito del Sistema Operativo Integrato presente nel porto di Ancona, si è ricercata una strategia efficace di sistema con il contributo dei componenti (Autorità di Sistema Portuale – Asur SPSAL – Inail sede Regionale - RLS di Sito - n.14 imprese portuali – Agenzie Marittime) ed il coinvolgimento di 109 lavoratori portuali.

Formazione

La fase formativa è stata realizzata in due edizioni di corso in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale. Ciascuna edizione è stata articolata in due moduli con l'obiettivo di trasferire metodologie, strumenti e risorse utili al miglioramento delle performance di SSL e alla organizzazione aziendale quali: il modello di analisi delle cause infortunistiche Infor.Mo e l'integrazione nel SGSSL, le leve economiche di incentivazione, il modello di valutazione e gestione del rischio chimico per le merci movimentate. I programmi formativi si sono articolati in 16 ore complessive e una serie di relazioni, esercitazioni su casi studio, analisi di dinamiche infortunistiche e presentazione di procedure condivise.

I risultati della valutazione del gradimento hanno mostrato che il 92% dei partecipanti ha definito il corso Rilevante (47%) e Molto rilevante (44,4%); in merito alla qualità educativa didattica dell'evento il 97% ha ritenuto la qualità Buona (44,4%) e Eccellente (52,8); l'utilità delle tematiche trattate nel corso per la salute e sicurezza nella propria azienda ha visto il 94% giudicare le tematiche Utili (50%) e Molto utili (44,4%).



L'applicabilità in azienda del modello di analisi degli eventi Infor.Mo per le attività di prevenzione e protezione è considerata applicabile dal 44,4% o molto applicabile dal 27,8% (fig. 1)

La valutazione dell'apprendimento (20 domande con risoluzione di casi di infortunio tramite applicazione del modello di analisi) ha mostrato che oltre l'83% dei discenti ha risposto correttamente ad almeno 85% delle domande del test.

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 tramite RLS.

Sono stati elaborati 52 questionari. La popolazione rispondente all'indagine è al 96% italiana di età media pari a 43 anni, con anzianità media di lavoro portuale di 17 anni. La mansione lavorativa vede la presenza di: conduttore di mezzi operativi (40%), seguita poi da operatore portuale polivalente,

gruista e si registra anche la presenza della figura del preposto. I cicli lavorativi vedono maggiormente indicati, il ciclo container e delle merci alla rinfusa.

Le considerazioni sul lavoro descrivono un quadro giudicato positivo per quanto riguarda l'integrazione con i colleghi, la presenza di procedure di sicurezza e loro applicabilità e livelli di formazione alla SSL (il 98% dichiara di essere formato a svolgere in sicurezza il lavoro e il 92% con la frequenza di corsi in aula).

Il 34% percepisce di essere esposto a ritmi troppo intensi, l'85,4% considera ben gestito il rischio di interferenza, il 61% ritiene adeguatamente segnalati i percorsi per i pedoni e il 70% per i mezzi. Sul versante delle considerazioni sui rischi, i lavoratori rispondenti ritengono di essere esposti come in tabella 1.

In merito alla percezione di esposizione ai rischi i conduttori di mezzi segnalano prevalentemente incidenti alla guida dei mezzi, vibrazioni e rumore; il gruista rumore, vibrazioni e caduta dall'alto; mentre l'operatore polivalente caduta dall'alto, posizioni scomode e mmc.

Lo stato di salute percepito è pari a 3,9 su una scala di valori crescente da 1 a 5 e, anche se non collegato solo al lavoro, il 25% dichiara di aver sofferto di mal di schiena per più di tre mesi nell'anno di riferimento.

Tabella 1. Ritiene di essere ESPOSTO in modo ECCESSIVO a: (possibili risposte multiple)	%
Rumore	33,3
Vibrazioni	38,8
Posizioni scomode per lungo tempo	26,5
Movimentazione manuale di carichi	14
Agenti atmosferici senza adeguate protezioni	18
Caduta dall'alto o in profondità (in mare, in stiva, ...)	24
Schiacciamento da carichi movimentati o sospesi	24
Incidente alla guida di mezzi operativi	34
Investimento su strade e/o piazzali	21,6
Investimento in stiva e/o banchina	11,8
Incendio o esplosione	4
Contatto elettrico	4
Contatto con materiali a temperature molto alte o molto basse	4
Contatto con organi di macchinari in funzione	18
Agenti chimici pericolosi senza adeguate protezioni o carenza di ossigeno	4,1

Risultati e sviluppi

Le azioni di supporto e assistenza hanno visto: la condivisione dei materiali per la valutazione e gestione dei rischi nel settore (**scheda di autovalutazione** quale "strumento di supporto per una **revisione interna degli aspetti organizzativi** ed oggettivi della sicurezza e dell'igiene sul lavoro); il monitoraggio «Analisi: di comprensione in tema di sicurezza occupazionale - gestione di contesti inerenti la sicurezza» e le azioni formative con Inail Dimeila che hanno coinvolto soggetti diversi (Datore di lavoro, Dirigenti, Preposti, Rspg e RLS aziendali e di Sito).

E' stata poi sviluppata un'**attività di rete** fra gli attori della comunità portuale, nella quale è stato sperimentato un modello territoriale di intervento integrato in questo modo sono stati definiti:

- uno standard di livello per i processi di analisi dei cicli lavorativi e d'individuazione dei rischi, con l'ausilio di sistemi schematici di riferimento;
- una strategia di armonizzazione per contestualizzare le misure di prevenzione previste nel "modello classico" della norma generale (D.Lgs 81/08) a fronte dei rischi da interferenze presenti durante i cicli di lavoro nelle aree portuali. Tale approccio preventivo ha permesso di analizzare l'organizzazione aziendale nella sua interezza e pianificare le fasi di elaborazione di un modello di "DuVRI PORTUALE" che contestualizzi efficacemente le peculiarità dell'area commerciale di un porto internazionale, ai dettami normativi vigenti;
- un percorso per l'individuazione di un **metodo di "coerenza ed omogeneità"** tra le **verifiche** di conformità alla norma, effettuate dagli organi di controllo (**ASUR** e **ASP**), che si basi su un'attività di "vigilanza congiunta" .

Il PMP, a conclusione, vede quindi avviato il percorso pianificato per la realizzazione del "**modello integrato**" di "**DuVRI PORTUALE**" attraverso l'individuazione di primi "elementi" che lo vanno a comporre.