

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 15 - numero 3085 di lunedì 13 maggio 2013

L'incidente al porto di Genova e la sicurezza nelle operazioni portuali

In relazione a quanto avvenuto a Genova presentiamo alcune informazioni sulla sicurezza nei porti e sulla tutela dei lavoratori portuali. L'incidente, i porti commerciali, l'analisi dei rischi, la normativa e il documento di sicurezza.

Genova, 13 Mag ? Il **grave incidente** che il 7 maggio è avvenuto nel **porto di Genova**, ci porta a riflettere una volta di più sulla **sicurezza nelle operazioni portuali**. Infatti ? come indicato nel sito del Genoa Port Center - il porto come luogo di lavoro è ormai al **terzo posto nei primati statistici degli infortuni sul lavoro** nel nostro Paese, dopo le costruzioni e la metallurgia. Un primato che "richiede soluzioni e interventi ben mirati per garantire al lavoratore il pieno diritto all'incolumità, alla sicurezza e a una dignitosa qualità di vita".

PuntoSicuro tornerà a breve a riflettere su come sia possibile che una **nave porta container** arrivi a colpire e a demolire una **torre di controllo** alta più di 50 metri. Sono tante le ipotesi che si sono fatte nei giorni successivi all'incidente: avaria della nave, problemi dei cavi di traino, errori di manovra,... In ogni caso ? come ribadito dal presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo - una nave di quelle dimensioni avrebbe dovuto fare manovra in un punto diverso. Ed è evidente che se la torre fosse stata costruita in luogo più sicuro, gli effetti dell'incidente sarebbero stati meno gravi. In merito a quanto avvenuto la **Procura di Genova** ha aperto un fascicolo contro ignoti per omicidio colposo.

In attesa di approfondimenti e di novità nelle indagini in corso, PuntoSicuro si sofferma sulla **sicurezza nei porti**, centri nodali di grande importanza per l' organizzazione dei trasporti in quanto consentono il collegamento tra rotte marittime e terrestri.

Come sottolineato dal Genoa Port Center, è necessario garantire la protezione ai lavoratori portuali, lavoratori che operano in un contesto complesso e pericoloso, dove spesso si riscontrano infortuni gravi e mortali. E ogni porto è costituito da "**criticità specifiche** che rendono difficile realizzare una disciplina uniforme in termini di sicurezza. Infatti, una realtà portuale raccoglie un'infinità di traffici, beni, mezzi (e macchinari) di vario tipo (ferroviario, su gomma) ma raccoglie anche molte persone, e coinvolge un intreccio di competenze tra una moltitudine di soggetti pubblici e privati". È dunque necessario organizzare in ogni porto, attuando una dettagliata analisi dei rischi, un **progetto di sicurezza efficace**. Sulla base di tale progetto si possono e si devono adottare tutte le misure di prevenzione necessarie.

Tra le leggi che disciplinano la sicurezza portuale alcune vertono *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* (D.Lgs. 272 del 27 luglio 1999). Esistono poi "delle linee e dei manuali guida, utili per la salvaguardia e la disciplina delle operazioni di immagazzinamento carico e scarico merci". Infatti generalmente "i principali rischi per la sicurezza dei lavoratori portuali (in termini di gravità) sono dovuti a caduta dall'alto, investimento da mezzi operanti nei piazzali e investimento da merce caduta durante la movimentazione".

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[SW0AC4] ?#>

I problemi di sicurezza dei lavoratori si sono trasformati negli anni in conseguenza della mutazione del paesaggio dei **porti commerciali**.

Sono state installate grandi gru fisse o semoventi, sono stati costruiti silos e docks. Inoltre se "la globalizzazione commerciale ha imposto l'uso dei contenitori", le navi porta contenitori, come quella che ha colpito la torre di controllo, hanno richiesto una "specializzazione dei porti" che devono riceverle.

I porti "devono essere attrezzati con mezzi idonei per garantire lo sbarco e l'imbarco dei contenitori, il loro stoccaggio a terra e il loro conseguente trasferimento su altri mezzi di trasporto (ferroviari, stradali o altre navi). A questo scopo si sono individuate grandi aree portuali destinate alla loro movimentazione e al loro smistamento. Nascono così i **terminal container**. Questi sono solitamente strutturati in 4 parti: l'ingresso, l'area di movimentazione dei mezzi terrestri, l'area di stoccaggio, l'area operativa di banchina".

Riprendiamo alcuni estratti di un articolo, pubblicato l'anno passato da PuntoSicuro, di presentazione di un breve saggio prodotto da Olympus dal titolo " La sicurezza sul lavoro nei porti".

Dopo aver ribadito le differenze tra lavoro portuale e lavoro marittimo (il lavoro del personale a bordo delle navi) e aver fatto riferimento alla legge 28 gennaio 1994 n. 84 (legge di riordino della legislazione in materia portuale), il saggio evidenzia i vari **aspetti di rischio del lavoro nei porti**. Ad esempio con riferimento ai **rischi derivanti dall'interazione terra-mare** (nei porti sono presenti autotrasportatori, marittimi, spedizionieri, passeggeri, personale degli enti portuali, dei servizi tecnico-nautici, degli enti pubblici con ruolo di controllo, dei servizi vari, ...) e ad alcuni passati incidenti al porto di Genova che nel corso di otto mesi (nel 2011) hanno provocato sei morti.

Il Testo Unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro indica all'articolo 3, comma 2: *nell'ambito dei mezzi di trasporto aerei e marittimi, le disposizioni dell'appena citato decreto legislativo sono applicate tenendo conto delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative*.

Siamo ancora in attesa del decreto che detti "le disposizioni necessarie a consentire il coordinamento con la disciplina recata dal d.lgs. n. 81/2008 alla normativa relativa alle attività lavorative a bordo delle navi, di cui al d.lgs. 27 luglio 1999, n. 271, e in ambito portuale, di cui al d.lgs. n. 272/1999".

Il D.Lgs. 272/1999 indica dunque i vari adempimenti da adottare per assicurare la tutela della salute dei lavoratori portuali e la prevenzione e la protezione dai rischi.

Un ruolo chiave è ricoperto dall'**elaborazione del documento di sicurezza**: i requisiti generali sono quelli descritti dall'art. 28 (Valutazione dei rischi) del d.lgs. n. 81/2008, cui si aggiungono "i requisiti specifici di cui all'art. 4 del d.lgs. n. 272/1999 e, nel caso delle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione, quelli di cui all'art. 38 del medesimo decreto".

Concludiamo ricordando che lo stesso 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 le operazioni e i servizi portuali il cui rispetto è controllato dalle specificate autorità competenti Capitaneria di porto e ASL".

Il sito del Genoa Port Center.

Articolo di PuntoSicuro " Lavoro nei porti: normativa e documento di sicurezza".

Tiziano Menduto



Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it