PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 23 - numero 4929 di Venerdì 07 maggio 2021

Settore marittimo-portuale: infortuni, fattori di rischio e formazione

Riflessioni e dati sulle criticità della sicurezza nel settore marittimo-portuale. La normativa, la dinamica degli infortuni, i fattori di rischio e i corsi di formazione. A cura dell'Ing. Alfonso Toscano.

Benchè una grande parte del commercio si svolga via mare spesso ci si ricorda del ***settore marittimo*** *e dei problemi correlati alla sicurezza solo in caso di incidenti più o meno gravi o di vicende particolari come quella che ha coinvolto la nave portacontainer Ever Given, incagliata, fino a pochi giorni fa, nel Canale di Suez. Ne approfittiamo oggi per pubblicare un contributo di un nostro lettore, l'Ing.* ***Alfonso Toscano****, che si sofferma brevemente sulla sicurezza e le dinamiche infortunistiche del settore marittimo con particolare riferimento al cosiddetto* ***settore RO/RO*** *che si occupa, sempre in ambito marittimo, del trasporto di carichi come, ad esempio, automobili, attrezzature su ruote, autocarri e vagoni ferroviari.*

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-SCORM1-[EL0489] ?#>

La **normativa sulla sicurezza nel settore marittimo** è molto vasta, si tratta infatti di direttive europee e regolamenti internazionali e normative nazionali.

Sono numerosi i corsi di formazione che vengono svolti dal personale imbarcato ma, che purtroppo riguardano solo quelli minimi indispensabili richiesti dal MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti). Ogni giorno, infatti, nei vari centri di formazioni si prevedono corsi di formazione per il personale imbarcato dal livello operativo a quello direttivo.

In ambito nazionale, la **normativa** del settore marittimo-portuale è molto differenziata, per quanto riguarda le navi (d.lgs. 271/1999), i porti (d.lgs. 272/1999) e la pesca (d.lgs. 298/1999).

C'è tanto da fare, sono passati ormai **undici anni dai tanto attesi decreti di armonizzazione** tra il d.lgs. 81/08 e le norme succitate ma intanto in questo articolo si riportano alcuni dati.

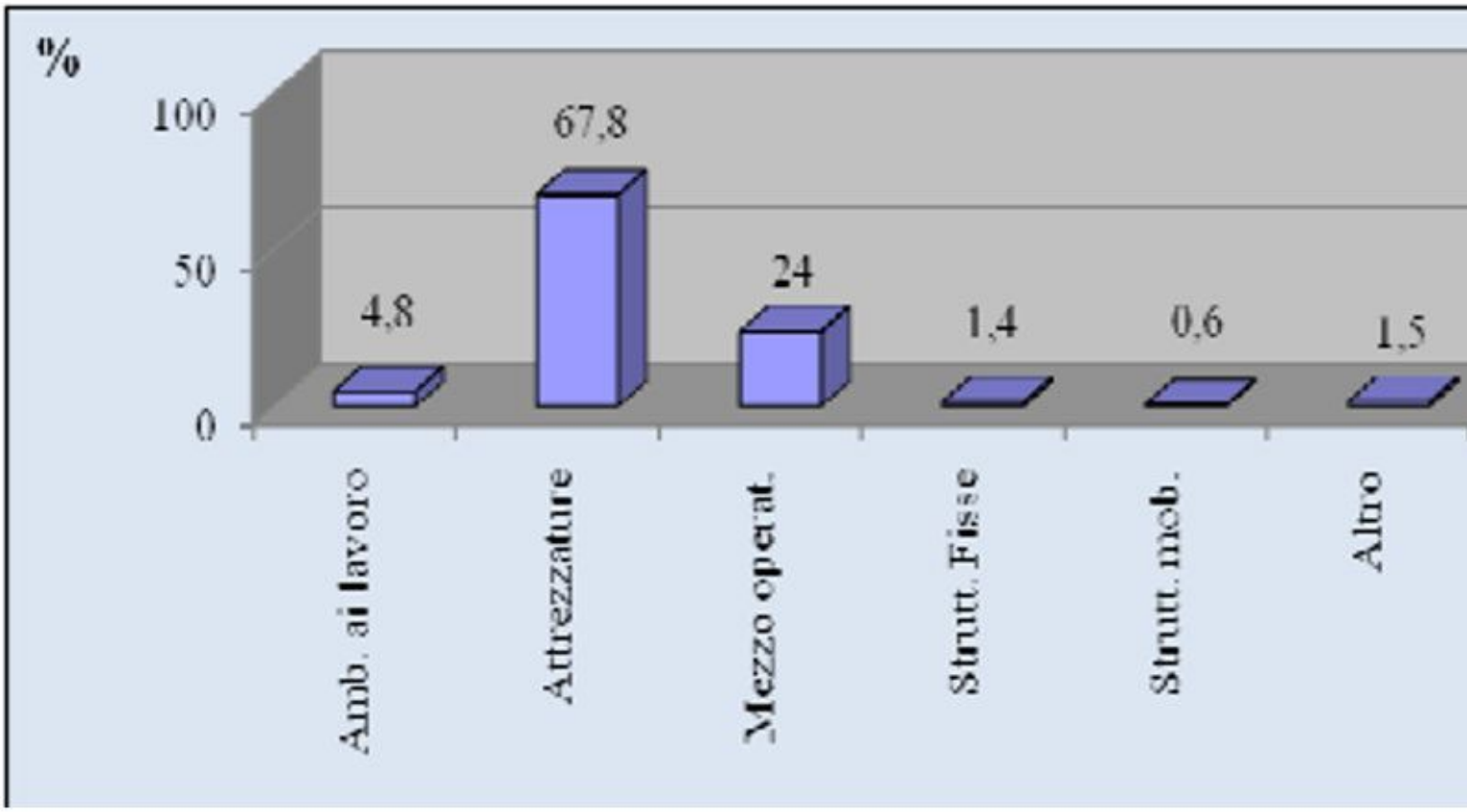
Riporto uno **studio del 2009**, redatto nel porto di Livorno, relativo al circuito del **Settore RO/RO**: i lavoratori delle imprese portuali impegnate nel traffico dei rotabili sono stati complessivamente interessati da n. **631 infortuni**, le cui cause sono riconducibili allo svolgimento delle relative operazioni portuali.

Si rileva come nel **47% degli eventi** la prognosi totale abbia superato i 20 gg; in ben il 22% dei casi ha superato i 40 gg.

Si rileva, inoltre, che il 23% circa dei casi è dovuto ad "urto contro"; il 15% circa a cadute, il 15% circa ad azioni di sollevamento/spostamento di materiali, il 12% circa ad inciampi, il 10% a "contrasto con", il 7,4% "urtato da". Anche se in bassa percentuale, si sono verificati casi di urto tra mezzi operativi in movimento e di investimento di lavoratori da parte degli stessi mezzi.

La **dinamica degli infortuni** per agente materiale riguarda:

- il 68% circa dei casi di infortunio è riconducibile alla movimentazione/utilizzo delle attrezzature di rizzaggio:
- il 25% circa all'uso delle macchine operatrici, il 5% circa alle condizioni degli ambienti di lavoro.



Nel 2012 (dati aggiornati al 31/10/2012) si sono verificati n. **52** infortuni riconducibili al **ciclo Ro-Ro**, quindi, occorre insistere in una attività di prevenzione attuando possibili soluzioni tecniche di miglioramento del luogo di lavoro come ad esempio:

- Avviare un n. di trattori tenendo conto delle capacità di ventilazione del traghetto e della rumorosità complessiva;
- Stive più pulite;
- Adeguata illuminazione del "garage";
- Attrezzature per il rizzaggio conformi;

Altresì, è opportuno che ogni operatore portuale:

- sia adeguatamente formato alla mansione;
- indossi gli opportuni D.P.I previsti dalla valutazione dei rischi;
- e soprattutto rispetti le procedure operative aziendali.

L'analisi delle dinamiche infortunistiche mostra tra i **fattori di rischio più ricorrenti**: le modalità operative dell'infortunato e di terzi (57,1%), seguite poi da problematiche rilevate nelle attrezzature e macchine impiegate nel ciclo lavorativo (16%), che spesso risultano essere non adeguatamente affrontate nella valutazione dei rischi.

Per quanto concerne i **dati disponibili** nell'archivio Infor.Mo., per il periodo 2002 - 2015, nell'ambito marittimo-portuale risultano che:

1. si sono registrati 83 infortuni, dei quali 43 sono risultati mortali e i restanti 40 gravi.
2. le prime modalità di accadimento sono rappresentate dagli investimenti (32,8%), che avvengono quando si verifica l'interazione mezzo/attrezzatura/uomo.
3. Oltre il 50% degli infortuni è avvenuto in ambiente nave (durante l'attività di carico/scarico merci in porto, durante la fase di navigazione o durante la fase di ormeggio/disormeggio); al secondo posto si trovano gli eventi che si verificano nelle banchine o nei piazzali (aree operative o di viabilità/stoccaggio).
4. Tra gli eventi registrati, le prime modalità di accadimento sono rappresentate dagli investimenti o dai ribaltamenti (mezzi ed attrezzature) che, insieme alle cadute dall'alto o in profondità, delineano oltre la metà degli infortuni (54,2%), seguite dalle cadute dall'alto di gravi e dalla proiezione di solidi.
5. Nel solo settore marittimo gli infortuni in cui l'anzianità lavorativa supera i tre anni raggiungono l'87%, una percentuale più elevata rispetto al 71% riscontrata per il complesso marittimo-portuale, ad indicare che anche nelle attività in nave una lunga esperienza non sempre garantisce dai rischi di infortunio. Ciò richiama l'importanza dell'addestramento e dell'aggiornamento continuo.

Tutti questi incidenti possono essere ricondotti principalmente alle cause fondamentali:

- Scarsa formazione e informazione delle attrezzature di lavoro
- Manutenzione dei mezzi non adeguata, e/o mezzi/attrezzature non conformi
- Pratiche sbagliate e talvolta tollerate.

Sono poche, troppo poche, le aziende dello "Shipping" che fanno svolgere ai propri dipendenti specifici **corsi di formazione** sulle varie attrezzature che "servono per operare": le si possono contare sulle dita della mano.

La familiarizzazione con le attrezzature viene fatta a bordo a cura del Comandante e/o Ufficiale a tale scopo incaricato, e per il resto ci si rimanda al training da "autodidatta" con la visione di video, lettura di pubblicazione presenti a bordo (se sono fortunati).

Pertanto, questo articolo vuole essere di monito per responsabilizzare e sensibilizzare tutti gli attori coinvolti di questo settore, un settore che è di fondamentale importanza per lo sviluppo sostenibile, con la costituzione delle cosiddette "autostrade del mare". La speranza è che al più presto ci sia un coordinamento tra queste norme ed il d.lgs. 81/2008 per rendere ancora più efficace l'azione preventiva e la promozione della sicurezza e lo sviluppo di strumenti operativi utilizzabili nelle fasi ispettive a bordo (ad esempio check list) che coniughino più efficacemente elementi di sicurezza della navigazione con elementi di sicurezza e salute sul lavoro.

Ing. Alfonso Toscano

Formatore, RSPP

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