



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Azienda Sanitaria Universitaria  
Integrata di Trieste



Trieste 23 luglio 2019

FORMAZIONE SUL CAMPO – GRUPPO PORTI NAZIONALE

IL Porto di Trieste

CONTRIBUTI ED ESPERIENZE  
dello S.C.P.S.A.L.



COORDINAMENTO  
TECNICO  
INTERREGIONALE  
DELLA PREVENZIONE  
NEI LUOGHI DI LAVORO

Dott.ssa Lucia Santarpia - Dott. Paolo TOFFANIN

# La circoscrizione territoriale del Porto di Trieste come definita dal D.M. Trasporti del 6 aprile 1994

Ricomprende le aree comprese tra Punta RONCO (Muggia) e Torrente BOVEDO (Barcola)

**Torr. BOVEDO**

## LEGENDA AREE PORTUALI

[Linea blu]	LIMITI DEMANIALI
[Area grigia]	AREE DEMANIALI
[Linea rossa]	LIMITI DOGANALI
[Area rosa]	AREE DOGANALI
[Linea arancione]	LIMITI PATRIMONIALI
[Area arancione]	AREE PATRIMONIALI
[Linea nera]	LINEE FERROV.
[Area grigia con linee rosse]	EDIFICI PORTUALI
3	NUM. MAGAZZINI
20	NUM. ORMEGGI
[Linea rossa con frecce]	VARCHI DOGANALI

**Punta RONCO**

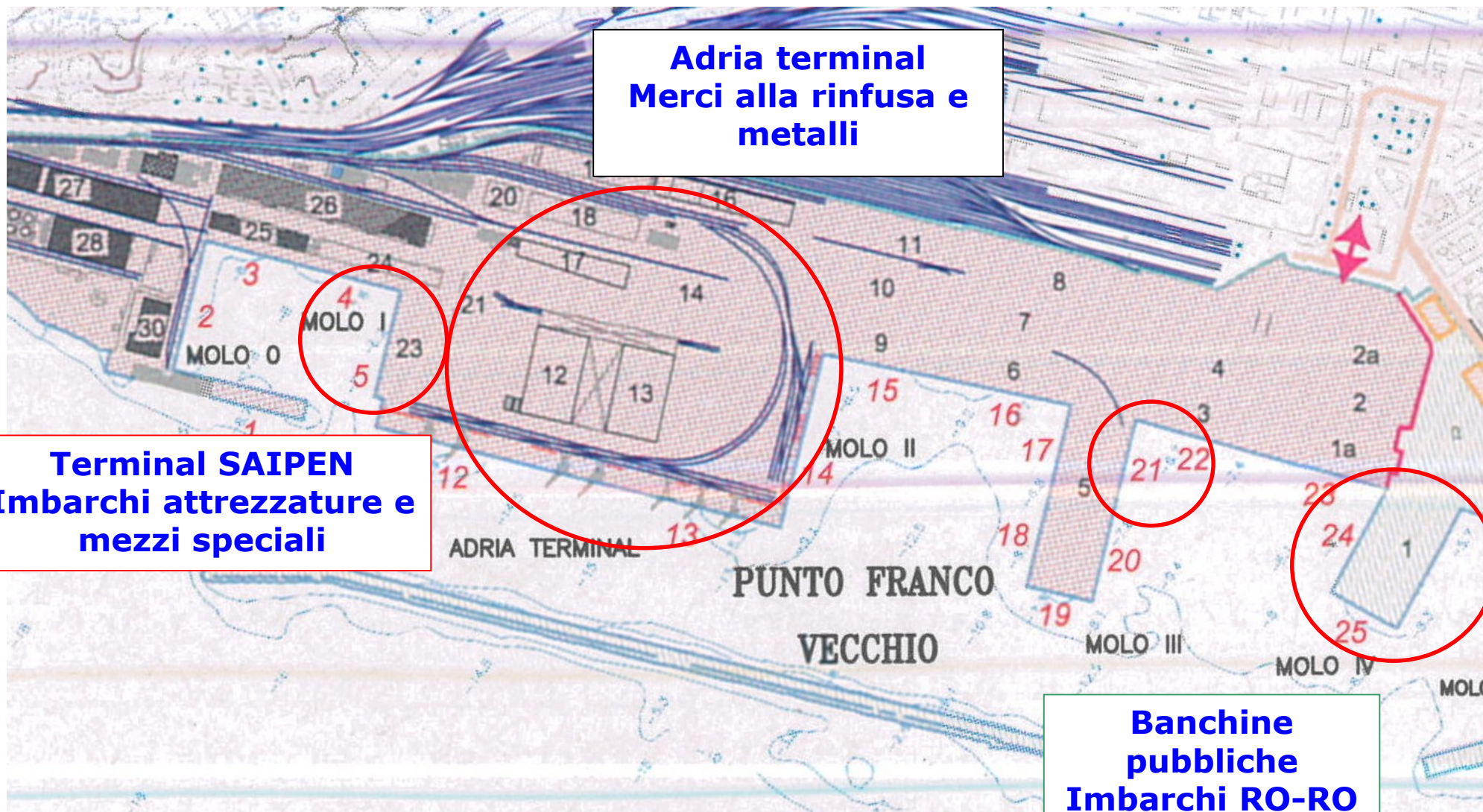
AUTORITÀ PORTUALE DI  
**TRIESTE**

# Le aree portuali di nostro interesse

**Adria terminal  
Merci alla rinfusa e  
metalli**

**Terminal SAIPEN  
Imbarchi attrezzature e  
mezzi speciali**

**Banchine  
pubbliche  
Imbarchi RO-RO**



# Le aree portuali di nostro interesse

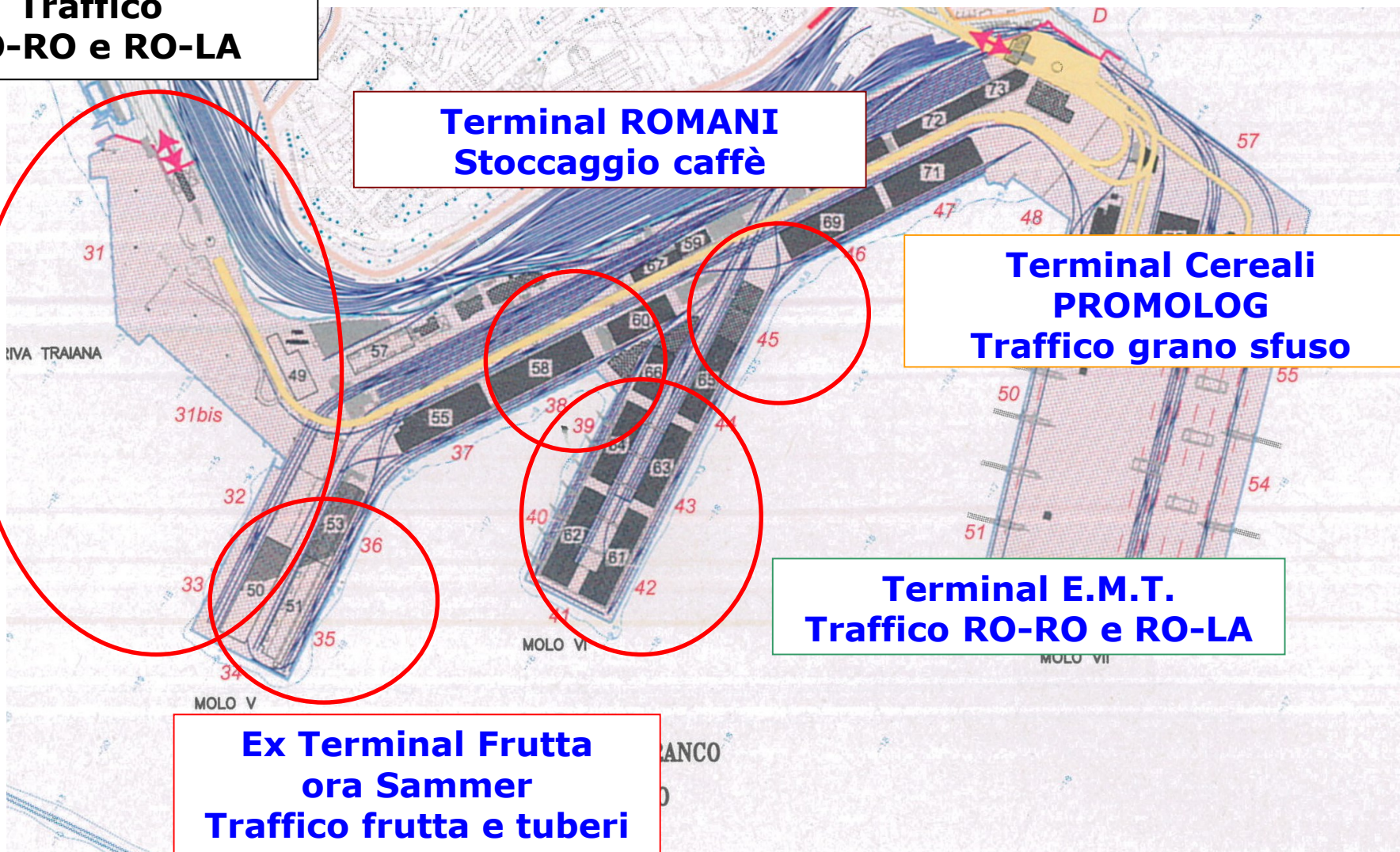
**Terminal Sammer**  
**Traffico**  
**RO-RO e RO-LA**

**Terminal ROMANI**  
**Stoccaggio caffè**

**Terminal Cereali**  
**PROMOLOG**  
**Traffico grano sfuso**

**Terminal E.M.T.**  
**Traffico RO-RO e RO-LA**

**Ex Terminal Frutta**  
**ora Sammer**  
**Traffico frutta e tuberi**



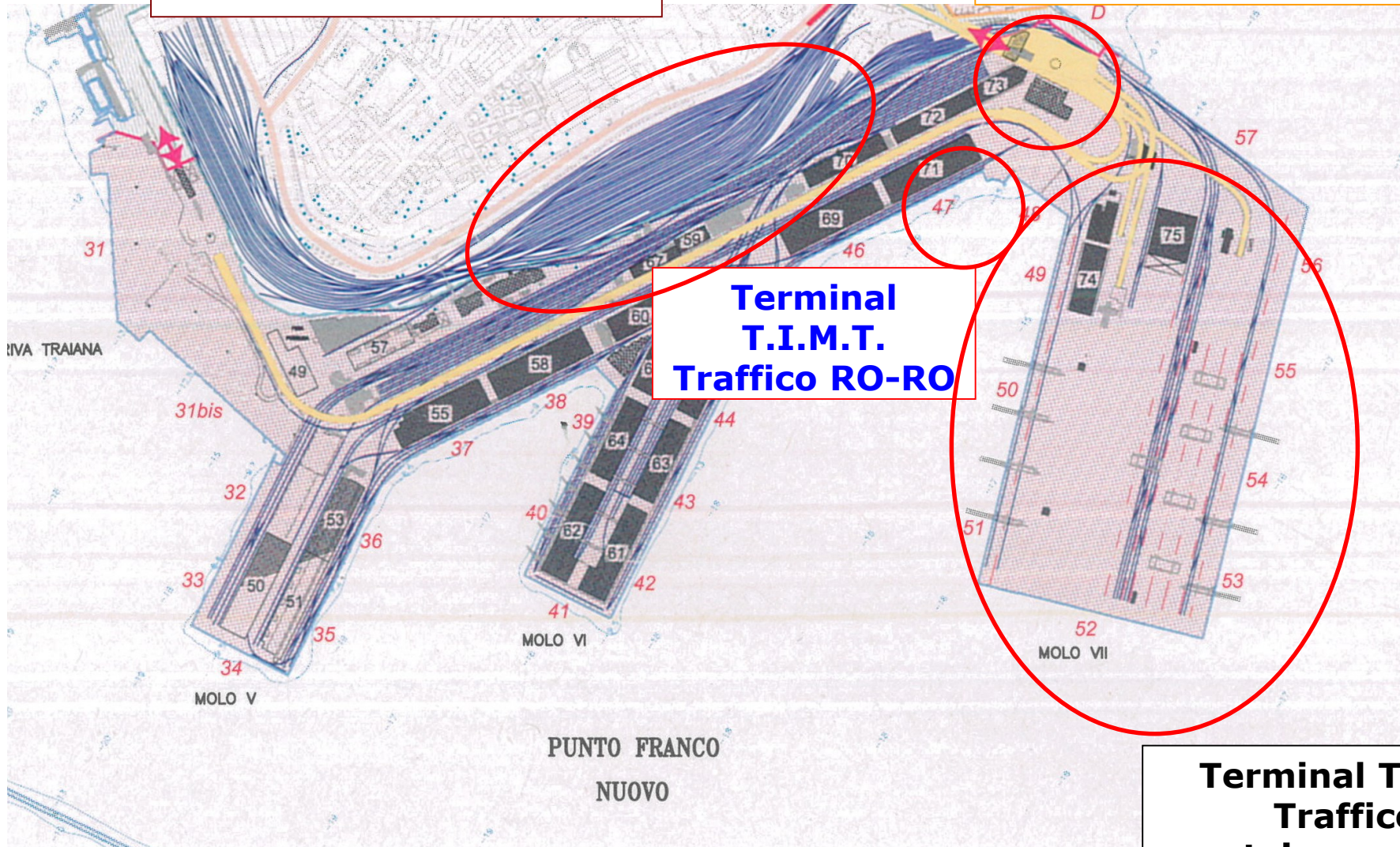
# Le aree portuali di nostro interesse

**Parco ferroviario  
ADRIAFER  
Movimento treni**

**Pacorini SILOCAF  
Stoccaggio e  
lavorazione caffè**

**Terminal  
T.I.M.T.  
Traffico RO-RO**

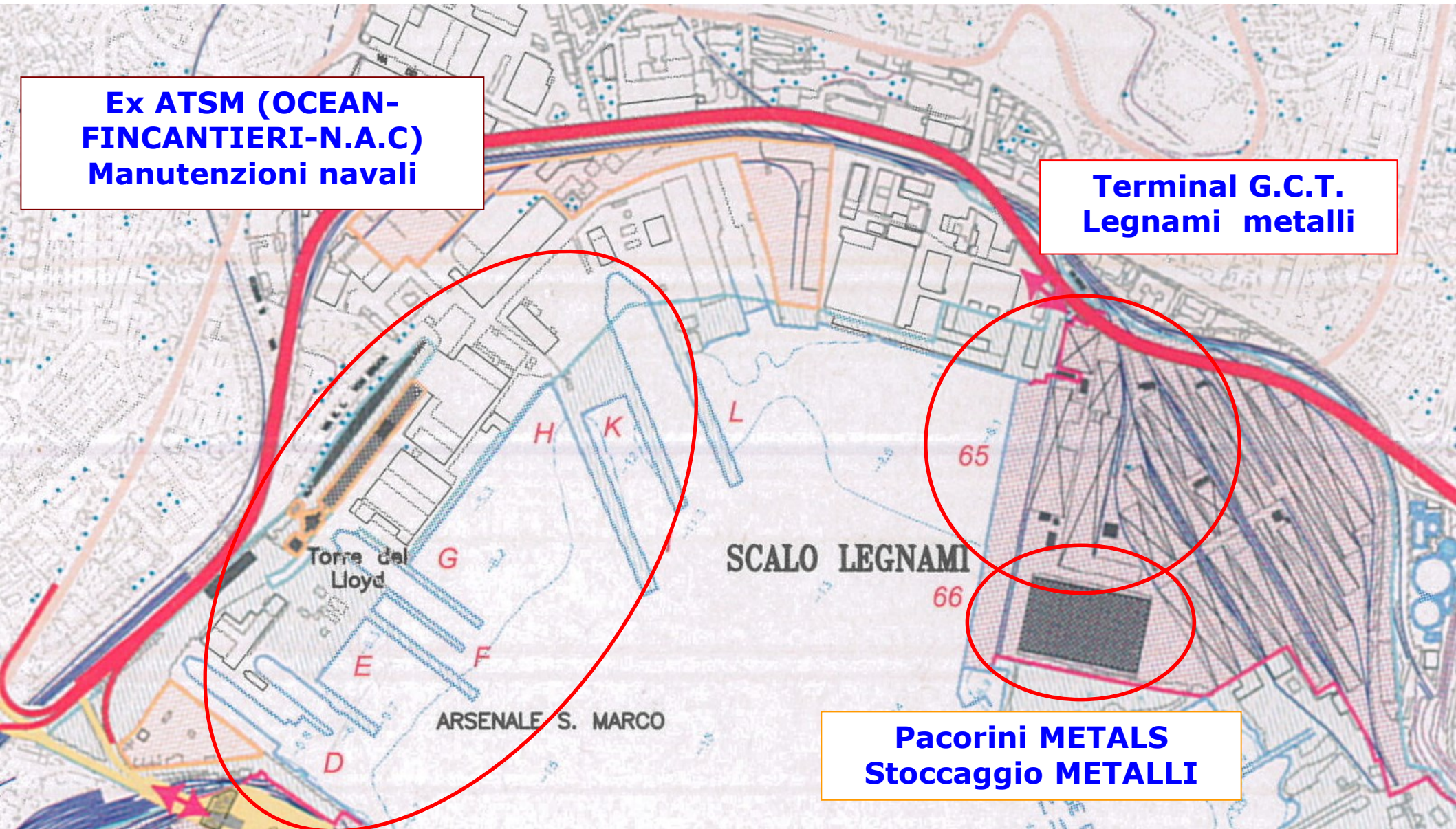
**Terminal T.M.T.  
Traffico  
container e RO-RO**



# Le aree portuali di nostro interesse

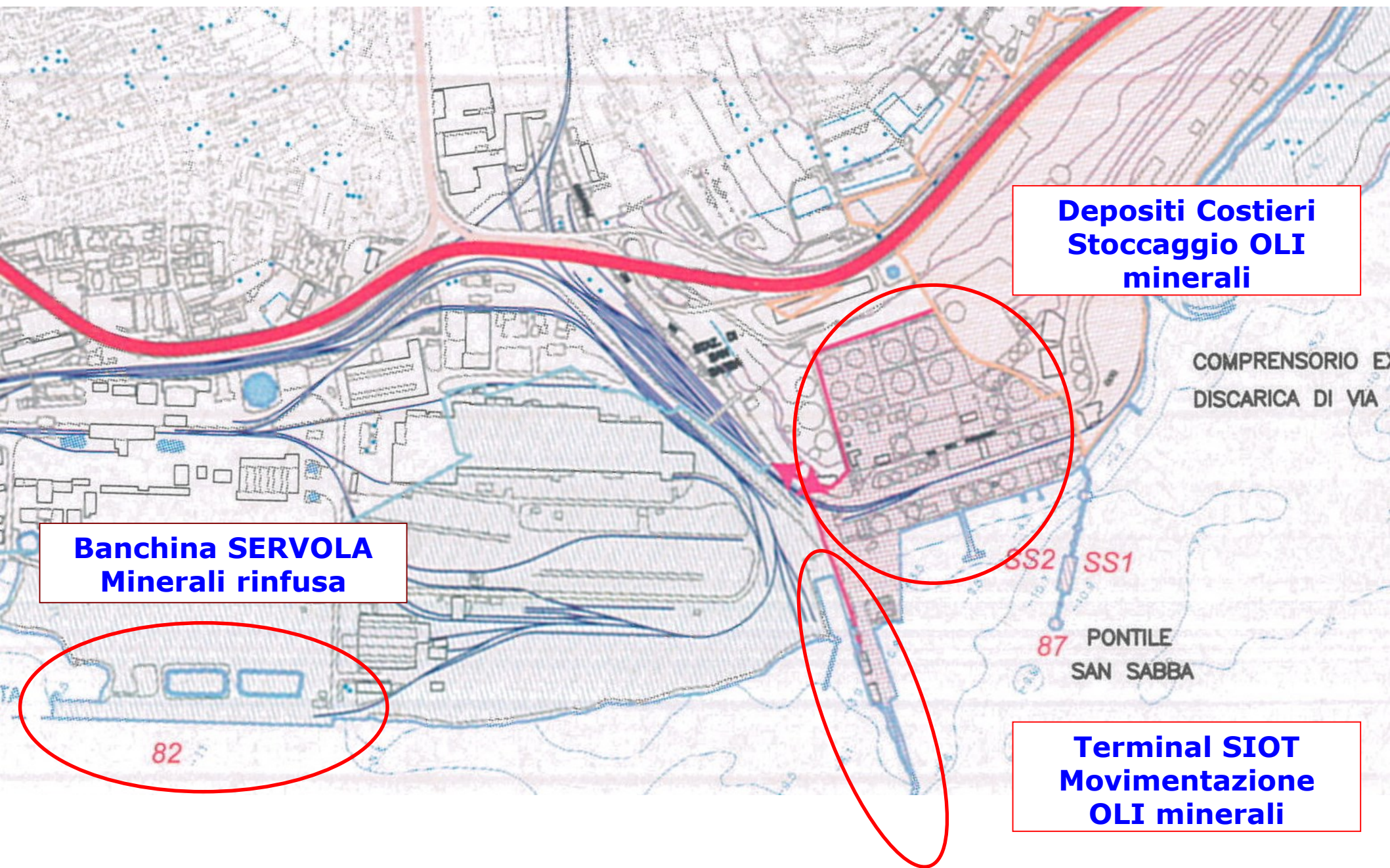
**Ex ATSM (OCEAN-FINCANTIERI-N.A.C.)  
Manutenzioni navali**

**Terminal G.C.T.  
Legnami metalli**



**Pacorini METALS  
Stoccaggio METALLI**

# Le aree portuali di nostro interesse



**Depositi Costieri  
Stoccaggio OLI  
minerali**

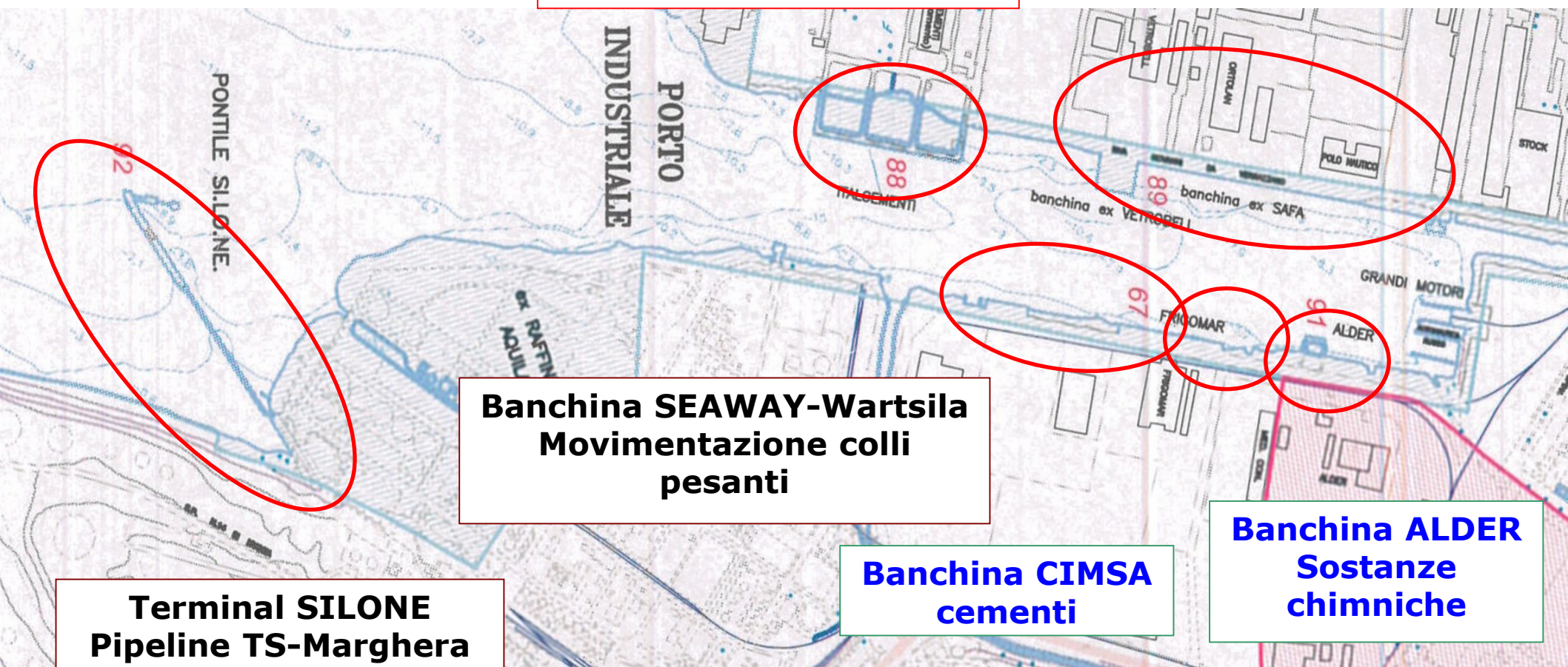
**Banchina SERVOLA  
Minerali rinfusa**

**Terminal SIOT  
Movimentazione  
OLI minerali**

# Le aree portuali di nostro interesse

**Banchina ITALCEMENTI**  
In disuso

**ORTOLAN MARE**  
Metalli e pietrame



**Banchina SEAWAY-Wartsila**  
Movimentazione colli pesanti

**Banchina CIMSA**  
cementi

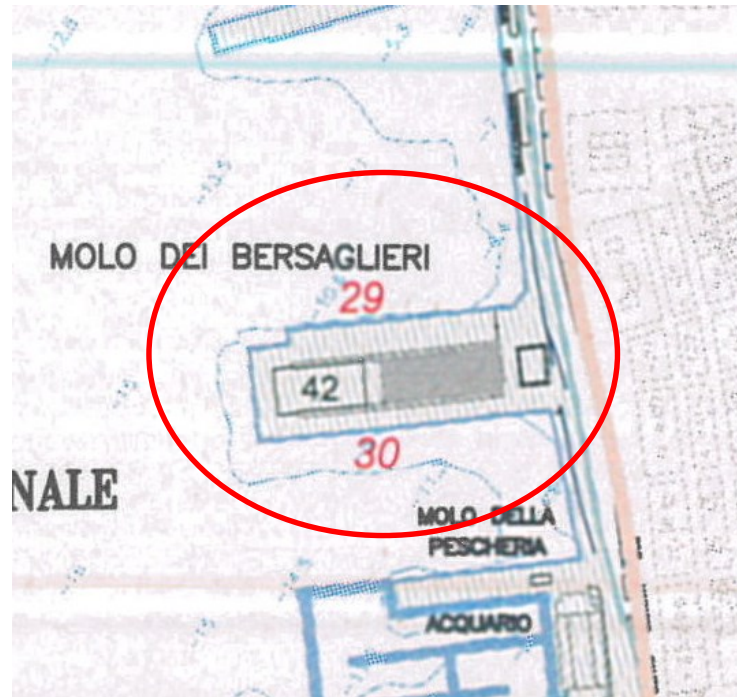
**Banchina ALDER**  
Sostanze chimiche

**Terminal SILONE**  
Pipeline TS-Marghera  
OLII Minerali

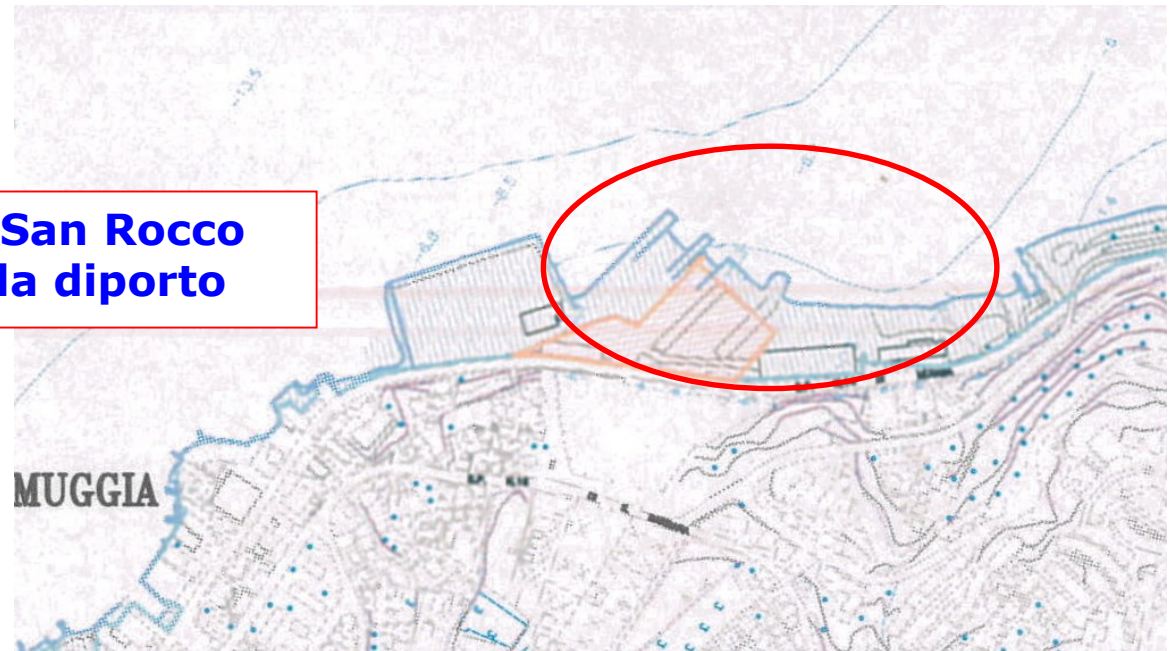


# Le aree portuali di nostro interesse

**Terminal T.T.P.  
passeggeri**



**Cantiere San Rocco  
barche da diporto**





I sopralluoghi nell'area dell'incidente (foto Sterle)



Sandro Paoluzzi, 30 anni, era impegnato con altri due colleghi nella manovra di un locomotore. È in riservata all'ospedale di Cattinara

## Giovane portuale perde una gamba sotto il treno

Rischia anche l'amputazione di un braccio. Aveva appena firmato la lettera di dimissioni

di Maddalena Rebecca

È rimasto schiacciato tra i binari e le ruote di un convoglio ferroviario in manovra all'interno del Puntone nuovo, l'ultima del gravissimo sbrinatorio sul lavoro un portuale di 30 anni. Sandro Paoluzzi, ora ricoverato in prognosi riservata a Cattinara nel reparto di terapia intensiva. Il giovane ha già subito l'amputazione parziale della gamba sinistra e rischia di perdere anche l'uso di un braccio, interessato da cinque fratture scomposte.

Il grave incidente è avvenuto ieri mattina intorno a mezzogiorno, a poche ore di distanza quindi dall'intervento del Presidente della Repubblica Napolitano che, parlando davanti agli operai del cantiere dello Grande viabilità, aveva ricordato la piaga delle morti bianche, assicurando un forte impegno per «spezzare la catena di guasti sul lavoro».

Sandro Paoluzzi era impegnato assieme ad altri due colleghi nella operazione di manovra di un locomotore all'interno del piazzale ferroviario vicino al varco IV. Una manovra che il trentino, socio della Compagnia portuale e in servizio alle scer-



I compagni di lavoro scossi dalla disgrazia (Sterle)

lo giuliano come «aggiuntore» da più di sei anni, aveva ripetuto decine, se non centinaia di volte.

Eppure nonostante la lunga esperienza e la specifica formazione, ieri qualcosa è andato storto. Al momento di eseguire le operazioni di sbraccio e agancio dei vagoni, infatti, l'uomo è finito a terra rimanendo inesorabilmente sotto le ruote.

Secondo le prime e ancora parziali ricostruzioni dell'incidente, a tradire Paoluzzi sarebbe stata la retromarcia ingranata dal locomotore. Fur-

vi sanitari, per la precisione al personale della Capitaneria e agli agenti della polizia. Poche ore prima di subire il grave infortunio aveva firmato la lettera di dimissioni dalla Compagnia Portuale.

che, d'accordo con l'Autorità portuale, ha deciso nel primo pomeriggio di confermare in ogni caso l'assunzione nonostante la gamba amputata, quindi, Paoluzzi diventerà a tutti gli effetti dipendente di Adriafer, naturalmente non più come operario ma con mansioni di tipo amministrativo. Una decisione dettata dalla volontà di non abbandonare il lavoratore e la sua famiglia, già provati dalla tragica fatalità.

«È davvero difficile riuscire a dare una spiegazione a

Stamani alla Marittima un'assemblea aperta a tutti i dipendenti dello scalo triestino. L'attività ripartirà solo dalle 13

## Proclamato subito un giorno di sciopero in porto

I sindacati: «Nessuno ricorda un episodio tanto grave nel piazzale ferroviario»

Sciopero di 24 ore per un'assemblea straordinaria di tutti i lavoratori portuali. Sono le misure decise dai sindacati subito dopo il tragico incidente avvenuto ieri mattina. «Un episodio peraltro anomalo», osserva Angelo D'Adamo della Fil-Cgil: «Ho parlato con diversi altri operai e nessuno ricorda a memoria un fatto tanto tragico all'interno del piazzale ferroviario. Gli incidenti, infatti, si verificano più facilmente in banchina. In questo caso alla base dell'episodio non sembrano esserci negligenze particolari, anche perché il ragazzo, che stava per diventare dipendente di Adriafer, era già formato e non è stato coinvolto allo sbraccio. Al di-



La disperazione di altri operai (Sterle)

vi delle cause, comunque, quanto successo ribadisce la necessità di tenere alta la guardia all'interno dello scalo, dove esiste un generale

problema di sicurezza. È inevitabilmente, impone un'accelerazione ai lavori del tavolo tecnico istituito in prefettura proprio su questo tema. Il

prossimo incontro è fissato per martedì.

«Per noi quell'incontro è anche l'ultima», aggiunge Roberto Gallitelli della Fil-Cgil: «L'Uil di Genova ha chiesto di fare la salita, e le imprese portuali si assumeranno le loro responsabilità. L'episodio di ieri dimostra che le nostre richieste avevano un senso. Negli anni italiani abbiamo subito un'evoluzione ormai con cadenza mensile. Una situazione che non è più possibile accettare, se va della vita delle persone. È arrivato quindi il momento di ripensare l'intero investimento che - conduce Gallitelli - evidentemente non ha portato più».

Proprio per illustrare queste ragioni e ribadire l'impegno a difesa della sicurezza all'interno dello scalo, i sindacati hanno indetto per questa mattina alle 10 nella sede del Cral della Stazione marittima un'assemblea aperta a tutti i portuali triestini. Focuse del dibattito sono l'organizzazione e faranno ripartire l'attività dallo scalo soltanto alle 13.

«Solidarietà ai lavoratori, intanto, arriva dal candidato alle regionali per la Sicilia Arcangelo, Luigi Scarpicci: «Nella nostra città c'è chi continua a lavorare pericolosamente, in condizioni di assoluta insicurezza», assicura il consigliere regionale socialista. Paradossalmente, mentre la maggior parte dei triestini aspetta un forte risarcimento per il danno subito, i portuali continuano a rimanere soli, schiacciati dalle dichiarazioni pubbliche di chi produce flessibilità del

mondo del lavoro e quindi concorrenziali. In confronto agli ottimi operatori di Genova è andata bene a Trieste stavolta non è morto nessuno, anche se un lavoratore ha perso la gamba finendo sotto un treno».

Sulla stessa linea il comunista di Giuliana Paganini, candidato sempre con la Sinistra Arcobaleno: «Sulla sicurezza nei porti di lavoro non c'è nemmeno possibile. È necessario intervenire con fermezza per dare garanzie di sicurezza e dignità. Non è più accettabile, infatti, assistere come il lavoro, oggi, sia sempre più a rischio. È, a maggior ragione, non si possono accettare le opposizioni di Confindustria sul pacchetto sicurezza».



sciopero porto trieste

# Il protocollo prefettizio

**Attivazione della rete degli R.L.S. aziendali e RLSS del sito portuale**

**Condivisione costi di sistema da parte della comunità portuale**

**Individuazione di regole comuni per l'accesso ai terminal portuali da parte degli RLSS**



*Prefettura - Ufficio territoriale del Governo  
di Trieste*

**PROTOCOLLO D'INTESA PER LA PIANIFICAZIONE DI  
INTERVENTI IN MATERIA DI SICUREZZA  
NELL'AMBITO PORTUALE  
DI TRIESTE**

VISTA la legge 28 gennaio 1994 n. 84 e successive modifiche e integrazioni, concernente il riordino della legislazione in materia portuale;

VISTO il decreto legislativo 19 settembre 1994 n. 626 e s.m.i., inerente l'attuazione di direttive riguardanti il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori sul luogo di lavoro;

VISTO il decreto legislativo del 27 luglio 1999 n. 272 relativo all'adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento delle operazioni e servizi portuali, e delle attività di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale;

VISTA la legge 3 agosto 2007, n. 123, relativa a misure in tema di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia;

VISTO il Codice di buone pratiche dell'ILO sulla sicurezza e salute nei porti (edizione 2007);

PRESO ATTO dell'Accordo sottoscritto in Prefettura in data 1° aprile 2008 in materia di sicurezza sul lavoro portuale;

NELLE MORE della emanazione del Decreto legislativo sulla sicurezza in attuazione della citata legge n. 123/07;

# Nascita del Coordinamento degli Organi Ispettivi (C.O.I.)

Non obbligatorio per norma, ma attivo fin dal 6 marzo 2009 in base ad un Protocollo Prefettizio di intesa per la pianificazione degli interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale con funzione di indirizzo, prevenzione e controllo dell'ambito portuale.

29 aprile 2008: sottoscritto l'accordo prefettizio

Settembre 2008: ASL si impegna a fornire tre persone per la vigilanza in porto

6 marzo 2009: istituito il C.O.I.

2 aprile 2009: discusso ed approvato il regolamento del C.O.I.

30 settembre 2009 : primo consuntivo semestrale (oggi annuale entro aprile)

31 maggio 2010: firmata la fase transitoria dell'accordo del 2008

16 dicembre 2015: prima revisione del protocollo e nuovi accordi integrativi

13.06.2017: ASUITS conferma la P.O. del porto con compiti di coordinamento del COI e 1 funzionario come sostituto.

# Con chi operiamo in ambito portuale

Nell'ambito portuale operano numerosi enti di vigilanza e controllo con competenza specifiche ex legge (D.lgs 272/99 - 271/99 – L. 84/94) che operano congiuntamente nell'attività sul campo con l'esigenza di svolgere interventi coerenti e omogenei rispetto le normative.

	<b>ENTI di vigilanza controllo e ordine pubblico</b>
<b>1</b>	<b>Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale ADSPMAO</b>
<b>2</b>	<b>Autorità Marittima – ( Capitaneria di Porto)</b>
<b>3</b>	<b>Direzione Territoriale del Lavoro</b>
<b>4</b>	<b>Istituto Nazionale per l'Assicurazione degli Infortuni sul Lavoro</b>
<b>5</b>	<b>Istituto Nazionale per la Previdenza Sociale</b>
<b>6</b>	<b>Uffici di Sanità Marittima Aerea e di frontiera</b>
<b>7</b>	<b>Vigili del Fuoco</b>
<b>8</b>	<b>Polizia di frontiera marittima</b>

# La vigilanza coordinata sulle operazioni portuali e sulle manutenzione, riparazione o trasformazione delle navi

**Secondo accordi Prefettizi la vigilanza avviene in modo coordinato e programmato con APT – VVF – A.M. in alcuni specifici ambiti di particolare interesse e rischio:**

- **Lavori a caldo a bordo nave**
- **Lavori a caldo in ambito terrestre**
- **Lavori a caldo nei terminal petroliferi**
- **Visite tecnico sanitarie a bordo nave**
- **Imbarchi sbarchi nei terminal portuali**

# Valenza Istituzionale dell'accordo

Sottoscrizione da parte delle parti sociali e datoriali di **misure aggiuntive ed attuative** di specifici ambiti in materia di prevenzione (p.e. formazione dei lavoratori e degli RLSS e modalità di accesso ai luoghi di lavoro)

**Definizione** da parte delle parti sociali e datoriali di **aspetti amministrativi e giuridici** di distacco degli RLSS

**Atto vincolante** per i sottoscrittori laddove richiamato dalle specifiche ordinanze dell'Autorità Portuale in materia di prevenzione (p.e. **Decreto APT 1553/2018**)

**Regola tecnica** per gli enti di vigilanza facenti parte del C.O.I. per l'applicazione di aspetti di prevenzione laddove la norma rimanda agli accordi sociali o consente la volontarietà applicativa (p.e. **libretto formativo**)

# Il nuovo protocollo segnalazioni delle situazioni di rischio

## Art. 5 Segnalazioni situazioni di rischio

Il lavoratore deve segnalare al **proprio superiore gerarchico** e al **RLS** qualsiasi situazione di pericolo interrompendo in caso di situazioni gravi la propria attività chiedendo l'immediato intervento del RSPP aziendale

Se la situazione segnalata non viene risolta dagli RLS e RSPP **l'impresa deve attivarsi** ai sensi dell'art. 4 commi 3 e 4 D.Lgs 272/99

(ripristinare condizioni di sicurezza – obbligo comunicazione alla APT)

L'RLS aziendale **o quello sostitutivo** in caso di mancanza del RLS potrà richiedere l'intervento di un organo di vigilanza che fa parte del C.O.I.

Nelle Aziende dove **non è stato eletto l'RLS**, il lavoratore potrà rivolgersi **direttamente ai RLSS**.



# Il nuovo protocollo - formazione R.L.S.S

## Art. 6 Formazione dei R.L.S.S.

Agli RLSS è garantita la partecipazione ai percorsi formativi e di aggiornamento. Il percorso formativo iniziale è determinato in **32 ore** e l'aggiornamento annuale viene previsto in almeno **8 ore**. **(a prescindere dal numero di lavoratori aziendali – Art. 11 comma 7 del D.Lgs 81/08 prevede l'obbligo solo per le Aziende con almeno 15 dipendenti)**

L'organizzazione e i contenuti dei suddetti corsi formativi **sono concordati in sede di coordinamento del Comitato di Igiene e Sicurezza** e i relativi costi sono a carico dell'Autorità Portuale.

Le Imprese di provenienza, con oneri a proprio carico, garantiscono ai propri lavoratori nominati RLSS la formazione e l'addestramento previsti dagli art. 37 e 71 del D. Lgs n. 81/08 **ai fini del mantenimento dei requisiti professionali previsti per lo svolgimento della mansione di origine** rivestita dal lavoratore.

# Il nuovo protocollo coordinamento degli organi ispettivi

## Art. 9 C.O.I. (Coordinamento degli Organi Ispettivi)

Gli enti aventi funzioni di indirizzo, prevenzione e controllo nell'ambito di applicazione del presente protocollo sono:

**A.S.U.I.T.S., A.P.T., C.P., D.T.L., INAIL , INPS , VVF**

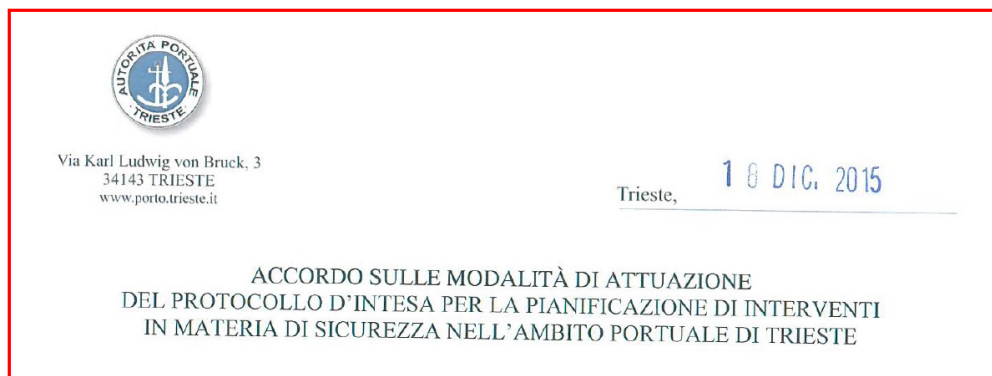
Tutti questi Enti cooperano in coordinamento per rafforzare e rendere più efficace e integrate le attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro nel rispetto delle specifiche competenze e responsabilità previste dalle normative vigenti.

**Ci siamo impegnati nella vigilanza congiunta !!**

# Il nuovo protocollo – Gli accordi integrativi

## Art. 12 Accordi integrativi

Aspetti complementari di attuazione del presente Protocollo sono definiti con separate intese tra le parti sociali con il coordinamento dell'Autorità Portuale



Modalità operative per l'attuazione del ruolo di RLSS



Modalità economiche e contrattuali del distacco



# Il protocollo prefettizio

**Impegna l'ADSPMAO a istituire il Comitato di Igiene e Sicurezza Portuale (C.I.S.) con la presenza degli RLSS e RSPPs nel comitato**

## **D.Lgs. 272/99 - Art. 7 - Comitato di igiene e sicurezza del lavoro**

In sede locale l'Autorita' puo' istituire comitati di sicurezza e igiene del lavoro presieduti dall'Autorita' stessa, con la partecipazione di un rappresentante dell'Azienda Unita' Sanitaria Locale competente, e composti da rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori, per la formulazione di proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

**Riunioni almeno semestrali con gestione operativa in carico a ADSPMAO**

# Il C.I.S strumento per gestire la complessa normativa portuale

Istituito con Delibera APT in data 06.10.2009 si dota di un regolamento con decreto APT in data 25.01.2010

ha come scopo lo studio dei problemi generali e specifici inerenti la prevenzione degli infortuni, l'igiene del lavoro e in generale il miglioramento dell'ambiente di lavoro portuale, formulando proposte e suggerimenti e promuovendo o partecipando ad idonee iniziative.

Organo collegiale	Enti
P.Toffanin – S.Crocco	ASUITS
R.Manzi – F.Rizzi	ASPMAO
F.Benci – F.Podgornik	RSPP (rappresentanti le Imprese portuali)
N. Restuccia - A.Sancin	V.V.F.
V. Pagotto – L.Torcigliani	Autorità Marittima
F.Zulich – D.Vatta – S.Saitta	RLSS
<b>Secondo occorrenza partecipano consulenti esterni : p.e. CHIMICI DEL PORTO</b>	

# Il Comitato di Igiene e Sicurezza Portuale Delibera A.P.T 299/2009

1. Opera in base ad un Regolamento a valenza triennale ed approvato con Decreto N. 1460 dell'APT d.d.21 agosto 2014 (ad oggi pertanto non ancora rinnovato)
2. Ha lo scopo di formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza e igiene del lavoro, anche sulla base di quanto determinato con il Protocollo d'Intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell'ambito portuale di Trieste (indicazioni del COI)
3. E' presieduto dall'Autorità Portuale di Trieste
4. Ha come scopo lo studio dei problemi generali e specifici inerenti la prevenzione degli infortuni, l'igiene del lavoro e in generale il miglioramento dell'ambiente di lavoro portuale, formulando proposte e suggerimenti e promuovendo o partecipando ad idonee iniziative.



# Il Comitato di Igiene e Sicurezza Portuale Delibera APT 299/2009

ALLERT IN BASE A  
INFORTUNIO CON  
POSSIBILE  
FREQUENZA IN  
AMBITO PORTUALE



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale  
Porto di Trieste

COMITATO DI IGIENE E SICUREZZA PORTUALE

ALLARME RISCHIO INCIDENTE/INFORTUNIO SUL LAVORO

**RIMORCHI E SEMIRIMORCHI SENZA MOTRICE**

**Caso A – MOVIMENTO INATTESO**

ALLERT IN BASE A  
INCIDENTE SUL  
LAVORO CON  
POSSIBILE  
FREQUENZA IN  
AMBITO PORTUALE



Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale  
Porto di Trieste

COMITATO DI IGIENE E SICUREZZA PORTUALE

ALLARME RISCHIO INCIDENTE/INFORTUNIO SUL LAVORO

**BATTERIE AVVIAMENTO TRATTRICI PORTUALI**

**SCOPPIO DELL'ACCUMULATORE ELETTRICO**

### Per realizzare questi scopi il Comitato:

1. **si avvale** delle competenze inserite nella propria organizzazione, **di competenze pubbliche o private** presenti sul territorio e della collaborazione di esperti riconosciuti in materia di sicurezza portuale;
2. **suggerisce l'adozione di iniziative dirette allo svolgimento di corsi** sulla sicurezza e igiene del lavoro per datori di lavoro, dirigenti, preposti e lavoratori portuali, nonché per i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza e i responsabili di Servizio di Prevenzione e Protezione in ambito portuale;
3. **persegue l'introduzione e lo sviluppo** dell'insegnamento delle discipline inerenti la sicurezza e igiene del lavoro nell'ambito **della formazione professionale dei lavoratori portuali**

Il CIS si riunisce **in via ordinaria ogni tre mesi** oppure su richiesta di una delle  
Autorità che ne fanno parte