



REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA

Azienda Sanitaria Universitaria
Integrata di Trieste



Trieste 24 settembre 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. Simon Crocco - 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

	LIMITI DEMANIALI
	AREE DEMANIALI
	LIMITI DOGANALI
	AREE DOGANALI
	LIMITI PATRIMONIALI
	AREE PATRIMONIALI
	LINEE FERROV.
	EDIFICI PORTUALI
	NUM. MAGAZZINI
	NUM. ORMEGGI
	VARCHI DOGANALI

Scala: 1 : 25.000

Mentre il compartimento Marittimo di Trieste va dalla foce del Timavo (asse mediano) al posto di blocco di San Bartolomeo – Competenza Autorità marittima (G.U. n. 226 del 29.09.2015)

Punta RONCO

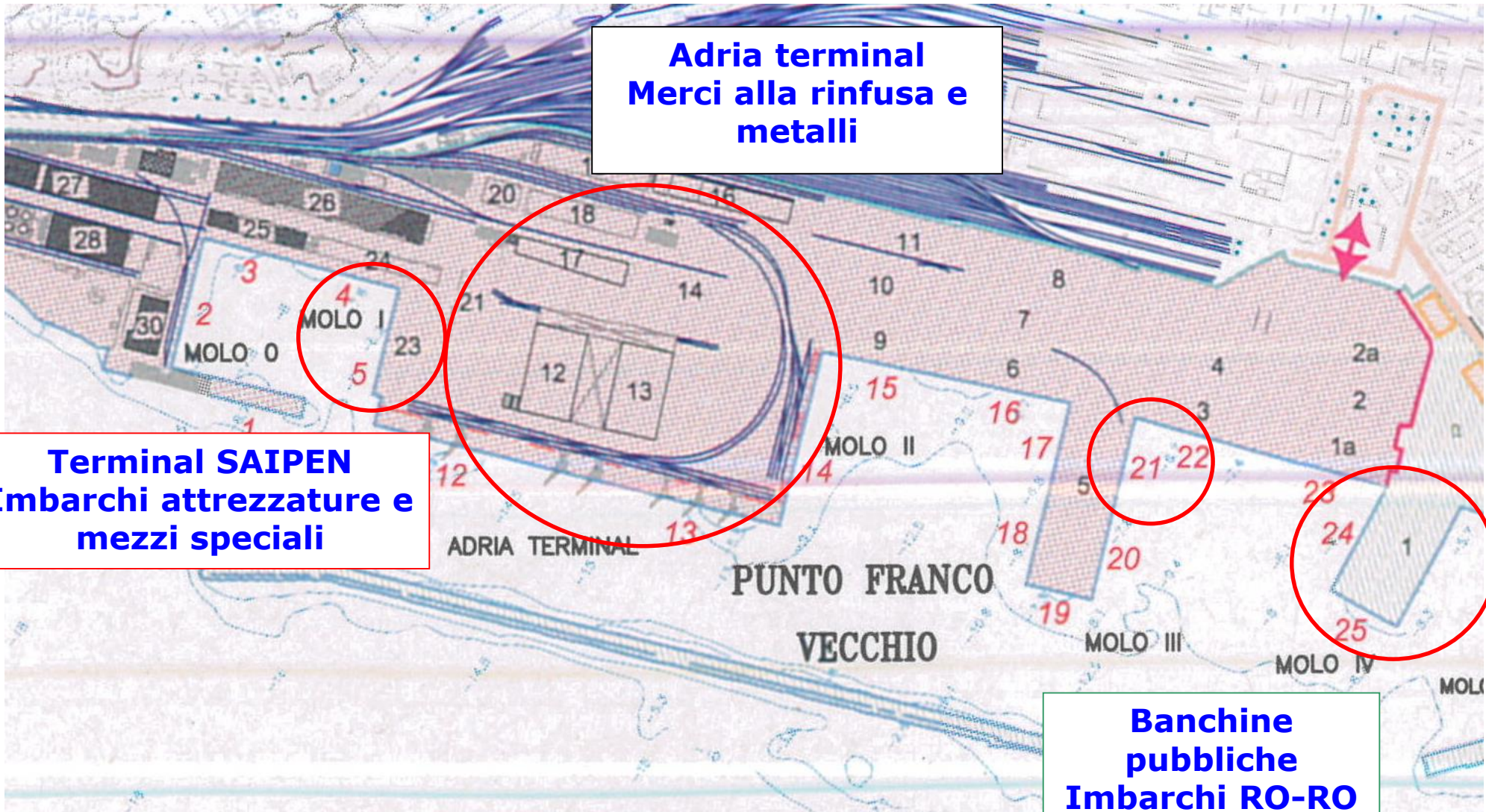
AUTORITÀ PORTUALE DI
TRIESTE

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

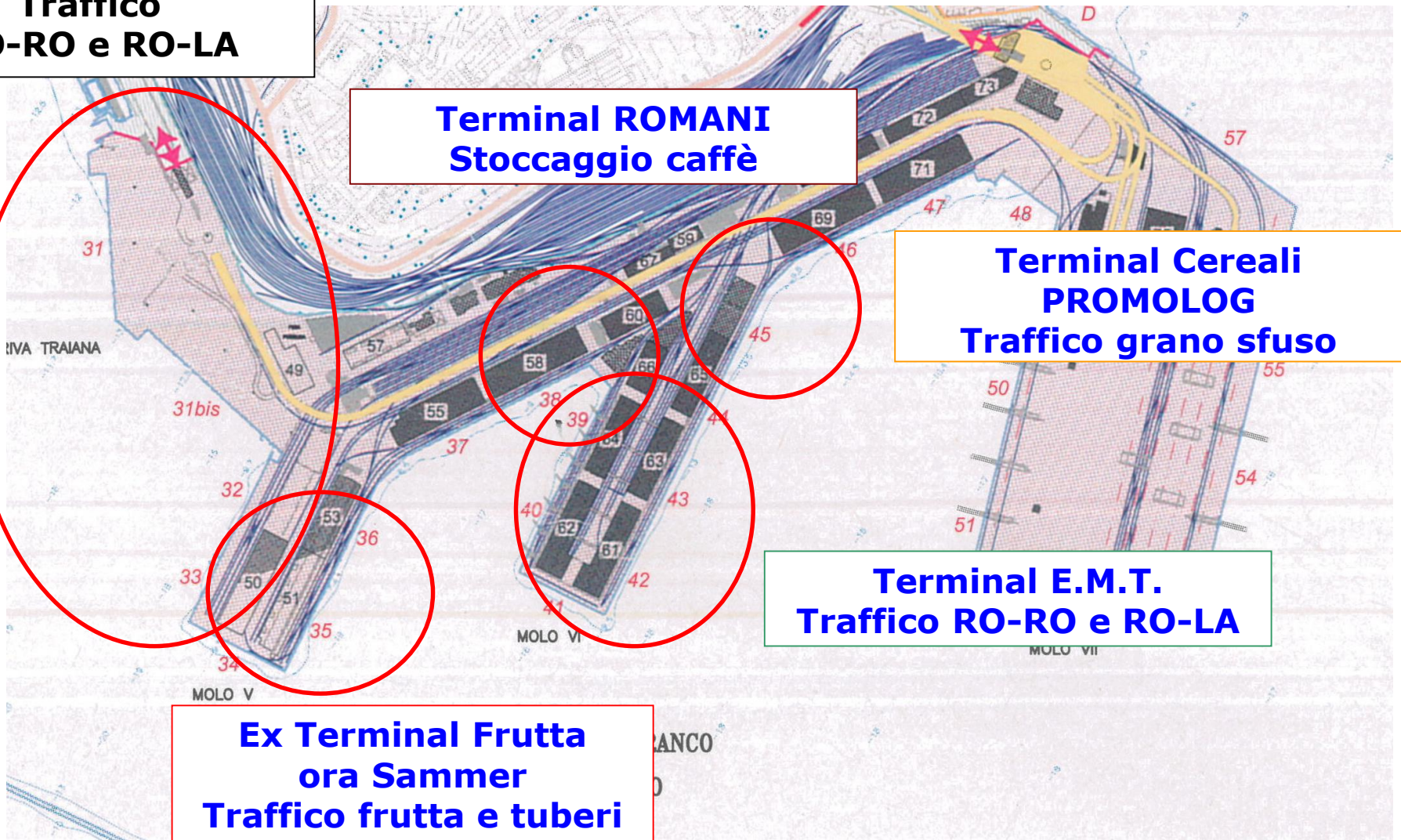
Terminal Sammer
Traffico
RO-RO e RO-LA

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



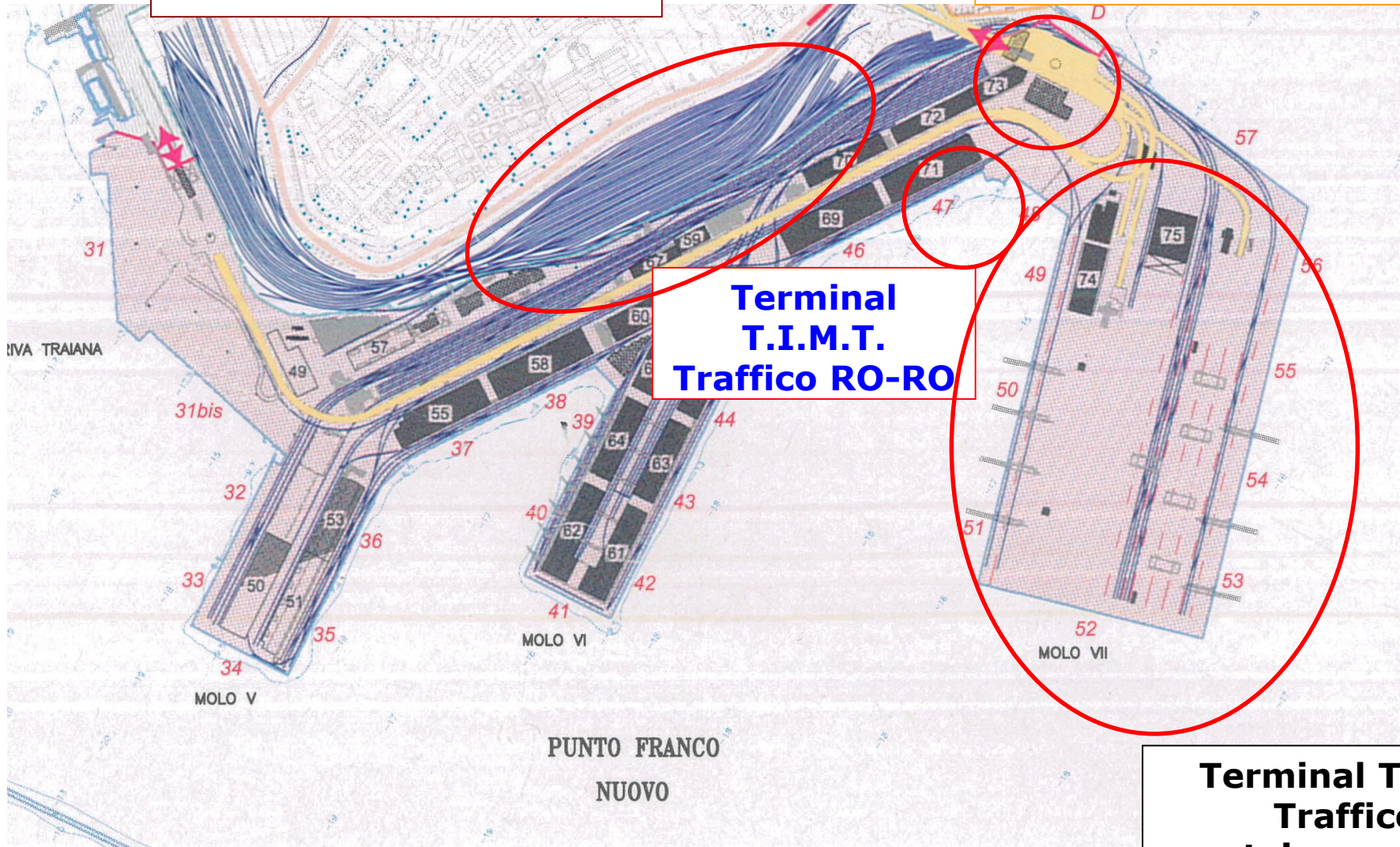
Le aree portuali di nostro interesse

**Parco ferroviario
ADRIAFER
Movimento treni**

**Pacorini SILOCAF
Stoccaggio e
lavorazione caffè**

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

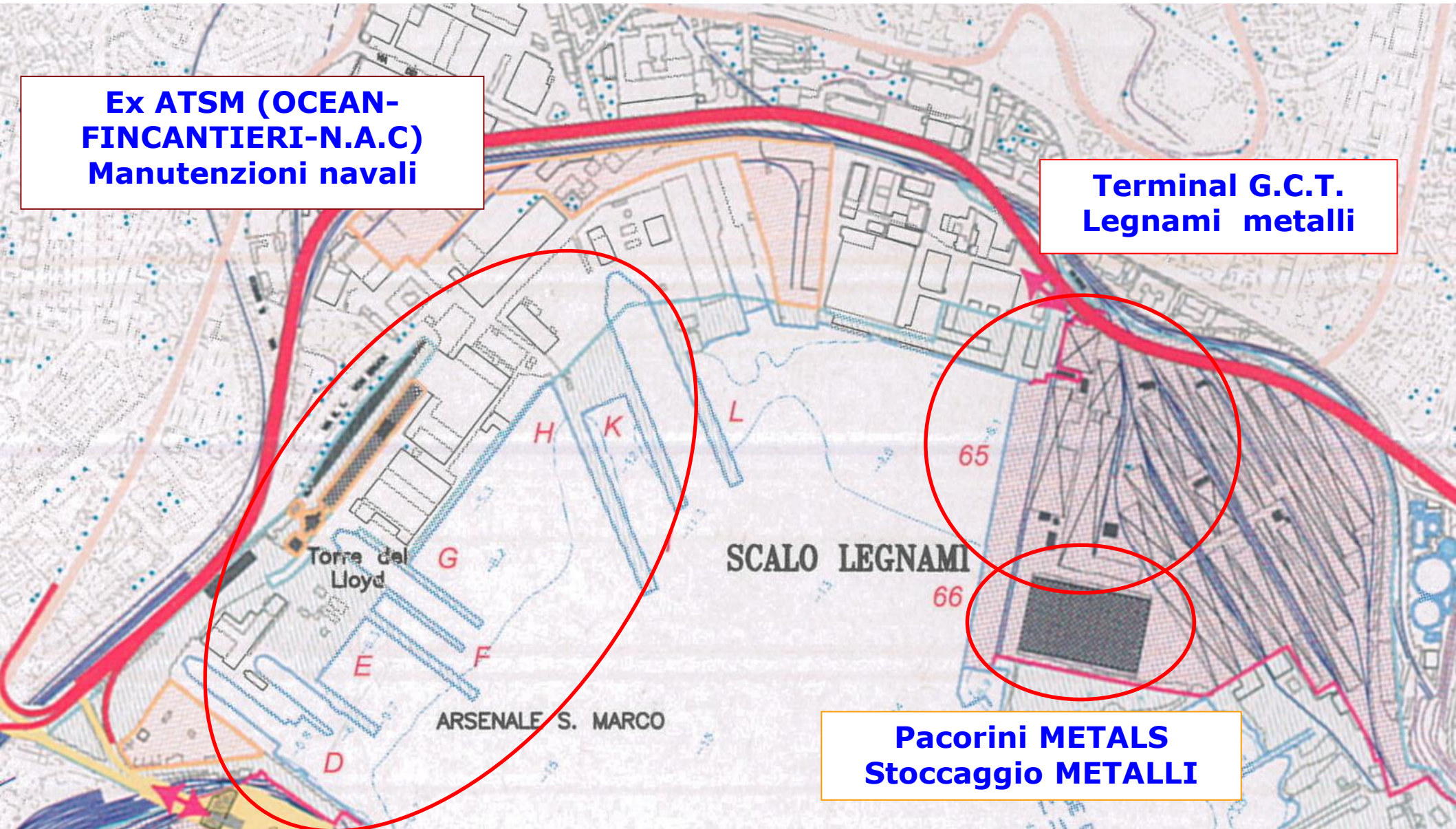
**Terminal T.M.T.
Traffico
container e RO-RO**



Le aree portuali di nostro interesse

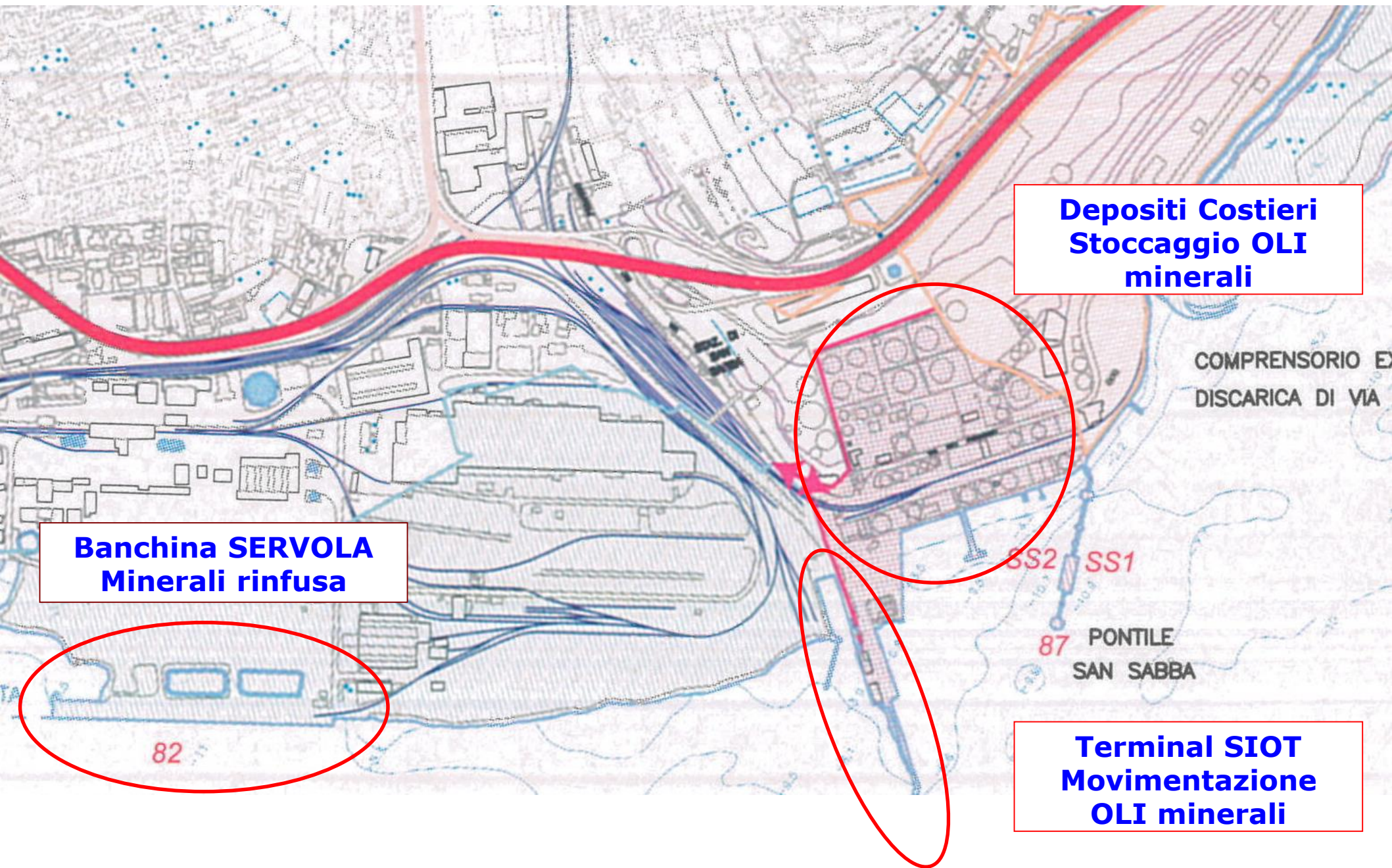
**Ex ATSM (OCEAN-FINCANTIERI-N.A.C.)
Manutenzioni navali**

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



**Pacorini METALS
Stoccaggio METALLI**

Le aree portuali di nostro interesse



**Depositi Costieri
Stoccaggio OLI
minerali**

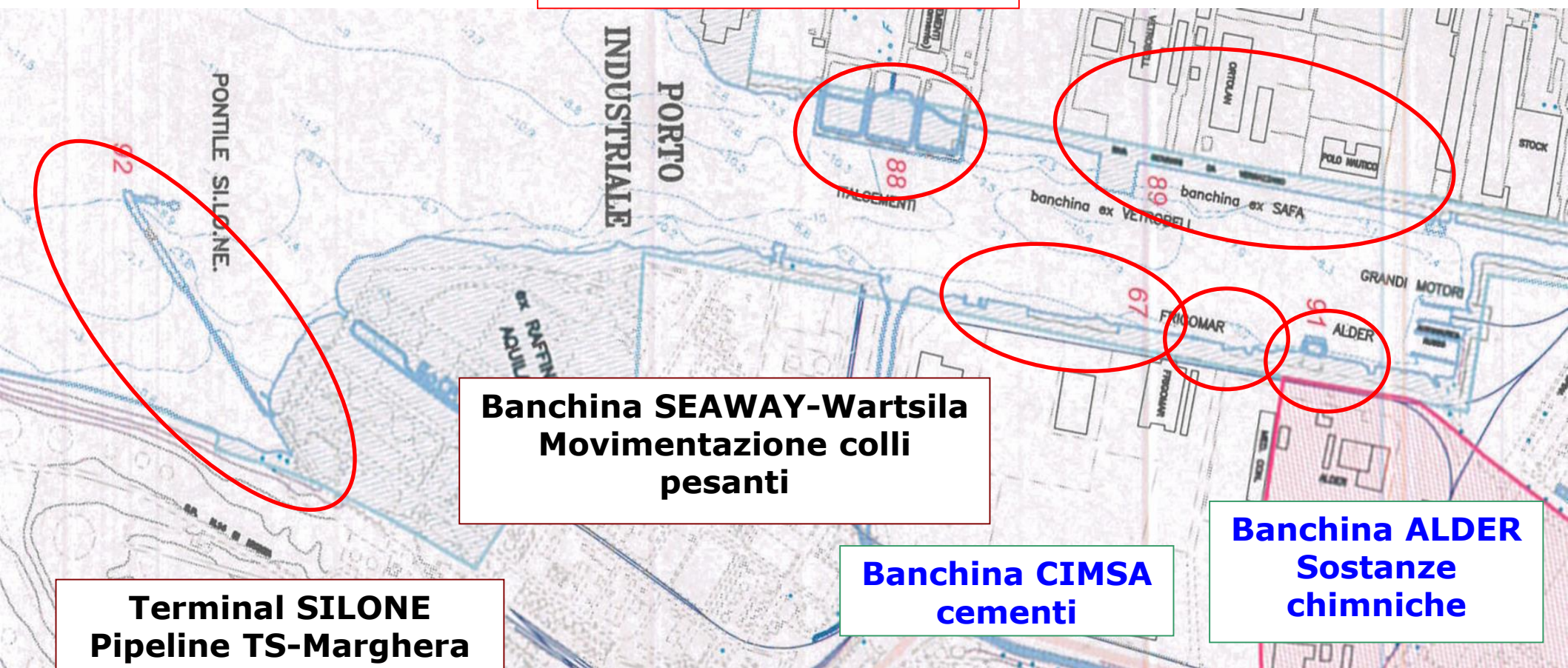
**Banchina SERVOLA
Minerali rinfusa**

**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

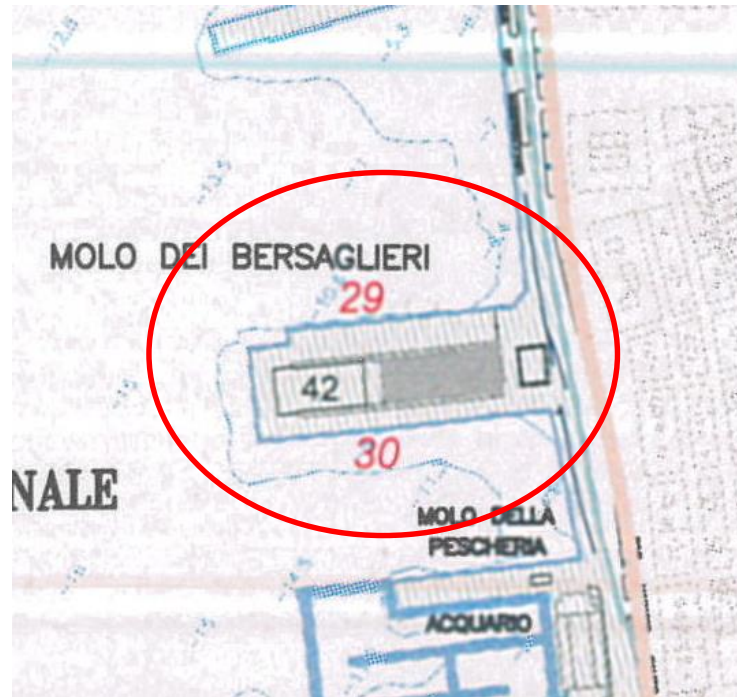
Terminal SILONE
Pipeline TS-Marghera
OLII Minerali

Banchina CIMSA
cementi

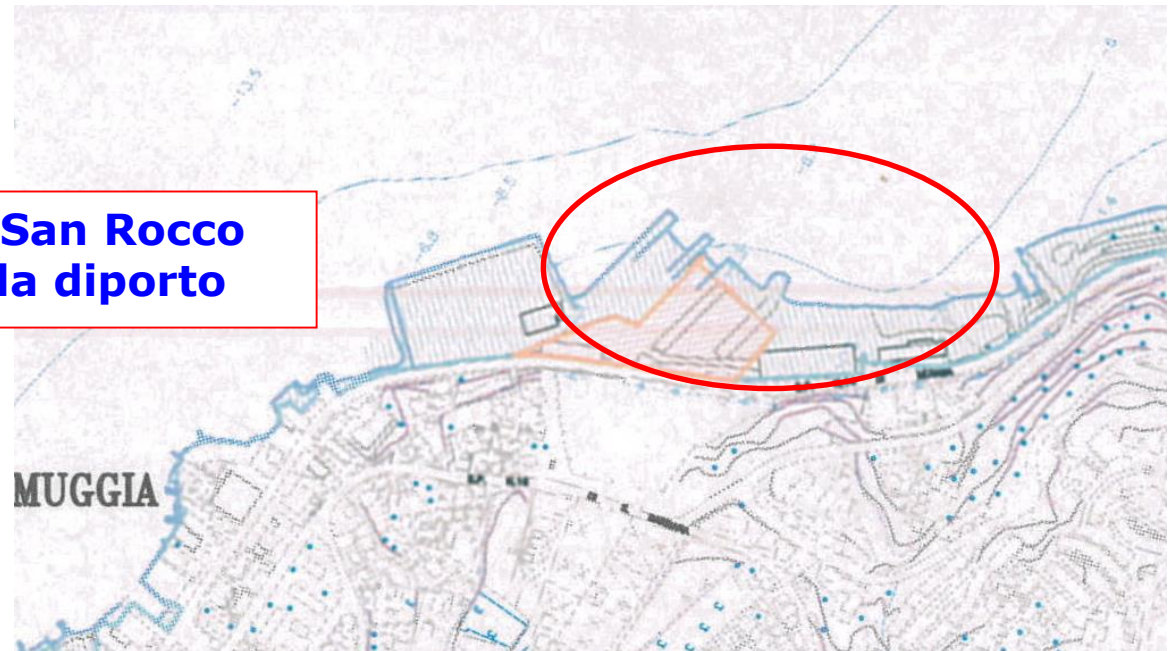
Banchina ALDER
Sostanze chimiche

Le aree portuali di nostro interesse

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



**Cantiere San Rocco
barche da diporto**





I soccorsi 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 franco nuovo. Vittima del gravissimo sfortunato sul lavoro è 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-

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 sgrancio e sganco dei vagoni, infatti, l'uomo è finito a terra rimanendo inesorabilmente sotto le ruote. Una disgrazia apparentemente inspiegabile, che ha lasciato senza parole gli altri lavoratori portuali, immediatamente accesi in scapito in segno di solidarietà.

Sotto choc in particolare gli altri due componenti della squadra del paranco infantiato, rispettivamente il manovratore e il locomotista, scoppiati dopo l'incidente in un pianto disperato.

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



I compagni di lavoro scossi dalla disgrazia (Sterle)

vi sanitari, per la precisione la coordinatrice della sicurezza in porto e un tecnico del Dipartimento di prevenzione, intervenuti sul posto assieme ai sanitari del 118,

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.

Mortedi prossimo, avrebbe stato ufficialmente il grave infortunio avvenuto ieri mattina. «Un incidente 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 Adriador, era già formato e non è stato coinvolto alle stregue. Al di-

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 Adriador, 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 in tutto e assemblea straordinaria di tutti i lavoratori portuali. Sono le misure decise dai sindacati subito dopo la notizia del tragico incidente avvenuto ieri mattina. «Un incidente 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 Adriador, era già formato e non è stato coinvolto alle stregue. Al di-



La dispersione 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'attenzione ai lavori del tavolo tecnico attuale in preferenza proprio su questo tema. Il

prossimo incontro è fissato per martedì.

«Per noi quell'incontro è anche l'ultimo», aggiunge Roberto Gallitelli della Fil. Cgil: «L'11 di questo mese si è in salita, e le imprese parziali si assumeranno le loro responsabilità. L'episodio di ieri dimostra che le nostre richieste avevano un senso. Negli anni, italiani e stranieri si sono uccisi a causa di un errore commesso. Una situazione che non è più possibile accettare, né va della vita delle persone. Il nostro quindi il momento di ripensare l'intero investimento che - conduce Gallitelli - evidentemente non ha più posto».

Proprio per illustrare queste ragioni e ribadire l'impegno a difesa della sicurezza all'interno dello scalo, i sinda-

cati hanno indetto per questa mattina alle 10 nella sede del Cral della Stazione marittima un'assemblea aperta a tutti i portuali triestini. Presenziato dai dirigenti dell'organizzazione si faranno ripartire l'attività dallo scalo soltanto alle 13.

«Solidarietà ai lavoratori, in tanto, arriva dal candidato alle regionali per la Sinistra democratica, Luigi Berlinguer: «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 porto, i portuali continuano a rimanere soli, schiacciati dalle dichiarazioni pubbliche di chi produce l'instabilità del

mondo del lavoro e tariffe concorrenziali. In confronto agli ottimi operai 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 Giuliano Pisapia, candidato sempre con la Sinistra democratica. «Sulla sicurezza nei porti di lavoro non c'è nemmeno possibilità. È necessario intervenire con fermezza per dare garanzia 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».



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.

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

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**)

L'organizzazione del coordinamento C.O.I.

I punti di forza:

Operatività snella dell'organismo

Eliminazione delle complesse gerarchie Aziendali

Messa a disposizione di un ufficio in ambito portuale utilizzabile da tutti i soggetti

Nomina di un Ente (ASUITS) con compiti di coordinamento e individuazione di un responsabile con incarico specifico (coordinamento o P.O.)

Approvazione di un regolamento scritto

Periodico confronto con l'ufficio di gabinetto della Prefettura

I punti di debolezza:

Quantità delle risorse umane disponibili nei vari Enti

Difficoltà a raccogliere e diffondere le buone pratiche nazionali e internazionali

Rete nazionale di coordinamento composta da funzionari con poca esperienza

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

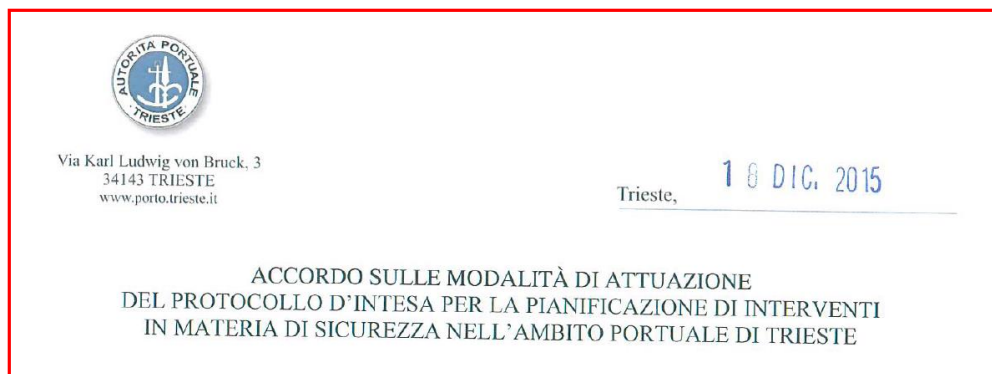
Tutti questi Enti cooperano in coordinamento per rafforzare e rendere più efficace e integrate le attività di prevenzione e vigilanza in materia di salute e sicurezza sul lavoro nel rispetto delle specifiche competenze e responsabilità previste dalle normative vigenti.

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
Secondo occorrenza partecipano consulenti esterni : p.e. CHIMICI DEL PORTO	

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