



I porti sono un sito complesso dove la compresenza di molte lavorazioni e soggetti genera i cosiddetti rischi da interferenza. L'introduzione di tecnologie e sistemi organizzativi pensati a questo scopo può ridurli, ma la loro introduzione dovrebbe essere contrattata con il sindacato per evitare l'insorgere di altri tipi di rischi. In ogni caso, altre misure su altri fronti si rendono necessarie.

C'è innanzitutto il tema del modello organizzativo dei porti, che incide indirettamente anche sulla salute e sicurezza sul lavoro. I porti sono caratterizzati da flussi di lavoro altalenanti e sinusoidali con picchi e flessi. In questo contesto il legislatore ha previsto l'articolo 17 che, a seguito di una gara europea, è deputato a fornire il lavoro temporaneo. Abbiamo quindi un pool di manodopera in grado di governare tutte le lavorazioni con grandi professionalità e una flessibilità altrimenti impossibili da avere, dalla conduzione di mezzi complessi e semplici che si tratti di movimenti verticali o orizzontali oltre che il rizzaggio e derizzaggio. Al fine di evitare la frammentazione delle attività e una minore esposizione ai rischi da interferenze va quindi evitata la cessione di segmenti del ciclo portuale da parte degli art.18 (terminal) ad imprese articoli 16 (imprese portuali). Inoltre, nella complessa filiera del ciclo nave successivo al suo attracco, contribuiscono, con la loro strategicità, le manovre ferroviarie e le guardie ai fuochi. Tali attività necessitano di un coordinamento tra le singole specifiche normative di riferimento per la realizzazione di un unico modello di prevenzione su salute e sicurezza, in linea con le necessità già individuate per l'intero sedime portuale. Allo stesso modo, vanno attenzionate tutte le fasi relative alle operazioni di entrata ed uscita dal porto unitamente a quelle di attracco in quanto frutto dell'interazione delle diverse competenze in capo ai servizi tecnico-nautici (ormeggiatori, rimorchiatori, piloti e servizi antinquinamento), che dovrebbero contemperare tutte quelle difficoltà legate alla velocità della nave e che incide fortemente sulle operazioni di "voltaggio" delle cime.

Anche il tema dell'autoproduzione nei porti ha implicazioni dirette sulla salute e sicurezza dei lavoratori, a partire dai lavoratori marittimi che dopo aver lavorato per settimane, se non mesi, durante le fasi di navigazione, si ritroverebbero a dover eseguire lavorazioni, aggiuntive e non previste, per le quali non sono formati ed ai quali non si applica la norma (Dlgs.272) ma una normativa specifica dedicata (Dlgs.271). L'autoproduzione delle operazioni e servizi portuali genera una spirale al ribasso delle condizioni di lavoro, e quindi anche degli standard di salute e sicurezza sul lavoro, nonostante la normativa

preveda che il personale marittimo adibito a tali mansioni debba essere in aggiunta alla tabella di armamento e l'autoproduzione possa essere svolta solo in assenza di artt. 16 e 17 disponibili a svolgere quel lavoro. Perciò, anche nell'interesse della salute e sicurezza dei lavoratori, si rende necessaria l'emanazione del decreto attuativo da parte del Mims.

Occorre poi prestare attenzione alla valutazione dei rischi. Il Dvr e, dove esistono aziende in appalto, il Duvri (Documento Unico di Valutazione dei Rischi Interferenti), devono essere aggiornati in coerenza con le effettive dinamiche del ciclo produttivo portuale, stabilendo procedure utili a garantire la salute e sicurezza per tutte le professioni, anche in relazione al diverso tipo di lavorazione (container, rinfuse, traghetti, semirimorchi, ecc..) e con particolare attenzione alla logistica dei percorsi, sia dei mezzi che delle persone, e al rischio di interferenze. Più in generale, è opportuna l'armonizzazione delle pratiche tra i diversi terminal, in particolare quando trattano lo stesso tipo di merce, dal momento che la maggior parte degli infortuni si verificano tra l'operatore dell'impresa portuale conduttore di mezzi meccanici e un soggetto che svolge una diversa lavorazione (ad esempio, autisti, marinai o finanche passeggeri).

Nonostante i porti siano stati, in ragione dei rischi da interferenza che vi sono, il primo e il principale luogo di sperimentazione degli Rls di sito, che ha anche ispirato il Testo Unico del 2008, ci sono ancora delle criticità con riferimento a questa figura, che devono essere affrontate sia per migliorarne l'efficacia nel settore che per costituire un possibile modello anche per altri siti complessi. Una delle maggiori criticità riguarda la possibilità di accedere ai luoghi di lavoro, che è soggetta al preavviso a meno che non sia avvenuto un infortunio grave. È pertanto auspicabile un intervento normativo, o in subordine attraverso protocolli nazionali o di sito, che semplifichi e renda esigibile l'attività di prevenzione e di informazione sui posti di lavoro da parte degli Rls e Rls di Sito. Inoltre, l'Rls di sito dovrebbe sempre essere coinvolto nelle visite congiunte di Inail, Asl e altri soggetti deputati alla vigilanza.

SUL LAVORO VAISICUR*: LA CAMPAGNA DI FILT CGIL