

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

**Doc. XXII-bis
n. 5 Allegati
Volume IV
Tomo II**

COMMISSIONE PARLAMENTARE D'INCHIESTA

**SUGLI INFORTUNI SUL LAVORO, CON PARTICOLARE RIGUARDO
ALLE COSIDDETTE «MORTI BIANCHE»**

Istituita con deliberazione del Senato del 23 marzo 2005

RACCOLTA DI ATTI

VOLUME QUARTO

TOMO II

Relatore sen. Oreste TOFANI

Approvata dalla Commissione nella seduta dell'8 marzo 2006

INDICE

Volume quarto (2 Tomi)

Tomo I

Sopralluoghi

Sopralluogo a Milano del 25 luglio 2005	
PREFETTURA DI MILANO.....	
• Dati infortuni lavoro avvenuti a Milano e in Lombardia nel 2004 e 2005 e raffronti con anni precedenti;.....	Pag. 1
• Protocollo di legalità tra Prefettura Milano e Tav-Treno Alta velocità S.p.A. (14.3.05);.....	" 33
• Protocollo di intesa per la tutela della legalità nei rapporti di lavoro e il contrasto a fenomeni di intermediazione abusiva di manodopera (5.10.04);	" 41
• Protocollo di intesa per la tutela della legalità nei rapporti di lavoro e il contrasto a fenomeni di intermediazione abusiva di manodopera nel settore dell'edilizia (5.10.04);	
• Protocollo di legalità tra Prefettura di Milano e Milano Mare - Milano Tangenziali S.p.A. (23.3.04);.....	" 51
• Protocollo d'Intesa per la regolarità e la sicurezza del lavoro nel settore delle costruzioni (11.12.2003);.....	" 69
• Attività del Gruppo di lavoro permanente per la sicurezza sul lavoro ed il lavoro sommerso (costituito presso la Prefettura di Milano nell'ottobre 2000).....	" 81
ASL – CITTA' DI MILANO	
• Contesto e rischi lavorativi nel settore edilizia: sintesi situazione del settore edilizia dal punto di vista della sicurezza ed igiene sul lavoro (21.10.05).....	" 115
FILLEA-CGIL, SEGRETERIA PROVINCIALE DI MILANO ...	
• Dati relativi ai lavoratori stranieri iscritti alle Casse Edili nelle Province di Milano e Lodi negli anni 1996-2004.....	" 121
REGIONE LOMBARDIA-AGENZIA REGIONALE PER IL LAVORO.....	
Vademecum informativo: Conoscere il mio lavoro (testo in varie lingue).....	
	" 123
INAIL – LOMBARDIA	
• Rapporto annuale regionale 2004 (pubblicato ottobre 2005);.....	" 155
EDIZIONI COMEDIT 2000	
• L. Lusenti- P. Pinardi, Vite da cantiere, (luglio 2005).....	" 247

Sopralluogo a Taranto e Brindisi del 26 settembre 2005.....	
GRUPPO ILVA.....	
• Scheda tecnica sullo stabilimento di Taranto (2005)	" 367
INAIL-TARANTO.....	
• Andamento infortuni e malattie professionali 2002, 2003, 2004 e proiezioni 2005	" 399
MINISTERO LAVORO – SERVIZIO ISPEZIONE.....	
• Attività ispettiva svolta nel 2004-2005 in provincia di Taranto (26.09.05).....	" 427
POLIMERI EUROPA	
• Scheda tecnica sullo stabilimento di Brindisi (26.09.05);...	" 437
• Scheda informativa sui rischi di incidente (gennaio 2004).	" 459
CGIL-BRINDISI	
• Infortuni sul lavoro del 2004 in provincia di Brindisi denunciati all'INAIL;.....	" 477
• Sintesi degli studi esistenti sullo stato di salute della popolazione a Brindisi (marzo 2004).....	" 481
LEGAMBIENTE.....	
• Documentazione concernente gli infortuni sul lavoro nel Petrolchimico di Brindisi ed i relativi procedimenti penali	" 491
FORUM AMBIENTE SALUTE E SVILUPPO	
• Note relative al Forum sui morti del petrolchimico (26.09.05);.....	" 495
• Cambiare rotta, a cura del Forum Ambiente salute e sviluppo c/o studio De Carlo – Brindisi (maggio 2005)	" 507
MEDICINA DEMOCRATICA.....	
• Aspetti sanitari ed epidemiologici (26.09.05).....	" 643

Tomo II

Sopralluoghi

Sopralluogo a Genova del 17 ottobre 2005

PREFETTURA DI GENOVA	
• Appunto dell'Ufficio per la sicurezza negli ambienti di lavoro;.....	Pag. 1
• Protocollo d'intesa (16.12.03).....	" 7
DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO	
• Dati statistici	" 11
INAIL-SEDE DI GENOVA.....	

• Primi dati parziali sugli infortuni sul lavoro e malattie professionali nell'area portuale e nel settore della cantieristica genovese (12.10.05);	"	13
• Aziende operanti nel settore della cantieristica, riparazioni e costruzioni (tabelle)	"	21
ASL3 – GENOVA		
• Infortuni avvenuti nel territorio del Porto di Genova: tabelle e dati statistici (12.10.2005);	"	37
• Appunto della dott.sa Rosaria Carcassi sull'attività di vigilanza della ASL3 nel porto di Genova (17.10.05)	"	41
AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA		
• Relazione: La sicurezza nel porto di Genova: l'approccio al problema (30 maggio 2005);	"	45
• Progetto di pianificazione territoriale (aprile 2005)	"	53
UGL-FEDERAZIONE NAZIONALE MARE DI GENOVA		
• Appunto (17.10.05)	"	57
FINCANTIERI		
• Opuscolo (2005)	"	59
COMPAGNIA PORTUALE PIETRO CHIESA		
• Appunto sull'attività della Compagnia di sbarco ed imbarco nel porto di Genova di carbone minerale e rinfuse minerali e ferrose (02.11.05)	"	101
CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME – REGIONE LIGURIA – SERVIZIO DI IGIENE PUBBLICA E VETERINARIA		
• Atti del Seminario nazionale di Genova del 20 giugno 2000: Sicurezza e salute a bordo delle navi e nei porti – D.Lgs. 271/99 e 272/99 (febbraio 2001)	"	119

AVVERTENZA:

*L'INDICE GENERALE DEI VOLUMI E' RIPORTATO ALL'INIZIO DEL VOLUME PRIMO.
SI AVVERTE CHE EVENTUALI PROBLEMI DI LEGGIBILITÀ DEGLI ATTI SONO DOVUTI
ALLO STATO DI CONSERVAZIONE DEI MEDESIMI AL MOMENTO DELL'ACQUISIZIONE
DA PARTE DELLA SEGRETERIA DELLA COMMISSIONE.*



Prefettura di Genova
Ufficio territoriale del Governo

UFFICIO PER LA SICUREZZA NEGLI AMBIENTI DI LAVORO

Ritengo opportuno rassegnare qualche utile elemento di conoscenza sulle problematiche che costituiscono oggetto di approfondimento da parte di codesta Commissione parlamentare.

Debbo precisare che sin dal mio insediamento presso questa Prefettura, avvenuto nel febbraio del 2003, ho rivolto particolare attenzione ai temi della sicurezza negli ambienti di lavoro, anche se, come di seguito rappresenterò, gli ambiti dell'area portuale e del settore della cantieristica, non hanno evidenziato profili di particolare criticità.

Problematiche che, diversamente, ho avvertito pulsanti in altri ambiti lavorativi e, in particolar modo, in quello edilizio, anche in considerazione dell'intensa attività di rinnovamento urbanistico posta in essere da una città prossima a divenire Capitale Europea della Cultura 2004.

Pertanto, seppur non direttamente rientrante tra i compiti istituzionali del Prefetto, a seguito dell'incidente occorso l'8 novembre 2003 nel corso del quale un operaio albanese perse la vita per effetto del crollo di un'ala dell'erigendo Museo del mare, colsi l'occasione per effettuare una più approfondita riflessione sulle problematiche legate alla sicurezza negli ambienti di lavoro.

Al fine di corrispondere in modo immediato e operativo al bisogno di effettività ed efficacia dei controlli emerso nella circostanza, assunsi l'iniziativa di promuovere, presso questa sede, un tavolo di lavoro che coinvolgesse le parti sociali, tutti i livelli di governo del territorio, nonché i vertici degli istituti previdenziali e delle principali stazioni appaltanti pubbliche.

Venne pertanto costituito un apposito Ufficio al quale hanno preso parte, nel tempo, esponenti delle parti sociali, rappresentanti delle istituzioni locali, funzionari degli enti previdenziali, dell'ASL e della Direzione Provinciale del Lavoro.

L'Ufficio in parola si è proposto di far convergere, in un unico ambito, l'operatività dei numerosi preesistenti organismi di vigilanza sulla sicurezza negli ambienti di lavoro, attestatisi su livelli di operatività limitata temporalmente e, come tali, incapaci di garantire un costante monitoraggio delle diverse situazioni esistenti.

Le funzioni dell'Ufficio si sono sostanzialmente attestate su un duplice profilo, l'uno conoscitivo, l'altro operativo.

Il primo è consistito nel favorire la condivisione dei dati e delle conoscenze, superando l'ottica individuale delle singole amministrazioni, così da pervenire ad una lettura condivisa e integrata di tutti gli elementi rilevanti sia sotto il profilo della sicurezza nei luoghi di lavoro, sia con riguardo alla regolarità delle posizioni contributive, assicurative e previdenziali di ogni singolo lavoratore.

L'aspetto operativo dell'iniziativa ha riguardato invece la possibilità di mettere a fattor comune le risorse, umane e strumentali, destinate al controllo, con conseguente incremento dell'efficacia e della capillarità delle verifiche sul campo da parte delle amministrazioni preposte a vigilare sul rispetto della normativa riguardante la regolarità dei cantieri e la sicurezza nei luoghi di lavoro.

In questo senso, l'Ufficio si è qualificato per una spiccata vocazione operativa interforze e trasversale rispetto a tutte le amministrazioni pubbliche dotate di competenza in materia.

Per meglio definire modi, forme e contenuti dell'apporto di ciascuna istituzione è stato sottoscritto dai soggetti aderenti all'iniziativa – su proposta dello scrivente - un protocollo d'intesa (qui allegato).

Finalità assolta dal tavolo - che prosegue la propria attività con cadenza periodica - è anche quella di monitorare il fenomeno infortunistico ed elaborare apposite strategie atte a contenere il ricorrere di episodi di incidentalità, con particolare riguardo al settore dell'edilizia.

Settore, questo, che per sua stessa natura denuncia il più elevato indice di infortuni anche in quest'ambito territoriale.

Oggetto di particolare attenzione hanno costituito, da subito, le problematiche afferenti i fenomeni distorsivi del mercato del lavoro, favoriti dalla mancata osservanza, da parte delle imprese, delle norme e degli accordi contrattuali vigenti.

Il sistema dei controlli e delle attività ispettive poste in essere dagli enti preposti (DPL, ASL, INPS, INAIL) pur avendo raggiunto apprezzabili risultati, non ha tuttavia mancato di evidenziare una carenza sostanziale delle risorse che raggiunge punte di reale criticità in alcuni uffici (DPL).

Si pensi poi che la Direzione Generale dell'ASL 3, competente a gestire le esigenze di 40 Comuni – tra cui il Capoluogo – dispone, per la programmazione della propria attività ispettiva, di sole ventuno unità.

A tal riguardo ho ritenuto di richiamare l'attenzione del Direttore Generale dell'Azienda, affinché possano essere poste in essere tutte le necessarie procedure atte al reclutamento di professionalità capaci di attendere alle funzioni ispettive.

Stesso intervento ho svolto nei confronti dei vertici della Direzione Generale del Lavoro, dell'INPS, dell'INAIL.

Ho ritenuto poi di evidenziare ai Sindaci, con apposita circolare, i recenti interventi normativi sopravvenuti in ordine al conferimento delle opere in subappalto, all'accertamento dei requisiti di idoneità dei soggetti sub-contraenti e agli aspetti afferenti le committenze private.

Ho ancora avviato uno spunto di riflessione in merito all'introduzione, nei bandi di gara, di clausole che possano efficacemente contrastare il fenomeno dell'elusione delle norme vigenti, soprattutto con riguardo alle modalità di aggiudicazione degli appalti.

E ancora, sempre nel corso del dibattito sviluppatosi nell'ambito del tavolo, è stata evidenziata l'esigenza di introdurre – in sede di stesura dei contratti – clausole cogenti capaci di impegnare le stazioni appaltanti pubbliche in una costante attività di controllo attraverso la presenza dei propri tecnici presso i cantieri.

In tal senso l'Ufficio Tecnico del Comune di Genova ha già predisposto appositi schemi contrattuali che, pur traendo spunto dal preesistente diritto positivo, hanno evidenziato le dinamiche delle responsabilità e dei controlli da parte dell'Ente.

Tra le iniziative che sono state intraprese, merita ancora attenzione un lavoro elaborato dalla Direzione Lavori Pubblici del Comune del Capoluogo, che, pur senza contenere elementi innovativi, si pone quale strumento ricognitivo delle modalità operative da seguire nelle procedure di affidamento dei lavori pubblici.

Il documento, frutto delle diverse intese raggiunte nel tempo con le parti sindacali, è corredato da una dettagliata modulistica che percorre i passaggi fondamentali dall'avvio alla conclusione delle opere oggetto dell'appalto e riassume, al contempo, tutti gli istituti atti a garantire il rispetto delle norme vigenti in materia di sicurezza.

Detto lavoro ho ritenuto di portare all'attenzione dei Sindaci quale guida-operativa che potrà contribuire, soprattutto presso i Comuni minori, a sollecitare una più approfondita riflessione sulle corrette modalità operative da seguire nell'iter procedimentale.

Unisco, per ultimo, un prospetto comparativo dei dati concernenti l'attività ispettiva rilevati, nel settore edilizio, dalla Direzione Provinciale del Lavoro, dall'INAIL, dall'INPS e dall'ASL con riferimento al secondo semestre 2004 e al primo semestre del corrente anno.

IL PREFETTO
(Romano)





Prefettura di
Ufficio territoriale del Governo



Il Prefetto della Provincia di **GENOVA**

Protocollo d'intesa

PREMESSO

- che a seguito degli incontri svoltisi presso questa Prefettura in data 13 e in data 15 novembre u.s., è stato convenuto tra i soggetti sottoscrittori del presente documento, di approfondire le tematiche afferenti la sicurezza negli ambienti di lavoro e, segnatamente, nel settore edilizio;
- che l'intesa è mirata a verificare il rispetto e la puntuale attuazione, da parte delle imprese esecutrici degli appalti, delle normative vigenti in materia di sicurezza sul lavoro, contributiva, previdenziale ed assicurativa nonché l'applicazione dei contratti collettivi nazionali e provinciali di riferimento;
- che con provvedimento nr. 7352/Gab del 14 novembre u.s., è stato, per le ragioni suindicate, istituito presso questa Prefettura, l'Ufficio per la sicurezza negli ambienti di lavoro, al quale sono stati chiamati a partecipare i rappresentanti degli enti istituzionali, delle parti datoriali e delle organizzazioni sindacali;
- che è stata concordemente attribuita al predetto Ufficio la funzione di organismo di raccordo tra i soggetti a vario titolo interessati dalle problematiche in argomento e, in particolare, sono state riconosciute allo stesso competenze consultive e propositive;
- che si è convenuto di demandare al predetto Ufficio l'adempimento delle seguenti funzioni:

- a) acquisire i dati concernenti gli appalti in via di esecuzione conferiti dalle principali stazioni appaltanti pubbliche;
- b) consentire l'inoltro agli organi ispettivi degli elementi di conoscenza acquisiti, al fine di favorire l'avvio delle rispettive indagini ;
- c) programmare, nell'ambito di una più ampia pianificazione del lavoro, adeguate linee di intervento, tenendo conto degli spunti di riflessione forniti dagli organi ispettivi;
- d) operare un'attività di sensibilizzazione nei confronti degli Enti locali, attraverso l'inoltro di supporti normativi e circolari esplicative;
- e) raccogliere gli spunti propositivi suggeriti dalle parti datoriali e sindacali al fine di rendere più spedite le procedure amministrative connesse all'aggiudicazione degli appalti.

A tal proposito, in attesa dell'istituzione del DURC, le parti convengono sulla necessità che, con cadenza mensile, INPS, INAIL, Cassa Edile e Direzione Provinciale del Lavoro avvino forme di esame congiunto sulla posizione delle imprese aggiudicatarie degli appalti pubblici e affidatarie dei lavori privati.

Nell'ipotesi venissero accertate inadempienze all'osservanza di disposizioni di legge o di contratto, ogni ente, ciascuno per la parte di propria competenza, avvierà le conseguenti procedure per la regolarizzazione delle posizioni delle imprese.

L'esito dei riscontri così effettuati verrà reso noto all'Ufficio.

L'Ufficio, al fine di contemperare l'esigenza di celerità dell'azione amministrativa, prende altresì atto dell'esigenza di ricorrere all'istituto dell'autocertificazione da parte delle stazioni appaltanti o sub-appaltanti (ad esclusione delle certificazioni di competenza della Cassa Edile che dovranno essere espressamente rilasciate), il cui contenuto dovrà comunque essere sempre comprovato dalla produzione – a cura

dell'impresa aggiudicataria dei lavori,- di idonea certificazione entro 30 giorni.

Per ultimo, con riferimento alla lotta all'evasione al lavoro nero, l'Ufficio conviene sulla necessità di sancire l'obbligatorietà dell'uso, presso i cantieri, di un tesserino nominativo di riconoscimento che verrà consegnato agli addetti –sin dal primo giorno di lavoro,- a qualunque titolo ivi presenti, a cura dell'impresa aggiudicataria dei lavori.

- f) elaborare eventuali proposte da sottoporre all'attenzione della Giunta Regionale per il possibile recepimento nei disegni di legge, all'attenzione delle commissioni consiliari, in materia di sicurezza negli ambienti di lavoro;
- g) esaminare le criticità rappresentate dai componenti dell'ufficio;
- h) effettuare una periodica ricognizione degli esiti dei lavori esperiti;

Tutto ciò premesso

Fatta salva l'esistenza di altre intese precedentemente sottoscritte tra le parti, il Prefetto di Genova, il Rappresentante della Regione, il Sindaco del Comune di Genova, il Presidente della Provincia, il Provveditore Regionale alle Opere Pubbliche, il Direttore Provinciale del Lavoro, il Direttore Generale dell'ASL 3, il Direttore Provinciale dell'INPS, il Direttore Provinciale dell' INAIL, il Presidente della Cassa Edile Genovese di Mutualità e di Assistenza, il Presidente dell'ASSEDIL, il Presidente della CEL-ANIEM, il Presidente del CNA-ANSE-ASSOEDILI, il Presidente della Lega delle Cooperative, il Presidente della Confartigianato Provinciale, il Presidente del Comitato Paritetico Territoriale Antinfortunistico, il Segretario della FILLEA/CGIL, il Segretario della FILCA/CISL, il Segretario della FENEAL/UIL, manifestano, ciascuno per quanto di competenza, la propria piena disponibilità

affinché possano essere perseguiti gli obiettivi in premessa citati, impegnandosi, sin d'ora , a contribuire fattivamente al raggiungimento dei risultati.

I componenti l' Ufficio per la sicurezza, riferiranno con cadenza periodica, gli esiti dei lavori portati a termine.

Genova, 16 dicembre 2003

Prefetto



Direttore Ufficio
Prov.le Lavoro

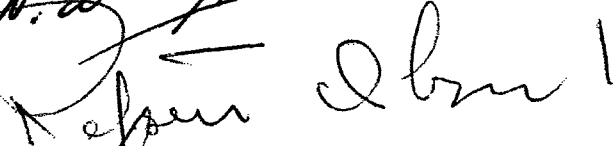
Sindaco



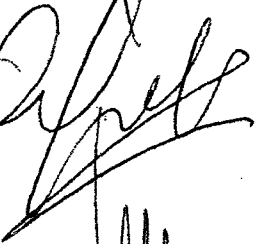
Assessore Regionale
alla Formazione,
Istruzione, Lavoro



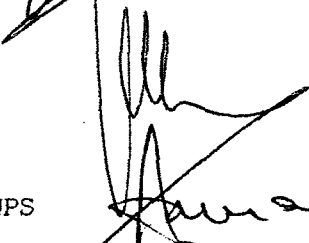
Presidente Amm.ne
Provinciale



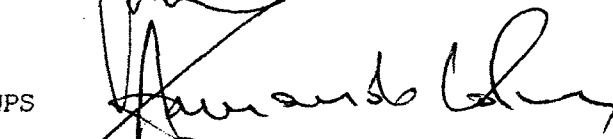
Provveditore
alle OO.PP.



Direttore A.S.L. 3




Direttore Prov.le INPS



Direttore Prov.le INAIL



Presidente Cassa Edile Genovese
di Mutualità e di Assistenza



Presidente ASSEDIL



DIREZIONE PROVINCIALE DEL LAVORO

<u>SETTORE EDILIZIA</u>	2° SEMESTRE 2004	1° SEMESTRE 2005
NR. ISPEZIONI	343	546
LAVORATORI IRREGOLARI	25	42
DI CUI STRANIERI	12	25
NR. ILLECITI AMMINISTRATIVI	111	199
TOTALE RECUPERI	912.358	568.498
TOTALE SANZIONI	8.731	6.975

I.N.A.I.L.

<u>SETTORE EDILIZIA</u>	2° SEMESTRE 2004	1° SEMESTRE 2005
NR. ISPEZIONI	24	21
AZIENDE IRREGOLARI per rapporti di lavoro	11	14
<u>ALTRI SETTORI (meccanico, metalmeccanico, commerciale, alimentare)</u>		
NR. ISPEZIONI	129	70
AZIENDE IRREGOLARI per rapporti di lavoro	56	51
<u>TOTALE LAVORATORI IN NERO</u>	41	50
	di cui 6 extracomunitari	di cui 6 extracomunitari

I.N.P.S.

	2° SEMESTRE 2004	1° SEMESTRE 2005
NR. ISPEZIONI	79	84
AZIENDE IRREGOLARI	66	70
AZIENDE IN NERO	4	2
LAVORATORI IN NERO	9	18
IMPORTI ADDEBITATI PER OMISSIONI PER LAVORO NERO	155.287	260.956
IMPORTI ADDEBITATI PER ALTRE OMISSIONI	254.756	90.242
TOTALE IMPORTI ADDEBITATI	410.043	351.198

A.S.L. 3 GENOVESE

	2° SEMESTRE 2004	1° SEMESTRE 2005
NR. IMPRESE E LAVORATORI AUTONOMI CONTROLLATI	519	497
NR. ISPEZIONI	286	272
NR. VERBALI INVIATI ALL'A.G.	67	97



Audizione Commissione
Senato della Repubblica

Prefettura di Genova
17 ottobre 2005

**Infortunati sul lavoro e Malattie Professionali
nell'area portuale e nel settore della cantieristica di
riparazione e costruzione genovese**

Primi dati parziali

INAIL
SEDE DI GENOVA



PORTO - CANTIERISTICA

Infortunati e Malattie Professionali avvenuti e denunciati all'INAIL
Anno 2004 e 1° semestre 2005

Dati complessivi

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI AVVENUTI E DENUNCIATI ALL' INAIL.
ANNI : 2004 E I° SEMESTRE 2005

Codice Pat	Sede	Codice cliente	Ragione sociale	2004		I° semestre 2005	
				Infortuni	M.P.	Infortuni	M.P.
7138212	17100	4820246	SAVI SRL	10	0	2	0
7140592	17100	4848087	AMICO E CO SRL	5	0	1	0
7141065	17100	4846610	CAMET IMPIANTI SRL	2	0	0	0
7142169	17100	4694027	PODESTA ANGELO SRL	1	0	1	0
7146351	17100	4907108	ALLESTIMENTI TECNICI NAUTICI SRL	5	0	1	0
7147297	17100	4912436	F B R SERVICE SRL	1	0	0	0
7148162	17100	77682	BLANCO ARMANDO	1	0	1	0
7150450	17100	4938649	OL-NAV SNC DI ZANNI MARCO & C.	1	0	0	0
7151521	17100	4944126	S I E SOCIETA' IMPIANTISTICA ELETTRICA SRL	1	0	0	0
7151553	17100	4945260	COOP. SETT. IND. DEL PORTO SCRL CALATA GADDA	5	0	6	0
7157858	17140	559627	CAPURRO ROBERTO	1	0	0	0
7249668	17140	3946569	POSIDONIA S.R.L.	2	0	2	0
7253742	17140	4916345	MESS ENGINEERING SRL	1	0	0	0
7254448	17140	4255648	SIX ITALIA SPA	5	0	2	1
7256226	17110	1088720	FARONE CARMINE EFFEGI	4	0	1	0
7257296	17110	5273140	SELEX SISTEMI INTEGRATI SPA	4	0	6	0
7257885	17110	4845155	RITEC DI LINI L. E C. SNC	1	0	1	0
7261632	17110	3400825	FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA	248	3	78	3
7262413	17110	3400825	FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA	0	3	0	0
7262906	17110	4917907	MESSERVICE SRL	1	0	0	0
7263079	17100	3330852	ORTEC INDUSTRIALE SPA	1	0	0	0
7263114	17110	3331746	CULMV	0	0	2	0
7263680	17110	4781372	SAN BENIGNO SRL	4	0	5	0
7265313	17110	4471656	IGNAZIO MESSINA E C SPA	2	0	1	0
11384279	17100	3703167	WARTSILA ITALIA SPA	10	0	7	0
11384402	17100	4795351	ECORICUPERI SRL	1	0	0	0
11385041	17100	4956086	R.M. SRL	1	0	0	0
11385139	17100	4731184	NUOVA TECNOMARINE SRL	1	0	0	0
11385457	17100	4960877	SYSTECH SNC DI PANIERI E LUCOTTI	1	0	0	0

11386594	17100	4647815	TECNIWORK SNC DI CURLETTO E C	1	0	0	0
11386794	17110	4961301	LIGHT E SOUND SRL	15	0	5	1
11390580	17100	5024152	CALAMAI ALFREDO E C SAS	1	0	0	0
11390734	17100	3993883	CO.S.M.I.T. ARL	0	1	0	0
11391201	17100	4521129	G E C SHIP ROOMS CRUISER S.R.L.	4	0	0	0
11391294	17100	4653036	SAILOR'S CENTER SRL	1	0	0	0
12056971	17100	3884936	T S TECNOSPAMEC SRL	0	0	2	0
12057731	17100	3277193	TECHNOSERVICE SRL	1	0	0	0
12058198	17100	5039920	COOPERATIVA SOCIALE ULISSE R.L.	1	0	0	0
12058405	17100	5040240	T M S TURBO MECKANIC SERVICE SAS DI BARRARA	4	0	1	0
12058921	17100	5039936	GALLIANO IMPIANTI SRL	3	0	3	0
12060979	17100	5045814	PMI DI MILANI E PAPAZZONI	1	0	0	0
12061231	17100	5046138	TECNO AMBIENTE SRL	1	0	1	0
12061302	17100	4508118	SAMOS SRL	1	0	0	0
12062307	17100	5023203	OCCMIN SRL	8	0	5	0
12062444	17100	5338497	EUROCOND S.R.L.	0	0	2	0
12063410	17100	5043851	B & L MONTAGGI SRL	2	0	1	0
12063492	17100	5044451	T.N.I. SRL	3	0	0	0
12063836	17100	4519231	SLIE SRL	6	0	1	0
12063981	17100	4910944	LEVERONI S.R.L.,	6	0	3	0
46000929	17100	4777591	ELETTROTECNICA PERGOLO SRL	5	0	1	0
46002991	17100	3217643	A. SANTAMARIA SPA	2	0	0	0
46004674	17100	3376533	S GIORGIO DEL PORTO SPA	43	1	17	2
46004681	17110	3777128	GUIDA SRL	0	0	1	0
46004688	17100	3475218	WARTSILA NAVIM SERVICE SRL	11	0	3	0
46004711	17100	3331914	MARINONI SPA	3	0	2	0
46004729	17100	3337975	T MARIOTTI SPA	38	0	19	0
46004785	17110	3325736	GENNARO SAS	3	0	4	0
46005052	17100	3331798	LAGOMARSINO ANIELLI SRL	8	0	2	0
46010218	17140	3316648	ISIR SPA	4	0	0	0
46011358	17100	3790353	BOTTINO GIUSEPPE DI PRINI FRANCO SAS	1	0	0	0
46011652	17100	3191880	SANTAMARIA SRL	1	0	2	2
46012010	17100	3332675	LUIGI AMICO SRL	10	0	2	0
46012243	17110	3331499	PIAGGIO E FIGLI SRL	0	0	1	0
46012595	17100	3326097	ZINCAF SRL	9	0	3	0
46015132	17100	3342262	AZIENDA CHIMICA GENOVESE SRL	2	0	0	0
46015889	17110	3331746	CULMV	418	51	165	31

46021930	17100	3315040	IVALDI E GENERALE SRL	2	0	0	0
46026023	17100	3327016	SIDEM SOC. IMP. DIESEL EL. MARINI SRL	2	0	0	0
46027115	17110	3800818	GITIESSE S.R.L.	1	0	0	0
46032119	17110	3317848	O.M.G SRL	1	0	0	0
46032183	17100	3316951	CO AP IND SRL	3	0	0	0
46032279	17100	3329822	S.A.E.M. SPA	2	0	1	0
46032875	17140	775576	D ACUNTO GERARDO	0	0	1	0
46033577	17100	5736568	ALFA LAVAL SPA	1	0	0	0
46049160	17100	3720494	VE.GA. SRL OFFICINE VERRINA	6	2	3	0
46049772	17100	3326737	PRECETTI SPA	1	0	2	0
46052124	17100	3330852	ORTEC INDUSTRIALE SPA	9	0	2	0
46053008	17140	3337979	NAVITAL S. P. A.	3	0	1	1
46056975	17110	4483102	EUROCONTROL	1	0	2	0
46060207	17100	3337888	NAVALIMPIANTI SPA	6	0	3	0
46060937	17100	3326980	G.M.G.GENERAL MONTAGGI GENOVESI SRL	13	0	4	0
46070640	17100	3492898	GARBARINO ATTILIO LUCIANO MAURIZIO SNC	0	0	1	0
46071794	17100	3653161	CETENA SPA C. PER GLI STUDI DI TECNICA NAVALE	0	0	1	0
46083621	17110	3813282	GENERAL NAVAL CONTROL SRL	1	0	1	0
46084732	17140	3436745	NAUTILUS S.R.L.	1	0	1	0
46091249	17140	4507964	ALVARO E FABBRICOTTI E C ALFA SAS	1	0	0	0
46091723	17100	3883681	LA MECCANICA NAVALE SRL	7	0	3	0
46091958	17100	4505593	RI NA CO SRL	2	1	2	0
46092901	17100	4522423	CONGIUPAINTINGS SRL	1	0	1	0
46095080	17110	2817125	NAV. AR. MELE SRL	1	0	0	0
46101421	17110	3913880	CANTIERI NAVALI DI SESTRI P. SRL	1	0	1	0
46102281	17110	3809545	SIME SNC DI MACCHIAVELLO & C.	1	0	1	0
46107251	17110	4708446	LA MECCANICA TURBO DIESEL SRL	3	0	1	0
46109232	17100	3330950	L ITALIANA/OFFICINA MECCANICA SRL	1	0	1	0
46111357	17100	4749701	ARREDAMENTI PORTO SRL	9	0	4	0
46111456	17100	4724123	NUOVA VERNAZZA SRL	1	0	1	0
46112081	17100	4820246	SAVI SRL	1	0	1	0
46112632	17100	4776816	CEIN SOC COOP R L	1	0	1	0
46113096	17100	4776098	OGNIBENE VINCENZO C SNC YACHT'S ACCESSORI	2	0	0	0
46114474	17100	4116277	GE FIN SRL	2	0	1	0
46201262	17110	2353960	PITTALUGA GIORGIO TELCO MARINE SYSTEM	0	0	1	0
46201351	17110	4747218	SO.GE.CO.MAR. SRL	2	0	1	0
46201882	17110	4687023	LEGHE LEGGERE CAMPANELLA SRL	1	0	1	0

90040645	17100	6036028 DEAS SRL	1	0	1	0
90046835	17110	6040903 CERAUDO FABIO CO.RI.NA.	2	0	1	0
90096576	17140	13000003 TECH PLANET SNC	1	0	0	0
90115301	17110	13017518 CMP SRL	4	0	0	0
90115321	17110	13017532 MO.N.I. SRL	2	0	1	0
90119746	17100	13019948 EURO M.I.G. SALDATURE SRL IN LIQUIDAZIONE	2	0	1	0
90121749	17100	13021849 NUOVA LIGURIA IMPIANTI SRL	2	0	0	0
90164479	17100	13054498 ELETTRICA SERVICE SRL	1	0	1	0
90201215	17110	13071798 NAVALMONT SRL	2	0	0	0
90201250	17110	13083019 PILLONI CATERINA	1	0	0	0
90226956	17110	13097482 PROTUBI S.R.L.	7	0	2	0
90332289	17100	2522892 RASO ANTONINO	2	0	0	0
90346934	17110	3229884 DEMONT SRL	1	0	0	0
90355913	17110	1326489 GREGHI SANDRO	2	0	0	0
90365942	17100	13195307 I T AL ISOLAZIONI TERMOACUSTICHE LIG DI PUGLIELLI G E C	1	0	0	0
90383401	17110	4446989 ELICOM SRL	2	0	0	0
90394058	17100	13204787 SAMA DIVISIONE ARREDAMENTI NAVALI SNC	1	0	0	0
90409674	17100	4644477 DE MARTINI RESEARCH SRL	6	0	5	0
90447907	17110	13243751 GIUMMA SPA	3	0	0	0
90468519	17110	13255182 PARODI FEDERICA "SALDOLIGURE"	3	0	0	0
90482280	17100	13269788 ELETTROMECCANICA ARECCO SNC	1	0	1	0
90487609	17110	13275311 SURCONDIZIONAMENTO SNC	1	0	0	0
90510325	17100	13293804 CA.RI.S.NA. SOCIETÀ COOPERATIVA	2	0	2	0
90539813	17140	13308969 DITTA GALLO DI BARRERA DANIELE & C. SAS	1	0	0	0
90544420	17110	4215102 COMES SPA	2	0	0	0
90564593	17100	13336508 R & F COSTRUZIONI NAVALI SRL	15	1	1	0
90588121	17100	366402 CACHO ROMERO ALMILGAR	3	0	1	0
90626655	17110	4749381 GEROLAMO SCORZA SPA	11	0	12	0
90651089	17140	13394644 TECNOMARE DI CANNAS MARTINA	3	0	2	0
90652160	17100	3910622 MI.TO. SAS TISCI ROCCO & C.	1	0	0	0
90686776	17100	13403658 ALL SERVICE SOC. COOP. A RESP. LIMITATA	2	0	1	0
90742905	17100	13451761 D & P SRL	0	0	2	0
90832683	17100	4917582 NUOVA CESA SRL	1	0	0	0
90855265	17100	13243694 PRO.MO.TEC. SRL	3	0	0	0
90893440	17100	13508115 ISOL.PAV. SAS	0	0	2	0
90937347	17100	13518794 PEDROTTI SRL	1	0	0	0
90962486	17100	13543408 NUGNES LUCIA	1	0	0	0

90970891	17110	13558660	AGM COSTRUZIONI E SERVIZI SRL	1	0	0	0
91019629	17100	3326737	PRECETTI SPA	3	0	5	0
91080372	17140	3343565	S.I.A.N.I. SRL SISTEMI IMPIANTI ALLESTIM.NAVALI IND.L	0	0	1	0
91097844	17100	13085949	S.G.M. SRL	3	0	3	0
91135161	17100	13675407	ALFA YACHTS YARD SRL	1	0	0	0
91143613	17110	13675440	VALENZUELA FLORES JOSE' SEGUNDO	2	0	0	0
91151513	17100	13675495	ISOLNAV DI BALDIZZONE GIACOMO	2	0	1	0
91163253	17110	13690343	CISA SRL	1	0	0	0
91259223	17100	1663194	MAGAZZU' ANTONINO	0	0	1	0
91298913	17100	13787128	GENOVA PONTEGGI SRL	3	0	1	0
91356549	17100	13828153	CENTRO SER. NAU. SNC DI LANZAVECCHIA ROBERTO E GIOR	1	0	0	0
91487689	17100	13924391	S.I.N. SESTRI IMPIANTISTICA NAVALE SRL	1	0	1	0
TOTALE				1139	63	459	41

INFORTUNI E MALATTIE PROFESSIONALI AVVENUTI E DENUNCIATI ALL' INAIL.
ANNI : 2004 E I° SEMESTRE 2005

Codice Pat	Codice Cliente	Ragione sociale	2004		I° semestre 2005	
			Infortuni	M.P.	Infortuni	M.P.
7145362	5070572	Grandi Navi Veloci	2	0	0	0
7262376	4910107	Terminal Rinfuse	10	0	1	0
7265314	4471656	Messina	20	0	7	0
46052322	3325687	Forrest	0	0	0	0
46052647	3642605	Tirrenia	0	0	1	0
46088416	3229259	Grimaldi Holding	0	0	0	0
90447996	4858206	Genoa Terminal	4	0	0	0
TOTALE			36	0	9	0



Aziende operanti nel Settore della Cantieristica
Riparazioni e Costruzioni



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 1 a 50

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17100	77682	7148162	BLANCO ARMANDO
17100	100399	91451898	BUONCORAGGIO MARISA CORRADA
17100	129263	11385629	BENINCASA ANDREA
17100	256083	11391887	NUOVA ORIZZONTE DI BERTORELLO LORENZO
17100	273929	11387441	BRUZZONE BRUNO
17100	366402	90588121	CACHO ROMERO ALMILGAR
17100	481016	7148714	CAMPISI ANTONIO SAIEM
17100	518740	11390197	CONTU DANIELE
17100	547595	11389499	SHIP AND YACHT DI CAPPONCELLI GIOVANNA
17100	667176	11388191	CERVETTO MAURIZIO
17100	814657	91143643	DE GAETANO IACK
17100	830969	11385352	DELFINO MAURIZIO YACHT SERVICE DUE
17100	888864	11386745	DE MARTINI MARCO
17100	941776	91202637	SUB CO DI DARU' GIORGIO
17100	1020635	11391914	FOGARESE LUCIANO
17100	1085140	11390818	CLIMA SERVICE DI FRUMENTO CORRADO
17100	1181352	11390778	GABBRIELLINI ROBERTO
17100	1354244	46098893	GUERRA MAURO
17100	1365570	11386615	GROSSI ROBERTO
17100	1483537	11390287	HAPPY NAVAL DI ALLEGRA LUCA
17100	1555811	7161805	LORENZETTI LUCA FERRUCCIO
17100	1648673	12057679	MIGLIACCIO COSTANTINO
17100	1663194	91259223	MAGAZZU' ANTONINO
17100	1784548	12058993	IMPAGLIAZZO ANGELO
17100	1794313	7151789	MARCONI CESARE
17100	1798684	7150377	RODRIQUEZ ENGINEERING S.R.L.
17100	1893917	7148968	MARTINA RICCARDO
17100	1936560	11384905	MASTORILLI CLAUDIO
17100	1945381	11388117	MUSI ANDREA
17100	1946995	7262981	AMATO MASSIMO
17100	1974335	91384660	MOZZACHIODI MIRCO
17100	2156472	12063233	PALMERI GIUSEPPE
17100	2204694	11388010	PENSA GIANCARLO
17100	2386625	46038795	APELMAR DI QUERINI SECONDO
17100	2522892	90332289	RASO ANTONINO
17100	2824596	90448237	SASSANELLI NICOLA
17100	2844242	7142804	STERLE FABIO
17100	2894077	12057864	E C Q DI TELESKA VINCENZO
17100	2909939	12059102	TANDA ROBERTO
17100	3191880	46011652	SANTAMARIA SRL
17100	3196336	46055490	SIRN S.R.L.
17100	3217643	46002991	A. SANTAMARIA SPA

17100	3271149	46029515	GAIONI GINO FRANCHI
17100	3277193	12057731	TECHNOSERVICE SRL
17100	3315040	46021930	IVALDI E GENERALE SRL
17100	3316951	46032183	CO AP IND SRL
17100	3320024	46039656	A. P. I. S.P.A.
17100	3325736	12061373	GENNARO SAS
17100	3326097	46012595	ZINCAF SRL
17100	3326737	12062305	PRECETTI SPA



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 51 a 100

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17100	3326737	46049772	PRECETTI SPA
17100	3326737	91019629	PRECETTI SPA
17100	3326980	46060937	G.M.G.GENERAL MONTAGGI GENOVESI SRL
17100	3327016	46026023	SIDEM SOC. IMP. DIESEL EL. MARINI SRL
17100	3327327	46114874	ONIDA MARIO E MIRAGLIA F SNC I R C A
17100	3329822	46032279	S.A.E.M. SPA
17100	3330852	7263079	ORTEC INDUSTRIALE SPA
17100	3330852	46052124	ORTEC INDUSTRIALE SPA
17100	3330950	46109232	L ITALIANA/OFFICINA MECCANICA SRL
17100	3331798	46005052	LAGOMARSINO ANIELLI SRL
17100	3331914	46004711	MARINONI SPA
17100	3332675	46012010	LUIGI AMICO SRL
17100	3337888	12056671	NAVALIMPIANTI SPA
17100	3337888	46060207	NAVALIMPIANTI SPA
17100	3337975	46004729	T MARIOTTI SPA
17100	3341591	46036057	OFFICINA DIESEL SRL
17100	3342262	46015132	AZIENDA CHIMICA GENOVESE SRL
17100	3376533	46004674	S GIORGIO DEL PORTO SPA
17100	3418646	46051840	CANTIERI NAVALI GENOVESI SRL
17100	3475218	46004688	WARTSILA NAVIM SERVICE SRL
17100	3480513	91056145	C.G.I. SRL COMPAGNIA GENERALE ITALIANA
17100	3492898	46070640	GARBARINO ATTILIO LUCIANO MAURIZIO SNC
17100	3543421	46094369	MARSIC SRL
17100	3623541	12062148	JOTUN ITALIA S.P.A.
17100	3648418	12058690	SOGENAI SRL
17100	3653161	46071794	CETENA SPA CENTRO PER GLI STUDI DI TECNICA NAVALE
17100	3703167	11384279	WARTSILA ITALIA SPA
17100	3720494	46049160	VE.GA. SRL OFFICINE VERRINA
17100	3721614	46077750	MA.MAR SRL
17100	3790353	46011358	BOTTINO GIUSEPPE DI PRINI FRANCO SAS
17100	3813282	12063716	GENERAL NAVAL CONTROL SRL
17100	3828765	11391338	NAVAL PAINT SRL
17100	3883681	46091723	LA MECCANICA NAVALE SRL
17100	3884936	12056971	T S TECNOSPAMEC SRL
17100	3884936	12058548	T S TECNOSPAMEC SRL
17100	3910622	90652160	MI.TO. SAS TISCI ROCCO & C.
17100	3993883	11390734	CO.S.M.I.T. ARL
17100	4116277	46114474	GE FIN SRL
17100	4505593	46091958	RI NA CO SRL
17100	4508118	12061302	SAMOS SRL
17100	4510750	7137081	LLOYD SARDEGNA COMPAGNIA DI NAVIGAZIONE SRL
17100	4519231	12063836	SLIE SRL

17100	4521129	11391201	G E C SHIP ROOMS CRUISER S.R.L.
17100	4522423	46092901	CONGIUPAINTINGS SRL
17100	4565218	46095980	PISANI E SCALI SNC
17100	4581336	46097142	AREM AUTOMAZIONE SAS RAGGI SERGIO
17100	4585659	46109197	E.G.M. GENOA S.R.L.
17100	4644477	90409674	DE MARTINI RESEARCH SRL
17100	4647815	11386594	TECNIWORK SNC DI CURLETTO E C
17100	4653036	11391294	SAILOR'S CENTER SRL



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 101 a 150

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17100	4694027	7142169	PODESTA ANGELO SRL
17100	4716963	7137987	GENOA SEA SERVICE SRL
17100	4724123	46111456	NUOVA VERNAZZA SRL
17100	4730597	46108800	AVVENENTE SRL
17100	4731184	11385139	NUOVA TECNOMARINE SRL
17100	4746523	90409655	CONSORZIO ASSISTENZA NAUTICA PORTO DI GENOVA
17100	4749701	46111357	ARREDAMENTI PORTO SRL
17100	4776098	46113096	OGNIBENE VINCENZO E C SNC YACHT'S ACCESSORI
17100	4776816	46112632	CEIN SOC COOP R L
17100	4777591	46000929	ELETTROTECNICA PERGOLO SRL
17100	4790823	90875588	NUOVA RI.NA.CO. SRL
17100	4795351	11384402	ECORICUPERI SRL
17100	4805456	7136032	STECOM SAS DI POLUZZI A E C
17100	4815245	7148233	GATTI SRL
17100	4820246	7138212	SAVI SRL
17100	4820246	46112081	SAVI SRL
17100	4844927	91878545	GENOA SALD SNC CASCIBETTA ENRICO E SALVATORE
17100	4846610	7141065	CAMET IMPIANTI SRL
17100	4848087	7140592	AMICO E CO SRL
17100	4849852	7140764	ROSA DANIELE E C SAS MOTONAUTICA SORIN
17100	4852153	7140945	CARPENTERIA DUE PI SRL
17100	4857091	12063145	CANAV SAS
17100	4877745	90946239	H.M.S. S.A.
17100	4888254	7145789	ASSERETO CLAUDIO E C SNC ASSERETO
17100	4907108	7146351	ALLESTIMENTI TECNICI NAUTICI SRL
17100	4910944	12063981	LEVERONI S.R.L.,
17100	4911235	7149848	MAXSPAR SRL
17100	4912436	7147297	F B R SERVICE SRL
17100	4912620	7147203	HERGA ITALIA SRL
17100	4917287	7148014	SA. M.I.T. SRL
17100	4917582	90832683	NUOVA CESA SRL
17100	4933175	7151081	BAVEN SRL
17100	4938592	7151749	NAUTIC SERVICES GENOVA SRL
17100	4938649	7150450	OL-NAV SNC DI ZANNI MARCO & C.
17100	4943925	11388375	AI BOXES ASSISTENZA TECNICA DI ROBERTO DAMONTE E C SNC
17100	4944126	7151521	S I E SOCIETA' IMPIANTISTICA ELETTRICA SRL
17100	4945260	7151553	COOPERATIVA SETTORE INDUSTRIALE DEL PORTO SCRL CALATA GADDA
17100	4956086	11385041	R.M. SRL
17100	4957167	11389231	ENVIAI SPA
17100	4959097	12061983	SERI DI MACCIÒ LUIGI E C SAS
17100	4960877	11385457	SYSTECH SNC DI PANERI E LUCOTTI
17100	5000922	11388411	MARIPAR SRL

17100	5018648	11389310	C M S SNC DI BUFFA SALVATORE E MENINI CARLO
17100	5022719	12056953	B & B SNC DI BOVE COSIMA E BELLU CLAUDIA
17100	5023041	11390430	V D N ELETTRICA DI DENARO G.GERBINO S. E SCIALO'R.SN
17100	5023203	12062307	OCCMIN SRL
17100	5023406	12057289	NAVAL SERVICES COOPERATIVA A R.L.
17100	5024152	11390580	CALAMAI ALFREDO E C SAS
17100	5038535	91081137	RETE SRL
17100	5038640	91356500	NOLOMAR SAS DI BONDANZA S & C



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 151 a 200

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17100	5039920	12058198	COOPERATIVA SOCIALE ULISSE R.L.
17100	5039936	12058921	GALLIANO IMPIANTI SRL
17100	5040240	12058405	T M S TURBO MECKANIC SERVICE SAS DI BARRARA
17100	5043851	12063410	B & L MONTAGGI SRL
17100	5044451	12063492	T.N.I. SRL
17100	5045814	12060979	PMI DI MILANI E PAPAZZONI
17100	5045814	91536779	PMI DI MILANI E PAPAZZONI
17100	5046138	12061231	TECNO AMBIENTE SRL
17100	5047243	12063299	FGM IMPIANTI SAS
17100	5070572	12062878	GRANDI NAVI VELOCI SPA GRANNAVI
17100	5338497	12062444	EUROCOND S.R.L.
17100	5352513	12062445	EUROWELDING SRL
17100	5736568	46033577	ALFA LAVAL SPA
17100	6002452	91019652	IMPR. SANTAMARIA IND.LE S.R.L.
17100	6036028	90040645	DEAS SRL
17100	6077495	90096544	MORETTI RICCARDO
17100	13017179	91097843	MP MONTAGGI DI MIRANTE PASQUALE
17100	13019948	90119746	EURO M.I.G. SALDATURE SRL IN LIQUIDAZIONE
17100	13021849	90121749	NUOVA LIGURIA IMPIANTI SRL
17100	13054469	90164449	LIGUR PONTEGGI SCARL
17100	13054498	90164479	ELETTRICA SERVICE SRL
17100	13085949	91097844	S.G.M. SRL
17100	13124331	90260947	GRUPPO BM PICCOLA SOC.COOP.ARL
17100	13152400	90287584	COOP CAR SOC COOPERATIVA SOCIALE ARL
17100	13195307	90365942	I T AL ISOLAZIONI TERMOACUSTICHE LIG DI PUGLIELLI G E C SNC
17100	13202489	90405816	ACCIAIO FORMA S.R.L.
17100	13204786	90394057	RATTAGLIATA NAVALE SRL
17100	13204787	90394058	SAMA DIVISIONE ARREDAMENTI NAVALI SNC
17100	13243694	90855265	PRO.MO.TEC. SRL
17100	13247972	90453182	CASTELLI GIOVANNI
17100	13255116	90459643	TURTORO SHOW TECHNOLOGY SRL
17100	13269788	90482280	ELETROMECCANICA ARECCO SNC
17100	13293804	90510325	CA.RI.S.NA. SOCIETÀ COOPERATIVA
17100	13308977	90539832	LANZAVECCHIA ROBERTO
17100	13327867	90564526	BLU PICCOLA SOCIETA' CCOP. ARL
17100	13336508	90564593	R & F COSTRUZIONI NAVALI SRL
17100	13336573	90578508	PINFABB SRL
17100	13350747	91153165	SMA ANCONA SRL
17100	13403658	90686776	ALL SERVICE SOC. COOP. A RESP. LIMITATA
17100	13451761	90742905	D & P SRL
17100	13493369	90865164	OPEM SISTEMI SRL
17100	13508115	90893440	ISOL.PAV. SAS

17100	13518794	90937347	PEDROTTI SRL
17100	13543408	90962486	NUGNES LUCIA
17100	13621950	91068210	MARETEK YACHTING SRL
17100	13675407	91135161	ALFA YACHTS YARD SRL
17100	13675495	91151513	ISOLNAV DI BALDIZZONE GIACOMO
17100	13728650	91578716	INSTALLAZIONI NAVALI SOC. COOP. ARL
17100	13730227	91216959	NAVIFLOOR SAS
17100	13745861	91247216	NAVINT SRL



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 201 a 250

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17100	13753195	91259236	G GIULIETTI SOC DI NAVIGAZIONE COOP ARL
17100	13766232	91272034	AURIGA SPA
17100	13787128	91298913	GENOVA PONTEGGI SRL
17100	13798540	91315938	G.P. ACCIAI SRL
17100	13828153	91356549	CENTRO SERVIZI NAUTICI SNC DI LANZAVECCHIA ROBERTO E GIORDAN
17100	13862344	91397672	C. M. SERVICE SRL
17100	13924391	91487689	S.I.N. SESTRI IMPIANTISTICA NAVALE SRL
17100	13941584	91513076	ODISSY PAINTING SYSTEM SRL
17110	294926	46029106	ZAMPONI LIBERO DI BOSIO PALMIRA
17110	512095	7263897	CANEPA MARCO CARPENTERIA NAVALE
17110	831463	7262972	DELFINO ROBERTO
17110	1043280	46102635	FALVO GIUSEPPE MAN SUB
17110	1073787	7265695	MEK YACHT DI FRAGORI GIUSEPPE
17110	1088720	7256226	FARONE CARMINE EFFEGI
17110	1122555	7143645	FERRETTI GIUSEPPE E C SNC SE AS
17110	1326489	90355913	GREGHI SANDRO
17110	1418868	12057887	JAZIRI ADEL
17110	1492224	12059725	LOMBARDO GIUSEPPE
17110	1785817	90351297	IMPERIALI GIORGIO
17110	2031993	7263780	NANNI GIAN FULVIO
17110	2311274	7219127	PESCE ERNESTO
17110	2326918	46101116	PASSANTE NICOLA GENOVA SUB
17110	2353960	46201262	PITTALUGA GIORGIO TELCO MARINE SYSTEM
17110	2573357	91000770	ORETO UMBERTO
17110	2807149	7266046	SORIA ROCCO
17110	2817125	46095080	NAV. AR. MELE SRL
17110	2857546	7264974	USAI GIAN FRANCO
17110	2994478	7262886	OTTONELLO SABRINA
17110	3000884	46053993	VELA SCI & NAUTICA DI TIXE A.
17110	3015841	7267025	R V CARENAUTICA DI VAGGE ROBERTO
17110	3229884	90346934	DEMONT SRL
17110	3317848	46032119	O.M.G SRL
17110	3325103	46012769	FERFRIGOR PORTO
17110	3325736	46004785	GENNARO SAS
17110	3331499	46012243	PIAGGIO E FIGLI SRL
17110	3331746	7263111	CULMV
17110	3374248	46021672	SALEN SRLIN LIQUIDAZIONE
17110	3400825	7261632	FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA
17110	3400825	7262413	FINCANTIERI CANTIERI NAVALI ITALIANI SPA
17110	3777128	46004681	GUIDA SRL
17110	3800818	46027115	GITIESSE S.R.L.
17110	3806860	7262866	NAVAL SYSTEMS SRL

17110	3809545	46102281	SIME SNC DI MACCHIAVELLO & C.
17110	3809659	90223161	EURO 2000 PICCOLA SOC.COOP.ARL
17110	3813282	46083621	GENERAL NAVAL CONTROL SRL
17110	3833854	7256022	ISO TERMO FON NAVALE SRL
17110	3913880	46101421	CANTIERI NAVALI DI SESTRI P. SRL
17110	4215102	90544420	COMES SPA
17110	4446989	90383401	ELICOM SRL
17110	4471656	7265313	IGNAZIO MESSINA E C SPA



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 251 a 300

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17110	4483102	46056975	EUROCONTROL
17110	4488594	91632010	OROMARE SPA
17110	4526570	46096160	A.N.C.B. DI BROCCOLINI E CASTELLANA SRL
17110	4532755	7263092	OFFICINE MECCANICHE SARIMI SRL
17110	4686789	46004705	OFFICINE RIPARAZIONE NAVI SETTIMO DESCALZI SNC
17110	4687023	46201882	LEGHE LEGGERE CAMPANELLA SRL
17110	4687686	46050183	PLACELLA SERGIO E C SNC
17110	4708446	46107251	LA MECCANICA TURBO DIESEL SRL
17110	4747218	46201351	SO.GE.CO.MAR. SRL
17110	4749381	90626655	GEROLAMO SCORZA SPA
17110	4775741	46201975	M. & G. SRL
17110	4781372	7263680	SAN BENIGNO SRL
17110	4788139	46070589	ORMI DI ROBELLO SILVIO & C. SNC
17110	4795593	7262821	WHITEHEAD ALENIA SISTEMI SUBACQUEI SPA
17110	4800276	7256312	PIPINO E CORETTO SNC IN LIQUIDAZIONE
17110	4845155	7257885	RITEC DI LINI L. E C. SNC
17110	4855130	7258979	THESIS SRL
17110	4911678	7262784	NUOVA DAMIANI RA.DA. SRL
17110	4911836	7262298	NDN IMPIANTI SNC DI CALCINA PAOLO E C.
17110	4917907	7262906	MESSERVICE SRL
17110	4922577	7263183	MARLIN DI PARODI E SETTE SNC
17110	4957386	7266418	C N MANUTENZIONI E COSTRUZIONI SRL
17110	4957433	46071297	CANTIERI PORTO DI GENOVA SRL
17110	4959441	7266227	SUCCESSORI DITTA PROFUMI SRL
17110	4961301	11386794	LIGHT E SOUND SRL
17110	5273140	7257296	SELEX SISTEMI INTEGRATI SPA
17110	5273140	7264162	SELEX SISTEMI INTEGRATI SPA
17110	6040903	90046835	CERAUDO FABIO CO.RI.NA.
17110	6041693	90529059	ISO TERMO SHIP DI MOSCA PASQUALINA
17110	6048489	90058822	BOYGARD COMPOSITES SNC
17110	6049242	91348154	NUOVA TUBOTIG SRL
17110	6060473	90076617	LOLEO DAVIDE
17110	13017518	90115301	CMP SRL
17110	13017532	90115321	MO.N.I. SRL
17110	13071798	90201215	NAVALMONT SRL
17110	13083019	90201250	PILLONI CATERINA
17110	13097482	90226956	PROTUBI S.R.L.
17110	13178524	90338283	CEKA HYQMET
17110	13186514	90355921	C.N.S.I. SRL
17110	13207974	90502966	DI.QUA. IMPIANTI SRL
17110	13243751	90447907	GIUMMA SPA
17110	13255182	90468519	PARODI FEDERICA "SALDOLIGURE"

17110	13275311	90487609	SURCONDIZIONAMENTO SNC
17110	13558660	90970891	AGM COSTRUZIONI E SERVIZI SRL
17110	13617239	91388824	MOSTES SRL
17110	13675440	91143613	VALENZUELA FLORES JOSE' SEGUNDO
17110	13684317	91151556	LA PORTA APERTA PICCOLA COOP. ARL
17110	13690343	91163253	CISA SRL
17110	13711206	91239749	CAR NAVAL SRL
17110	13736886	91229587	NUOVA NAUTICA SESTRESE DI MANGIONE DEBORAH



Lista Clienti e Pat per Sede e Voce di tariffa

Richiesta : 9094 - L01

Data Elaborazione : 12/10/2005

Parametri di ricerca :

Anno rif. : 2004

Voce : 6421, 6422

Sede da : 17100 a sede : 17140

Totale righe elaborate : 336

Stampate da : 301 a 336

Cod. Sede	Cod. Cli.	Cod. PAT	Rag. Soc.
17110	13745838	91238572	HULLS MARINE SRL
17110	13787188	91298998	BOTTINO SRL
17110	13864617	91395797	GHINATO FRANCA ALBINA
17110	13978490	91564883	AGENA WORK'S SHIP SRL
17140	559627	7157858	CAPURRO ROBERTO
17140	665072	7251422	CROVO GIACOMO E C TEMAR SAS
17140	775576	46032875	D ACUNTO GERARDO
17140	1714042	7252249	SIE DI MANCONE MARCO
17140	1962893	7254395	MAVELLIA FRANCESCO
17140	2332420	7253608	PASTORINO MARCO
17140	2977183	91674390	TOSCANI GIANCARLO
17140	3316648	46010218	ISIR SPA
17140	3317057	10600580	HEMPEL(ITALY) S.R.L.
17140	3337979	46053008	NAVITAL S. P. A.
17140	3343565	91080372	S.I.A.N.I. SRL SISTEMI IMPIANTI ALLESTIM.NAVALI IND.L
17140	3403987	46014218	VACCARO E C SNC DI ZUCCHETTO PIETRO BRUNO
17140	3436745	46084732	NAUTILUS S.R.L.
17140	3753558	46086614	PECOL SRL
17140	3946569	7249668	POSIDONIA S.R.L.
17140	4255648	7254448	SIX ITALIA SPA
17140	4507964	46091249	ALVARO E FABBRICOTTI E C ALFA SAS
17140	4673684	46058136	MIGLIORINI DINO E C SNC
17140	4815250	7250089	COSNAV COSTRUZIONI NAVALI SRL
17140	4815250	7254942	COSNAV COSTRUZIONI NAVALI SRL
17140	4825737	7249080	MOTONAUTICA CUNEO E C SNC
17140	4908841	7252862	ARCO ARREDAMENTI SRL
17140	4916345	7253742	MESS ENGINEERING SRL
17140	4935074	11386897	SEANET S.R.L.
17140	13000003	90096576	TECH PLANET SNC
17140	13247985	90459602	TRE C
17140	13308969	90539813	DITTA GALLO DI BARRERA DANIELE & C. SAS
17140	13394644	90651089	TECNOMARE DI CANNAS MARTINA
17140	13459752	91190148	GIACALONE FLORA BEATRICE
17140	13616829	91536436	D'AURIA GROUP SRL
17140	13692864	91167753	MAZZARELLO ROBERTO
17140	13924582	91489478	GENOVA ENGINEERS SAS



Porto di Genova

Operazioni Portuali



Anno	N. Aziende	Ore lavorate	N.Addetti		GG.Infort.
1999	18	1730006	929		3600
2000	15	1670527	915		4727
2001	16	1832481	998		4962
2002	21	1827156	1064		4652

Anno	N. Aziende	Frequenza	Incidenza	Gravità s.	Durata
1999	18	16,0	29,8	2,1	13,0
2000	15	17,9	32,7	2,8	15,8
2001	16	15,7	28,9	2,7	17,2
2002	21	13,4	23,0	2,5	19,0

Indice di Frequenza = N. Infortuni ogni 100.000 ore lavorate

Indice di Incidenza = N. Infortuni ogni 100 lavoratori addetti

Indice di Gravità semplice = GG. infortunio ogni 1000 ore lavorate

Porto di Genova

Compagnie Portuali



Anno	N. Aziende	Ore Lavorate	N.Addetti		GG.Infort.
1999	2	1693664	1076		8205
2000	2	1754362	1049		8883
2001	2	1699293	1096		10448
2002	2	1622345	1028		10077

Anno	N. Aziende	Frequenza	Incidenza	Gravità s.	Durata
1999	2	24,8	39,1	4,8	19,4
2000	2	28,3	47,4	5,0	17,8
2001	2	31,6	49,1	6,4	19,4
2002	2	30,2	47,7	6,2	20,6

N.B. nel 2000 1 infortunio mortale



Porto di Genova



Riparazioni Navali

Anno	N°Aziende	Ore lavorate	N°Addetti		GG.Infort.
1999	60	1977631	1116		6675
2000	62	1943667	1138		4697
2001	78	2898137	1611		6861
2002	79	2602743	1470		5735

Anno	N°Aziende	Frequenza	Incidenza	Gravità s.	Durata m.
1999	60	20,1	35,6	3,4	16,8
2000	62	16,8	28,8	2,4	14,3
2001	78	14,4	25,8	2,4	16,5
2002	79	12,8	22,7	2,2	17,1

Indice di Frequenza = N. Infortuni ogni 100.000 ore lavorate

Indice di Incidenza = N. Infortuni ogni 100 lavoratori addetti

Indice di Gravità semplice = GG. infortunio ogni 1000 ore lavorate

Porto di Genova



Riparazioni Navali

Anno	N. Aziende	Incidenza	Incidenza > 3gg
1999	60	35,6	
2000	62	28,8	
2001	78	25,8	
2002	79	22,7	

In Italia

Indici di Incidenza (su 100 addetti) dati INAIL 1998

Industria e artigianato	12,2
Commercio, turismo e servizi	10,4
Trasporti, comunicazioni e servizi	10,4
Altre attività	10,4
Media	10,4



www.asl3.liguria.it

U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro

Direzione - Via Bainsizza, 42 - 16147 Genova

Tel. 010 3445606 - Fax 010 8631797

e-mail: michele.piccardo@asl3.liguria.it

Prot. n. 174349 / 607
Rif.

Genova, 12 ottobre 2005

Responsabile del procedimento
dott. Michele Piccardo

Spett.le
Direzione Provinciale del Lavoro
Piazza Piccapietra, 9
16121 Genova

Oggetto: infortuni avvenuti nel territorio del Porto di Genova

A seguito della richiesta informale pervenuta da codesto rispettabile ufficio, su incarico della Prefettura di Genova, invio alcune tabelle relative alle notizie di infortunio pervenute a questa u.o. negli anni 1996-2005 suddivisi per prima prognosi relative ad eventi accaduti nel territorio del Porto di Genova.

Per disposizione della Procura della Repubblica di Genova tutti i referti di pronto soccorso relativi ad infortuni sul lavoro devono pervenire a questa u.o. che valuta i casi sui quali aprire una indagine.

Il riferimento agli anni 1996-2005 è determinato dal fatto che questa ASL nel 1995 ha istituito un ufficio (nucleo operativo "Porto") dedicato alle problematiche di tutela della salute sul lavoro in ambito portuale.

Una seconda serie di tabelle si riferisce alle notizie di infortunio pervenute negli anni 2000-2005 suddivise per settore lavorativo di accadimento dell'evento.

Dal 2004 al nucleo operativo Porto è stata assegnata la competenza anche sul Cantiere Navale "Fincantieri" di Sestri Ponente: da questo deriva il forte incremento di notizie di infortuni avvenuti nel settore "Riparazioni/costruzioni navali".

Allego infine un elenco dei casi mortali avvenuti negli anni 1996-2005 nei settori di attività portuali e cantieristica.

La ristrettezza dei tempi non consente di approfondire in questa sede i dati forniti che potranno essere meglio illustrati e commentati dalla dott.ssa Rosaria Carcassi, responsabile del n.o. Porto.

Cordiali saluti

Il Direttore u.o. PSAL
dr. Michele Piccardo



Notizie di infortunio per prima "Prognosi"

Anno 2005 - 1° sem.re		Anno 2004		Anno 2003	
Giorni	Num	Giorni	Num	Giorni	Num
Manca Prognosi	28	Manca Prognosi	51	Manca Prognosi	33
Mortali	0	Mortali	4	Mortali	1
Riservata	0	Riservata	2	Riservata	1
1-Fino a 3 giorni	201	1-Fino a 3 giorni	319	1-Fino a 3 giorni	235
2-Tra 4 e 10 giorni	495	2-Tra 4 e 10 giorni	1048	2-Tra 4 e 10 giorni	799
3-Tra 11 e 20 giorni	86	3-Tra 11 e 20 giorni	185	3-Tra 11 e 20 giorni	182
4-Tra 21 e 40 giorni	64	4-Tra 21 e 40 giorni	95	4-Tra 21 e 40 giorni	114
5-Oltre i 40 giorni	3	5-Oltre i 40 giorni	8	5-Oltre i 40 giorni	3
sum	877	sum	1712	sum	1368

Anno 2002		Anno 2001		Anno 2000	
Giorni	Num	Giorni	Num	Giorni	Num
Manca Prognosi	58	Manca Prognosi	53	Manca Prognosi	34
Mortali	2	Mortali	0	Mortali	2
Riservata	1	Riservata	0	Riservata	0
1-Fino a 3 giorni	213	1-Fino a 3 giorni	253	1-Fino a 3 giorni	273
2-Tra 4 e 10 giorni	982	2-Tra 4 e 10 giorni	985	2-Tra 4 e 10 giorni	864
3-Tra 11 e 20 giorni	184	3-Tra 11 e 20 giorni	156	3-Tra 11 e 20 giorni	161
4-Tra 21 e 40 giorni	96	4-Tra 21 e 40 giorni	100	4-Tra 21 e 40 giorni	80
5-Oltre i 40 giorni	6	5-Oltre i 40 giorni	4	5-Oltre i 40 giorni	6
sum	1542	sum	1551	sum	1420

Anno 1999		Anno 1998		Anno 1997	
Giorni	Num	Giorni	Num	Giorni	Num
Manca Prognosi	9	Manca Prognosi	8	Manca Prognosi	15
Mortali	2	Mortali	5	Mortali	1
Riservata	5	Riservata	5	Riservata	2
1-Fino a 3 giorni	281	1-Fino a 3 giorni	265	1-Fino a 3 giorni	265
2-Tra 4 e 10 giorni	896	2-Tra 4 e 10 giorni	692	2-Tra 4 e 10 giorni	709
3-Tra 11 e 20 giorni	160	3-Tra 11 e 20 giorni	132	3-Tra 11 e 20 giorni	126
4-Tra 21 e 40 giorni	75	4-Tra 21 e 40 giorni	75	4-Tra 21 e 40 giorni	60
5-Oltre i 40 giorni	32	5-Oltre i 40 giorni	28	5-Oltre i 40 giorni	7
sum	1460	sum	1210	sum	1185

Anno 1996	
Giorni	Num
Manca Prognosi	16
Mortali	9
Riservata	10
1-Fino a 3 giorni	197
2-Tra 4 e 10 giorni	606
3-Tra 11 e 20 giorni	117
4-Tra 21 e 40 giorni	62
5-Oltre i 40 giorni	15
sum	1032

Notizie di infortunio per "Settore produttivo"

Anno 2005 - 1° semestre	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	64
Attività industriali in genere	10
Ausiliari trasporti	41
Chimica	0
Compagnie portuali	208
Demolizioni marittime e navali	1
Depositi costieri	4
Edilizia	18
Metalmecanica	0
Operazioni portuali	105
Riparazioni / costruzioni navali	324
Sanità	0
Servizi	27
Servizi enti portuali	26
Servizio aeroportuali	27
Siderurgia	1
Società di navigazione	21
sum	877

Anno 2004	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	619
Attività industriali in genere	29
Ausiliari trasporti	43
Chimica	0
Compagnie portuali	342
Demolizioni marittime e navali	0
Depositi costieri	4
Edilizia	21
Metalmecanica	0
Operazioni portuali	196
Riparazioni / costruzioni navali	324
Sanità	0
Servizi	47
Servizi enti portuali	32
Servizio aeroportuali	29
Siderurgia	0
Società di navigazione	26
sum	1712

Anno 2003	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	682
Attività industriali in genere	17
Ausiliari trasporti	12
Chimica	0
Compagnie portuali	307
Demolizioni marittime e navali	1
Depositi costieri	1
Edilizia	13
Metalmecanica	2
Operazioni portuali	133
Riparazioni / costruzioni navali	104
Sanità	0
Servizi	41
Servizi enti portuali	16
Servizio aeroportuali	13
Siderurgia	0
Società di navigazione	26
sum	1368

Anno 2002	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	523
Attività industriali in genere	18
Ausiliari trasporti	19
Chimica	0
Compagnie portuali	456
Demolizioni marittime e navali	0
Depositi costieri	2
Edilizia	16
Metalmecanica	2
Operazioni portuali	225
Riparazioni / costruzioni navali	140
Sanità	0
Servizi	49
Servizi enti portuali	21
Servizio aeroportuali	24
Siderurgia	3
Società di navigazione	44
sum	1542

Anno 2001	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	632
Attività industriali in genere	20
Ausiliari trasporti	14
Chimica	0
Compagnie portuali	449
Demolizioni marittime e navali	0
Depositi costieri	8
Edilizia	27
Metalmecanica	0
Operazioni portuali	169
Riparazioni / costruzioni navali	118
Sanità	0
Servizi	34
Servizi enti portuali	30
Servizio aeroportuali	24
Siderurgia	0
Società di navigazione	26
sum	1551

Anno 2000	
Settore lavorativo	Num
Altro / non definito	586
Attività industriali in genere	12
Ausiliari trasporti	15
Chimica	1
Compagnie portuali	376
Demolizioni marittime e navali	0
Depositi costieri	5
Edilizia	13
Metalmecanica	2
Operazioni portuali	141
Riparazioni / costruzioni navali	167
Sanità	1
Servizi	37
Servizi enti portuali	25
Servizio aeroportuali	11
Siderurgia	0
Società di navigazione	28
sum	1420

Infortunato	Data inf	Settore attività	Luogo infortunio
VASSOLO PASQUALINO	24/08/2004	autotrasporto	TERMINAL VTE - PIAZZALE CAR CARRIER
FERNANDEZ BARBETON JOSE' LUIS	25/06/2004	edilizia	CANTIERE EDILE PONTE ETIOPIA
MARASCIA ROSARIO	10/04/2004	marittimo	TERMINAL I.MESSINA - M/N JOLLY BLU
FARAONE JOAO	10/03/2004	costruzioni navali	FINCANTIERI - M/N COSTA MAGICA
FALCONE CLAUDIO	04/02/2003	riparazioni navali	ENTE BACINI - BACINO 4
MAG FANG KUI	28/12/2002	marittimo	BANCHINA ILVA - M/N HEBEI PHOENIX
LUISETTO FRANCO	26/06/2002	autotrasporto	VIALE AFRICA - PONTE ERITREA
BENVENUTO FRANCESCO	25/10/2000	servizi subacquei	DITTA BARRACUDA
GUZZO FABRIZIO	08/09/2000	operazioni portuali	TERMINAL VTE - VOLTRI BANCHINA
CASO EMILIO	09/07/1999	marittimo	TERMINAL I.MESSINA - M/N JOLLY ROSSO
SORRISO GIOVANNI	09/07/1999	marittimo	TERMINAL I.MESSINA - M/N JOLLY ROSSO
BELLINI ANDREA	23/12/1998	operazioni portuali	TERMINAL GRIMALDI - PONTE ASSERETO
ZHOU LAI QUI	13/08/1998	marittimo	TERMINAL VTE - NAVE PORTACONTAINER
DELLACASA FURIO	08/07/1998	operazioni portuali	TERMINAL I.MESSINA - M/N JOLLY MARRONE
CHIARINI GIANLUCA	30/04/1998	operazioni portuali	TERMINAL I.MESSINA - M/N JOLLY RUBINO
MONTANATO	29/04/1998	riparazioni navali	G.M.G. CHIATTA OROMARE
ROMANO MICHELE	09/04/1997	edilizia	CANTIERE SCI STAZIONE MARITTIMA
GAGLIANESE FRANCESCO	06/12/1996	autotrasporto	AZZALI
DE LUCA	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
DE ROSARIO	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
FORNO	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
MAZZA	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
PALAZZO	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
PUPPO	02/10/1996	costruzioni navali	T/N PORTOVENERE
LE ROSE ANTONIO	24/07/1996	operazioni portuali	TERMINAL RINFUSE ITALIA
SHEHU ILIRIAN	15/06/1996	demolizioni portuali	M/PONTONE AUGUSTO II

Traccia per audizione Commissione Parlamentare sugli infortuni sul lavoro

17.10.2005

Rosaria Carcassi

n.o. Porto U.O. Prevenzione e Sicurezza Ambienti di Lavoro ASL3 Genovese

Sono la responsabile del nucleo operativo Porto dell'Unità Operativa PSAL ASL3 Genovese: n.o. Porto vuol dire che la ASL Ge ha istituito a partire dal 1995 un ufficio dedicato alla "azienda porto", proprio in considerazione del particolare rischio di tale distretto lavorativo.

ASL significa organo di vigilanza delegato dalle norme a tali questioni, con compiti di controllo, sanzione delle inadempienze, indicazione di misure preventive, assistenza a tutti i soggetti coinvolti e compiti di polizia giudiziaria sui reati, che nella materia specifica si configurano prevalentemente come reati di lesioni in occasione di infortuni.

Per dimensionare subito una prima criticità occorre che aggiunga che il n.o. porto è costituito da soli sei tecnici e tre laureati e questo inquadra un problema di fondo, che non sarà sconosciuto alla Commissione, della cronica carenza numerica delle ASL in questo settore, in un regime di secolare blocco delle assunzioni nel nostro settore.

Il mio ufficio è quindi stato un punto di osservazione privilegiato su questi ultimi dieci anni di pratica di tali questioni nel porto di Genova, dalla privatizzazione del porto a seguito del riordino della portualità (legge 84/94), ad oggi.

Sono in grado di essere osservatrice privilegiata comunque di tutta la situazione portuale italiana, in quanto sono coordinatrice del gruppo tecnico del Coordinamento delle Regioni Italiane che si chiama appunto "Porti-Navi".

Il punto di snodo di questi 10 anni è certamente costituito dall'anno 1999 di emanazione dei due importanti decreti 272 e 271 che riguardano più propriamente tre comparti intrecciati, presenti sull'interfaccia "terra-mare":

1. il settore di movimentazione merci nei porti (più propriamente "operazioni e servizi portuali", o **lavoro portuale**)
2. il settore delle **riparazioni navali** nei porti (più propriamente manutenzione, riparazione e trasformazione navale nei porti)
3. il settore della navigazione marittima (lavoro a bordo di navi o **lavoro marittimo**, comprensivo del settore della pesca, che per altro gode di un ulteriore aggiuntivo regime giuridico particolare).

NB

La costruzione navale, per molti versi pressoché sovrapponibile, in termini di criticità, al lavoro delle riparazioni navali, non è stata considerata nelle nuove norme, se non in un unico titolo del 272, specifico per le prove a mare della nave in costruzione, fattispecie che era stato teatro, proprio a Genova nel Cantiere Fincantieri, di una delle più grandi tragedie del lavoro di questi ultimi anni. Il lavoro della costruzione navale non gode quindi di un regime normativo di maggior sostegno, valendo per essa la sola disciplina 626 generale, che non risolve in pieno situazioni critiche quali quelle delle cascate di appalti che investono fino a 300-400 imprese sulla stessa nave in costruzione, pari a 2000-3000 uomini contemporaneamente addetti.

I tre settori di cui sopra, con esclusione della costruzione navale, sono stati destinatari nel 1999 di due normative, rispettivamente il Decreto Legislativo 272/99 (Operazioni e servizi portuali e operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale) per i primi due settori e il Decreto Legislativo 271/99 (lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali) per il terzo, decreti emanati per effetto di una specifica Legge di delega al Governo (Legge 31 dicembre 1998, n.485) al fine di adeguare le norme del 626 alle particolari esigenze dei servizi espletati sulle navi nazionali e nei porti.

Distretti lavorativi quindi "particolari", **nel passato considerati esclusi addirittura dalla valenza della normativa di prevenzione e sicurezza del lavoro** (le storiche esclusioni della navigazione marittima e del lavoro a bordo dal campo di applicazione dei DPR 547/55 e 303/56 e del D.L.277/91) in virtù del preteso particolare intreccio con altri regimi normativi (il diritto della navigazione, le norme internazionali).

Gli infortuni

Si tratta di distretti lavorativi caratterizzati per altro da altissimo rischio infortunistico. (Vedere prospetti consegnati)

1. Notizie infortunio per anno, settore e prognosi iniziale dal 1996 al primo semestre 2005
2. Indici infortunistici dei due settori operazioni portuali e riparazioni navali: trend in diminuzione ma con valori ancora assai elevati come media del settore (23% per terminalisti e riparatori navali, ma quasi 50% per la compagnia di manodopera portuale)
3. Infortuni mortali

Gli infortuni ci parlano di determinanti tecnici costituiti da

- ✓ la massiccia presenza in contemporanea nel ciclo portuale di mezzi di movimentazione di tutti i tipi (semoventi, carrelli, ralle, gru di banchina e di piazzale, camion esterni);
- ✓ la forte interazione uomo-macchina, con presenza di addetti a piedi, necessari al ciclo portuale, al servizio della macchina e in posizione di inferiorità rispetto ad essa; molti infortuni sono da investimento da parte di mezzi o da schiacciamento da parte di carichi sospesi;
- ✓ l'assenza di procedure tassative su "chi fa che cosa e quando" e di un rigoroso coordinamento preventivo, in un ciclo frammentato su una miriade di soggetti (i lavoratori dei terminal e quelli delle imprese di manodopera, ora anche gli interinali, ma anche tutti i soggetti concorrenti al ciclo, spedizionieri, autotrasportatori, marittimi ecc., nel settore portuale; la cascata infinita degli appalti nelle riparazioni navali);
- ✓ la non progettazione dei sistemi meccanici e degli ambienti, a partire dagli ambienti della nave dove salgono per le operazioni di movimentazione delle merci i portuali, che tenga conto della necessaria presenza sul lavoro della componente umana;
- ✓ la perdita di professionalità nel saper fare il lavoro, che è un tutt'uno col saperlo fare in sicurezza, saper imbragare correttamente un carico, saper stivare, saper stare con prudenza alla guida di un mezzo di enormi potenzialità in termini di possibile danno alle persone; tutto ciò in relazione al ricambio generazionale intervenuto nei porti, alla carenza di cultura della prevenzione in generale ed in particolare in porto e sulle navi, da sempre considerati territori con regole proprie, in esclusione dalle leggi di settore;

ma ci parlano anche dei macrodeterminanti del rischio infortunistico, potenti elementi legati alle caratteristiche intrinseche al lavoro portuale, l'estrema flessibilità del sistema porto (e di conseguenza la difficile predeterminazione dei flussi e delle situazioni), gli

elevati ritmi di lavoro, dettati inesorabilmente dai tempi della nave che hanno un effetto trascinate sulle forme stesse di pattuizione economica del lavoro (le forme incentivanti delle rese, la "nave a finire"), l'alta intensità di lavoro umano e quindi la forte interazione uomo-macchina; in un regime di esasperata concorrenza, l'utilizzo competitivo al ribasso del risparmio che a volte viene fatto sulla sicurezza.

I due decreti del 1999 hanno compiuto una rivoluzione epocale, in settori ad alto rischio lavorativo e per di più con un retaggio di estraneità alla pratica e alla cultura della prevenzione. Il processo cui abbiamo assistito è stato quindi quello di crescita, in primo luogo culturale, del settore, adesso finalmente ricompreso in pieno nelle dinamiche del 626.

Molto si è mosso e si sta muovendo nell'applicazione delle nuove regole relative ai porti 272 (lavoro portuale e riparazioni navali): si tratta di un articolato di natura tecnica specifica rispetto ai cicli lavorativi presenti; l'organo di vigilanza è unicamente l'ASL il cui ruolo è notevolmente rivisitato dai numerosi compiti aggiuntivi di supporto tecnico (obbligatorio) alla attività autorizzativa delle due Autorità che insistono sul territorio: le Autorità Portuali e Marittime, enti di regolazione pubblica di distretti lavorativi privatizzati ma in regime di concessione. Sono introdotti strumenti relazionali nuovi per il coordinamento tra l'ASL e le due Autorità, cui sono attribuite funzioni complementari, promozionali della prevenzione e sicurezza del lavoro. Ad es. il Comitato di igiene e sicurezza, strumento di confronto tra i soggetti di controllo e le parti sociali; ruolo da promuovere e rendere maggiormente incisivo sulle problematiche emergenti; ma su questo molto si sta muovendo e le Regioni, con il loro coordinamento tecnico su questo settore, sono impegnate a fare circuito nazionale che vada oltre i confini del singolo porto.

Quasi niente viceversa si è mosso sul riassetto degli strumenti pubblici di controllo sul distretto del lavoro marittimo

271 (lavoro marittimo): compie una fedele trasposizione del sistema 626 nell'organizzazione del lavoro della nave in navigazione, che prima ne era esclusa, come era sostanzialmente esclusa dalle normative italiane di prevenzione sul lavoro (e quindi in carenza sostanziale di regole in materia). Dal 1999 le ASL sono organo di vigilanza per la tutela dei marittimi (imbarcati su navi italiane, anche se il potere di visita occasionale della Commissione di cui fa parte anche l'ASL si può estendere anche alle navi straniere), non da sole ma in stretto coordinamento con gli altri due organi di vigilanza Capitaneria di Porto (articolazione periferica del Ministero delle Infrastrutture) e Ufficio di Sanità Marittima (articolazione periferica del Ministero della Salute).

L'ASL farebbe parte, con gli altri due soggetti, anche delle Commissioni di visita delle navi (che ne accertano semestralmente l'idoneità igienico-sanitaria e del lavoro): le Commissioni nuove previste dal 271, di nomina da parte delle Direzioni Marittime (Ministero Infrastrutture) non sono ad oggi partite per un orientamento dilatorio del Comando Generale delle Capitanerie (la motivazione è la mancanza del Regolamento tecnico la cui emanazione è prevista dal 271, che dovrebbe abrogare un vecchio regolamento del 1939).

Il sistema pubblico di controllo sulla prevenzione e sicurezza del lavoro marittimo è per molti versi ad oggi un'incompiuta.

Azioni sul piano locale

- ✓ Potenziare e valorizzare gli strumenti relazionali, i Comitati; bisogna crederci fino in fondo
- ✓ Lavorare per aumentare le conoscenze e competenze di tutti soggetti coinvolti nella complessa filiera del lavoro, a partire dai corsi per i neoassunti portuali stabiliti dall'accordo nazionale tra le parti in occasione dell'ultimo rinnovo contrattuale
- ✓ Evitare che le modalità di erogazione del lavoro improntate a forme di esasperata incentivazione sulle rese vanifichino la possibilità di rispetto delle regole di sicurezza (es. l'accordo economico della "nave a finire")
- ✓ Fare reale sinergia tra i soggetti pubblici presenti sul campo.

Criticità a livello centrale

272. Il Decreto attribuisce una competenza di riferimento al Ministero delle Infrastrutture (es. sulla formazione obbligatoria dei lavoratori portuali, sulla normativa tecnica derivata, ancora da emanarsi), introducendo elementi di contrasto di competenze (anche tra funzioni centrali e funzioni già decentrate alle Regioni) o comunque di potenziale difformità di indirizzi.

La necessità di un intervento mirato sul settore ha messo in evidenza la critica assenza di un sistema nazionale di lettura del fenomeno infortunistico, in quanto nel sistema di rilevazione INAIL i distretti portuali e di riparazione navale perdono la loro specificità all'interno delle macro-categorie di riferimento (rispettivamente trasporti e meccanica).

Politiche unitarie della formazione nel settore portuale e di riparazione navale, il Coordinamento delle Regioni, che sono i soggetti con titolarità di funzioni nella formazione professionale, può essere il fulcro promotore di percorsi unitari di formazione.

271. Non è più sostenibile il sostanziale blocco alla reale applicazione del decreto nei suoi aspetti di riassetto delle funzioni pubbliche (le nuove Commissioni, il coordinamento operativo tra i tre organi di vigilanza). La competenza del Ministero delle Infrastrutture su una serie di questioni cruciali in materia di prevenzione sul lavoro (il flusso comunicativo degli infortuni, che dovrebbe affluire a tale Ministero per l'elaborazione di statistiche nazionali, l'adeguamento della normativa strettamente tecnica in relazione al progresso tecnico ripropone possibili terreni di difformità con il sistema nazionale di prevenzione e sicurezza del lavoro, reiterando un percorso potenzialmente ancora separato per tale settore.

Anche per il settore del lavoro marittimo, e a maggior ragione, sorge la necessità di integrazione del sistema di rilevazione degli infortuni (gestione IPSEMA, non INAIL) nel complessivo sistema nazionale.



AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA

PREFETTURA DI GENOVA

AUDIZIONE PARLAMENTARE DEL 17 OTTOBRE 2005

RELAZIONE

LA SICUREZZA NEL PORTO DI GENOVA: l'approccio al problema.

L'art. 24 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, come modificato dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647, attribuisce alle Autorità Portuali "i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa".

Alla luce di tali previsioni di legge l'A.P. di Genova ha provveduto, come prescritto dalla legge stessa, ad attivare con comunicazione del Presidente al Comitato Portuale i poteri di vigilanza e controllo attribuiti.

Sotto l'aspetto organizzativo la struttura deputata allo svolgimento delle funzioni assegnate è stata individuata nell'Ufficio Ispettorato del Servizio Ambiente e Lavoro Portuale a cui sono stati attribuiti compiti di presidio territoriale delle attività portuali riferiti non solo alla prevenzione ed alla sicurezza dei luoghi di lavoro, ma più in generale al rispetto delle norme e dei regolamenti che disciplinano l'accesso al porto, l'impiego del personale dipendente e di quello operante per le imprese portuali, i servizi portuali, l'uso dei beni demaniali.

Le funzioni attribuite all'Ufficio sono svolte attraverso un costante monitoraggio dell'attività portuale favorendo la massima funzionalità in raccordo con le altre Autorità competenti in materia ed utilizzando personale (n. 19 unità) opportunamente selezionato e con adeguata esperienza e professionalità.

Tenuto conto dei poteri di polizia amministrativa che connotano le funzioni attribuite all'A.P. dalla legge e del contesto normativo in cui si opera le cui violazioni sono quasi esclusivamente perseguibili penalmente, l'attività di vigilanza si sono indirizzate principalmente allo sviluppo delle attività di prevenzione.

Si ritiene inoltre che l'attività ispettiva non vada esclusivamente indirizzata all'accertamento ed al sanzionamento delle infrazioni ed effettuata a seguito di incidenti, ma debba essere finalizzata a far sì che le infrazioni non vengano commesse e gli infortuni, per quanto possibile, non avvengano.

Occorre quindi lavorare, di concerto con le parti sociali, sul sistema, sulla formazione, sulla programmazione delle attività, sull'organizzazione del lavoro.

L'attività ispettiva dell'A.P., svolta in stretta collaborazione con l'AUSL, si pone l'obiettivo di individuare situazioni di rischio per essere in grado di proporre soluzioni e modalità operative atte ad operare in sicurezza.

Dalle risultanze dell'attività ispettiva e dall'analisi dei dati infortunistici l'Autorità Portuale di Genova si è posta l'obiettivo di elaborare, in collaborazione con INAIL ed AUSL, una mappatura dei rischi (mansioni e attività particolarmente pericolose) e, se possibile delle malattie professionali, al fine di definire mirati e prioritari piani di prevenzione antinfortunistica: strumenti ritenuti fondamentali per gestire e minimizzare i rischi.

In prospettiva si ritiene infine debba essere affrontato in maniera concreta, con datori di lavoro e organizzazioni sindacali, il problema dell'organizzazione del lavoro. Tutto questo finalizzato alla prevenzione ed alla sicurezza ma anche nel rispetto dell'autonomia organizzativa e gestionale delle imprese stesse.

In coerenza a quanto sopra esposto sono state attivate alcune iniziative formative.

A seguito di un accordo sindacale scaturito dopo un incidente mortale avvenuto nel si è stabilito, di concerto con AUSL e parti sociali, che tutti i nuovi assunti dalle imprese portuali debbano partecipare ad una "formazione di accesso" al lavoro. Iniziativa formativa non che non sostituisce quella prevista dalla legge ,che è a carico del datore di lavoro, bensì la integra.

E' una formazione obbligatoria e disciplinata da una ordinanza dell'A.P.. Ad essa è subordinato il rilascio dei previsti permessi di accesso al porto.

Ogni nuovo assunto, indipendentemente dalla mansione che andrà a svolgere e dall'ambito lavorativo in cui sarà inserito, deve frequentare un corso di otto ore articolato in due fasi. Sono stati al riguardo predisposti appositi supporti didattici quali un manuale e due video ,preparati con la collaborazione della sede RAI regionale, che si sono rivelati strumenti didattici di grande efficacia.

Tale iniziativa ha sino ad oggi coinvolto oltre 800 neo assunti.

Si ritiene altresì che importanti risultati in materia di safety possano essere raggiunti con il lavoro svolto dai due Comitati di igiene e sicurezza, costituiti ai sensi dell'art. 7 del D.Lgs. 272/99, attivati nel porto di Genova, uno riguardante il settore delle operazioni e dei servizi portuali ed uno per il settore delle riparazioni, trasformazioni e manutenzioni navali. Comitati che hanno iniziato la propria attività nel marzo 2005.

Attraverso il lavoro di detti Comitati si intende altresì assicurare i necessari accordi con l'attività del Comitato Regionale di Coordinamento di cui all'art. 27 del D.Lgs. 626/94 nonché con la Commissione Consultiva permanente per la prevenzione ed igiene del lavoro di cui all'art. 26 dello stesso decreto legislativo.

A seguito di disposizioni ministeriali, a far data dal 2003, l'A.P. provvede ad acquisire dalle Imprese portuali autorizzate, e a trasmettere al Ministero stesso, i dati relativi agli infortuni occorsi ai lavoratori addetti alle operazioni ed ai servizi portuali.

La tabelle allegate riportano i dati rilevati relativamente al 2003, 2004 e primo semestre 2005 (dato provvisorio).



Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE PER LE
INFRASTRUTTURE DELLA NAVIGAZIONE
MARTIME E INTERNA

COPIA

TRASMISSIONE

AUTORITÀ PORTUALE DI GENOVA	
PROTOCOLLO CENTRALE	
23 DIC. 2002	
N.	7234
Uff. SVIL	Copia SG ATM

Roma,

Alle Capitanerie di porto
LORO SEDI
Alle Autorità portuali
LORO SEDI

E,p.c. al Comando Generale
delle Capitanerie di porto
SEDE

Ad Assoporti
Corso Rinascimento, 24
ROMA

DEM3

Prot. n. DEM3/29/2 Alleg.

OGGETTO: Decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272. Sicurezza e salute dei lavoratori addetti alle operazioni e servizi portuali.

Con il decreto legislativo 27 luglio 1999, n. 272 sono state dettate le norme specifiche per la sicurezza e la salute dei lavoratori addetti alle operazioni e servizi portuali, da integrarsi, per quanto non espressamente stabilito, con il decreto legislativo n. 626 del 1994 e successive modifiche.

Al fine di verificare l'adeguatezza di tale disciplina, e quindi di considerare eventuali modifiche della stessa, lo scrivente ritiene opportuno procedere ad un monitoraggio degli infortuni che si verificano nello svolgimento di tali attività.

Si richiede pertanto la collaborazione di codeste Autorità che vorranno segnalare con periodicità semestrale (con i dati al 30 giugno e al 31 dicembre a partire dal 2003) gli infortuni occorsi ai lavoratori addetti alle operazioni e ai servizi portuali.

In tali comunicazioni, che dovranno pervenire entro il 15 luglio e il 15 gennaio e che dovranno essere effettuate anche nel caso in cui non si siano verificati infortuni, andrà riportato un breve resoconto dell'incidente in cui siano specificati il luogo e le cause dello stesso, il nome e le mansioni del lavoratore coinvolto, la società alle cui dipendenze opera, e il soggetto responsabile della sicurezza.

Si resta in attesa di assicurazione.

M.C.Farina
Circolare sicurezza
11/12/02

Autorità Portuale di Genova
Direzione Sviluppo

23 DIC. 2002

N.	3826
Uff.	Copia MGRONT

Il Direttore Generale
Dott. Massimo Provinciali



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

- ANNO 2003 -

ELENCO AZIENDE AUTORIZZATE ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI - EX ART. 16 - LEGGE 84/94

1. ANGELO PASTORINO S.r.l.
- Ponte Libia Radice - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-6451012
2. C.F.M. S.a.s. di De Caro & C.
- Viale Africa - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-462410
3. CENTRO SMISTAMENTO E CONSOLIDAMENTO MERCI S.p.A.
- Piazzale San Benigno - 16149 GENOVA - ☎ 010-657111
4. EUROMARE SERVIZI MARITTIMI S.r.l.
- Ponte Somalia Radice Levante - 16149 GENOVA/PORTO ☎ 010-4695340
5. GRENDI TRASPORTI MARITTIMI S.p.A.
- Calata Ignazio Inglese - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-6598211
6. THERMOCAR S.r.l.
- Viale Africa - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-4694034
7. TIRRENIA DI NAVIGAZIONE S.p.A.
- Rione Sirignano 2 - 80121 NAPOLI - ☎ 081-72011111

ELENCO AZIENDE AUTORIZZATE ALLO SVOLGIMENTO DI OPERAZIONI PORTUALI - EX ART. 16/18 - LEGGE 84/94

8. CONSORZIO GRIMALDI GROUP
- Via Fieschi 17/17A - 16121 GENOVA - ☎ 010-55091
9. CONSORZIO MULTIPURPOSE
- Piazzale San Benigno 1 - 16149 GENOVA - ☎ 010-24901
10. ENEL PRODUZIONE S.p.A.
- Via all'Idroscalo - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-2762200
11. FO.RE.S.T. S.p.A.
- Ponte Somalia - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-415341
12. GENOA METAL TERMINAL S.r.l.
- Via Chiesa 7 - 16149 GENOVA - ☎ 010-4697631
13. IGNAZIO MESSINA & C. S.p.A.
- Via G. D'Annunzio 91 - 16121 GENOVA - ☎ 010-53961
14. INDUSTRIE REBORA S.r.l.
- Via Melen - loc. Erzelli, Montecroce - 16159 GENOVA - ☎ 010-413464
15. PORTO PETROLI DI GENOVA S.p.A.
- Radice Pontile Alfa / Porto Petroli - 16155 GENOVA - ☎ 010-2415573
16. ROLCIM S.p.A.
- Via Yannucci 3/14 - 16128 GENOVA - ☎ 010-5960368
17. STAZIONI MARITTIME S.p.A.
- Ponte dei Mille - 16126 GENOVA - ☎ 010-2412597
18. TERMINAL CONTENITORI PORTO DI GENOVA S.p.A.
- Calata Sanità / Palazzina Uffici - 16126 GENOVA/PORTO - ☎ 010-2413166
19. TERMINAL FRUTTA GENOVA S.r.l.
- Ponte Somalia - 16149 GENOVA/PORTO - ☎ 010-60251
20. TERMINAL RINFUSE ITALIA S.r.l.
- Calata Rubattino / Palazzina Uffici - 16126 GENOVA/PORTO - ☎ 010-2488601
21. V.T.E. - VOLTRI TERMINAL EUROPA S.p.A.
- Nuovo Porto di Voltri / Palazzina Uffici - 16158 GENOVA - ☎ 010-69961

ELENCO COMPAGNIE TRASFORMATE IN IMPRESA EX ART. 21 - LEGGE 84/94 ED AUTORIZZATE ALLO SVOLGIMENTO DI SERVIZI ED OPERAZIONI PORTUALI DI CUI AL REGOLAMENTO APPROVATO CON DECRETO N° 357/2002

22. COMPAGNIA PORTUALE PIETRO CHIESA S.c.a.r.l.
- Piazzale Giaccone 7 - 16126 GENOVA/PORTO - ☎ 010-2462893
23. COMPAGNIA UNICA S.c.a.r.l.
- Piazzale San Benigno 1 - 16149 GENOVA - ☎ 010-2462851

AZIENDA AUTORIZZATA ALLO SVOLGIMENTO DELLE MANOVRE FERROVIARIE

24. FERROPOT S.r.l. - Servizi Ferroviari Portuali
- via Rolla, 22 r. - 16152 GENOVA - 010 6485401

RIEPILOGO INFORTUNI

Ragione sociale terminalista	anno 2003		totale	anno 2004		totale
	1° sem.	2° sem.		1° sem.	2° sem.	
VOLTRI TERMINAL EUROPA	52	44	96	42	39	81
TERMINAL CONTENITORI s.p.a.	10	19	29	15	7	22
STAZIONI MARITTIME s.p.a.	0	3	3	2	2	4
GENOVA PORT TERMINAL i. Rebora	0	3	3	3	8	11
GENOVA TERMINAL s.r.l.	0	3	3	1	4	5
TERMINAL RINFUSE ITALIA	0	0	0	4	4	8
C.S.M. s.p.a.	0	7	7	5	2	7
TERMINAL MESSINA	12	13	25	11	7	18
FERPORT	25	18	43	35	11	46
TERMINAL FRUTTA GENOVA s.r.l.	0	0	0	0	1	1
GRENDI TRASPORTI MARITTIMI s.p.a.	1	1	2	0	0	0
COMPAGNIA UNICA MERCI VARIE	165	240	405	165	171	336
INTEMPO s.p.a.	0	1	1	10	30	40
COMPAGNIA PIETRO CHIESA	0	3	3	4	1	5
Totale	265	355	620	297	287	584

GENOVA
MONITORAGGIO INFORTUNI

1° SEMESTRE 2005

Ragione sociale terminalista	Infortunati
VOLTRI TERMINAL EUROPA	17
TERMINAL CONTENITORI s.p.a.	7
STAZIONI MARITTIME s.p.a.	0
COMPAGNIA PIETRO CHIESA	0
GENOA PORT TERMINAL i. Rebora	4
GENOA TERMINAL s.r.l.	0
TERMINAL RINFUSE ITALIA	0
C.S.M. s.p.a.	4
TERMINAL MESSINA	5
FERPORT	4
TERMINAL FRUTTA GENOVA s.r.l.	0
GRENDI TRASPORTI MARITTIMI s.p.a.	0
INTEMPO s.p.a.	11
COMPAGNIA UNICA MERCI VARIE	136
Totale	188

Progetto del porto



AUTORITA' PORTUALE DI GENOVA

DIREZIONE TECNICA

PROGETTO N°

Titolo Progetto: **PIANIFICAZIONE TERRITORIALE**

	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO
Rev. 2			
Rev. 1			
Rev. 0	aprile 2005	Prima emissione	

Titolo elaborato:
LAY-OUT

DIS. N° Q 568 Scala: 1:10.000 Nome file: maggio-concessioni2005 Disegnato da: Ada REBUFFA

Progettisti interni:

.....
.....
.....

Progettisti esterni:

.....
.....
.....

Coordinatore di progetto:

VERIFICATO

Il dirigente responsabile:
Dott. Ing. Andrea PIERACCI

APPROVATO

Il responsabile unico del procedimento:
Dott. Ing. Andrea PIERACCI

Nota per il lettore:

Per motivi tecnici non è stato possibile riprodurre l'originale cartaceo del documento "Pianificazione territoriale" all'interno del volume. Tuttavia il suddetto originale cartaceo - al pari di tutti gli altri originali dei documenti pubblicati dalla commissione - sarà versato all'archivio storico del Senato.

Genova, 17 ottobre 2005

L'UGL Mare ritiene che l'incontro d'oggi non serva principalmente a verificare asetticamente i numeri forniti dalle statistiche degli infortuni o verificare i criteri individuati nelle norme riguardanti i parametri per la classificazione dei casi d'infortunio, se in itinere o meno. A questo provvedono l'INAIL e l'ISPESL fornendosi reciprocamente i dati riguardanti gli infortuni e alle malattie professionali.

Questi incontri devono promuovere la diffusione della cultura della sicurezza con un'attenzione che deve essere viva ogni giorno dell'anno.

Quello della sicurezza del lavoro è un problema sociale e come tale va affrontato e risolto. E' ben noto a tutti che gli incidenti che causano un'assenza dal lavoro di oltre tre giorni, oltre agli enormi costi umani e sociali, comporta anche una grave perdita economica.

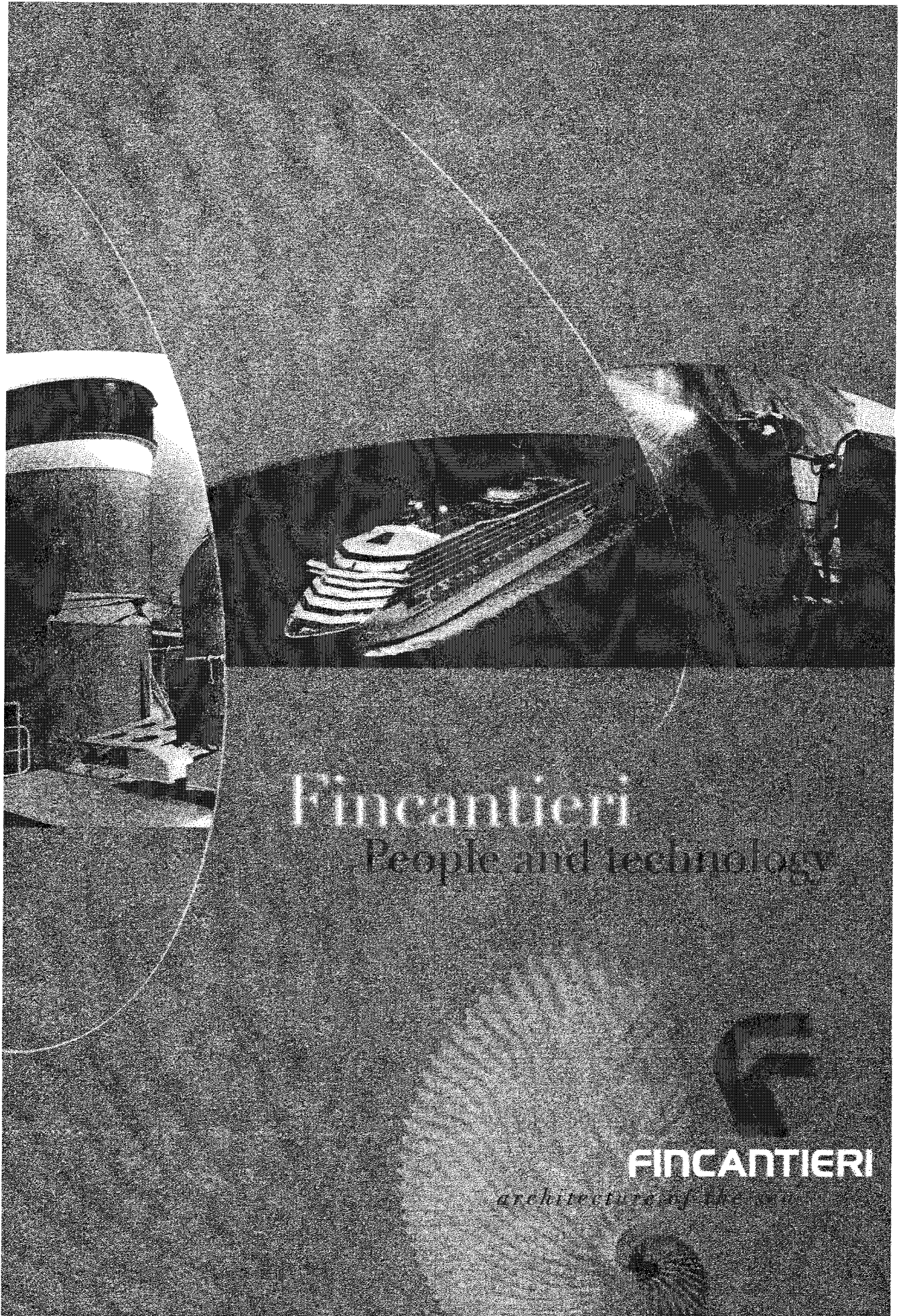
Nel nostro sistema economico industriale e commerciale, talvolta manca la consapevolezza dell'interazione tra processo produttivo e sicurezza sul lavoro. Il costo sicurezza non è un costo accessorio o improprio, ma, nel contenere il rischio d'impresa, esso costituisce un vero e proprio investimento, al fine ammortizzato da più prolungati sfruttamenti degli impianti e dai più contenuti costi assicurativi per le risorse umane. Occorre per tanto aumentare la sensibilità di tutti gli attori coinvolti nel sistema nei confronti della percezione di rischio e di garantire il monitoraggio continuo del sistema.

Nell'ampia costellazione normativa nazionale e internazionale troviamo vasta documentazione sulle misure generali per la protezione della salute e per la sicurezza dei lavoratori. Bene o male abbiamo degli strumenti con cui operare. Utile sarebbe stabilire un programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza, anche se è giusto ricordare i D.Lgs 271- 272/99 tuttora mancanti di un regolamento d'applicazione risultando così svuotati d'ogni efficacia di contenuto operativo.

La valutazione dei rischi, l'eliminazione o la riduzione degli stessi ed altri accorgimenti ancora, già fanno parte degli obblighi di legge previsti per i "Datori di Lavoro". In questo contesto la nostra preoccupazione si rivolge soprattutto a quei lavoratori dal rapporto di lavoro precario, che sono assunti dalle Ditte subappaltatrici di lavori, per l'espletamento di un compito e terminato lo stesso terminano la loro esperienza. E' difficile stabilire se la gestione della salute e della sicurezza sul lavoro costituisce parte integrante della gestione generale di queste aziende che operano a basso costo. Se si è provveduto affinché ciascun lavoratore, spesso extracomunitario, riceva una adeguata informazione e una adeguata formazione in materia di sicurezza e di salute, con particolare riferimento al proprio posto di lavoro ed alle proprie mansioni e se è periodicamente ripetuta in relazione all'evoluzione dei rischi ovvero all'insorgenza dei nuovi rischi. Inoltre, se questo "datore di lavoro" prende le misure appropriate affinché soltanto i lavoratori che hanno ricevuto adeguate istruzioni accedano alle zone che li espongono ad un rischio grave e specifico.

La prevenzione per l'UGL Mare parte da queste considerazioni, dalle misure di protezione collettiva prima ancora che dalle DPI. Dall'informazione, formazione, consultazione e partecipazione dei lavoratori ovvero dei loro rappresentanti sulle questioni riguardanti la sicurezza e alla salute durante il lavoro. Tale formazione deve avvenire in collaborazione con gli organi e/o comitati preposti già esistenti. Con un buon sistema di vigilanza periodica e sistematica sull'applicazione delle norme da parte di chiunque ne abbia competenza, e specialmente che il tutto non sia ridotto ad una pura procedura standardizzata per gli adempimenti documentali rimanendo in attesa dell'applicazione del nuovo regolamento comunitario CE 884/2005, il quale non fa altro che rendere esecutivo il regolamento 725/2004.

Segretario Territoriale Genova

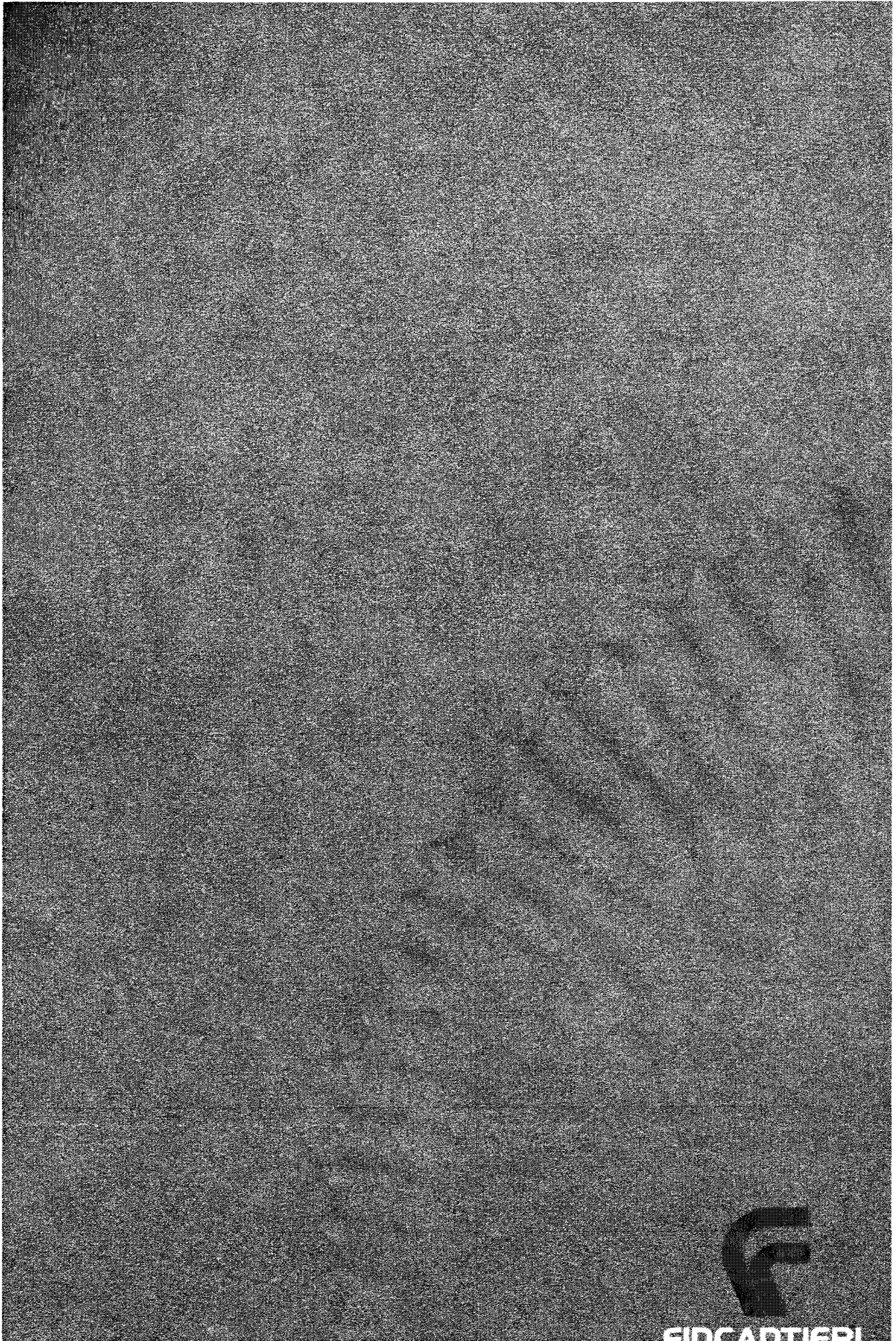


Fincantieri
People and technology

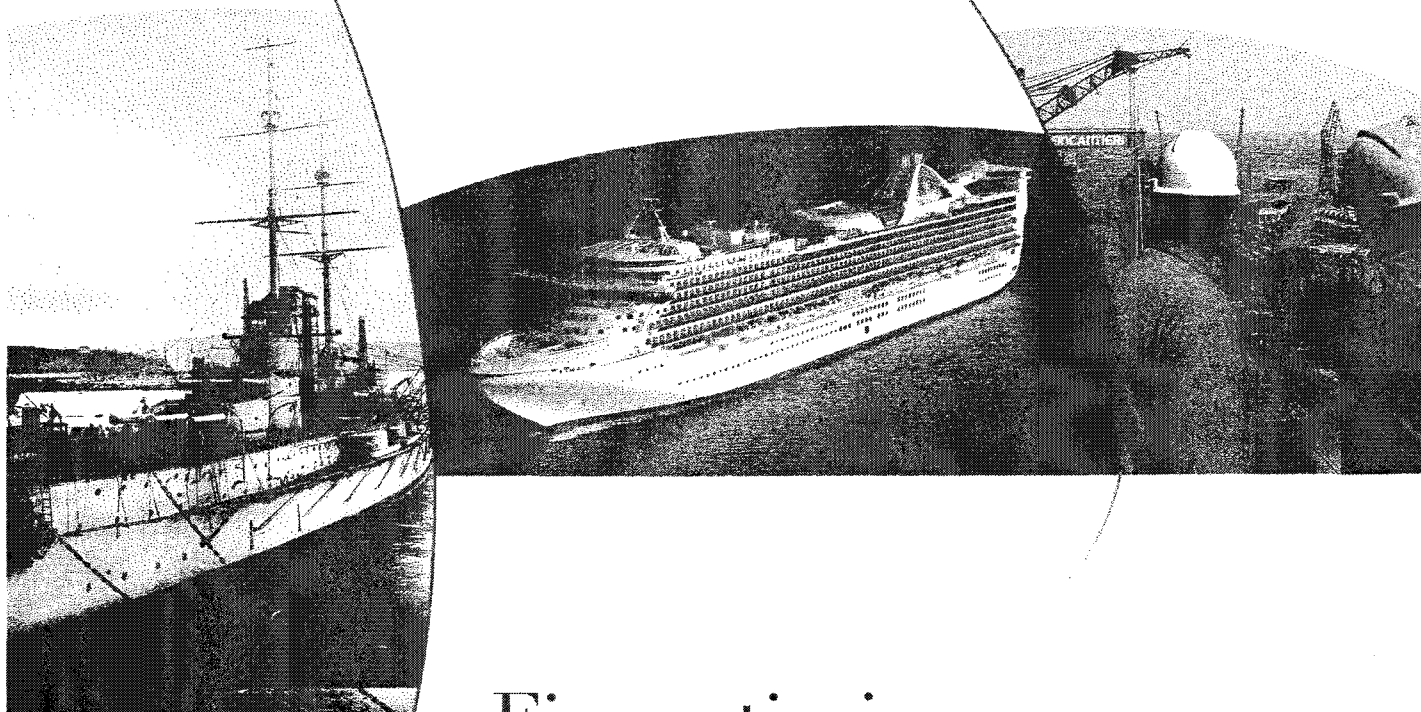


FINCANTIERI

architecture of the sea



FINCARTIERI



Fincantieri. People and technology

Guardare avanti mettendo a frutto un grande passato. È questo il primo impegno di Fincantieri, il gruppo che con oltre 7.000 navi costruite in 200 anni di storia può vantare un'esperienza tecnologica unica al mondo.

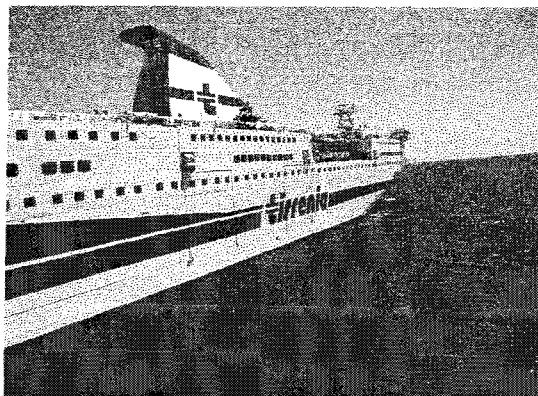
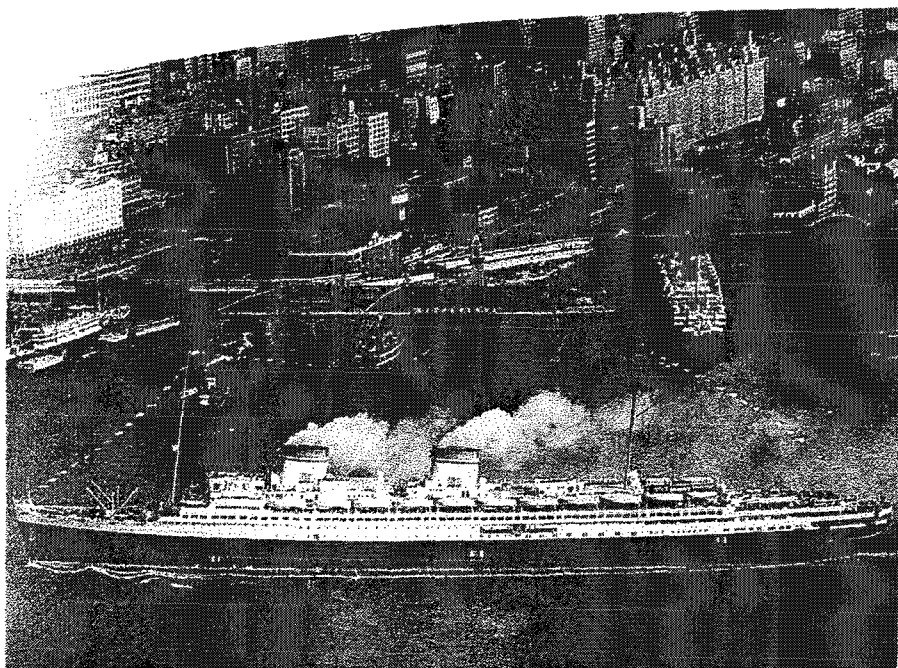
Oggi, con 8 stabilimenti flessibili e integrati, 2 centri di progettazione all'avanguardia e la forza di 9.500 persone preparate e aggiornate, Fincantieri è pronta ad affrontare il futuro, forte anche dei significativi risultati economici e finanziari ottenuti nel corso degli ultimi anni.

Build for the future and draw on the great tradition of the past. This is the motto of Fincantieri, the shipbuilding group whose wealth of technological experience is unique in the world, spanning 200 years and more than 7,000 vessels. Today, further strengthened by the Company's highly positive economic and financial results of recent years, Fincantieri is ready for the future with 8 flexible, integrated shipyards, 2 cutting edge design centres and an expert workforce of about 9,500.

Da 200 anni verso il futuro sui mari del mondo

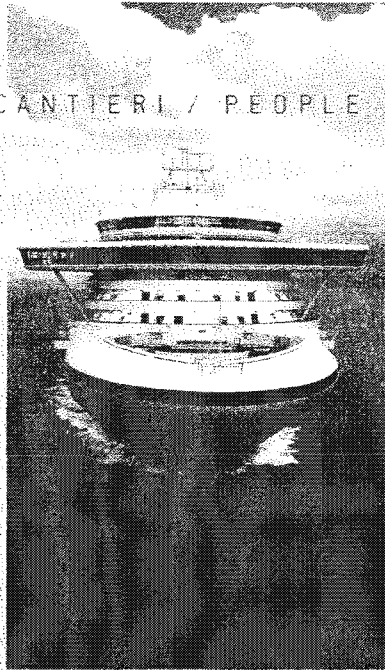
*For 200 years leading the way forward
on the seas of the world*

Fincantieri, con le sue oltre 7.000 navi costruite, è l'erede della tradizione cantieristica italiana, portabandiera di una cultura del mare e di un'innovazione unica al mondo. Filo conduttore di questa tradizione è da sempre un impegno fortemente orientato al futuro, attraverso il miglioramento delle performance e la ricerca di nuove soluzioni progettuali. Grazie a questa esperienza sono nati progetti avveniristici e memorabili. Basti pensare al glorioso "Rex" che nel 1933 attraversò l'Atlantico e conquistò il Nastro Azzurro, oppure al veloce "Destriero", che in anni più recenti, con un'incredibile velocità media di 53 nodi riconquistò il prestigioso trofeo. Senza dimenticare altri record come quello della splendida "Grand Princess", una delle più maestose navi passeggeri della storia, la "Carnival Destiny", una delle prime a superare le 100.000 tonnellate di stazza lorda o la piattaforma semisommersibile SSCV 7000, la più grande mai realizzata. Vincere sfide, un impegno di Fincantieri.



Il cruise ferry "Bithia" della Tirrenia.
In alto a destra, il transatlantico "Rex".
The cruise ferry "Bithia", Tirrenia.
Top right, the ocean liner "Rex".

Fincantieri, which can boast the construction of over 7,000 vessels, is the heir to the Italian tradition of shipbuilding, the flag bearer of a unique combination of innovation and maritime culture. The hallmark of this tradition has always been a commitment to the future which is expressed by a drive to improve performance levels and seek out new design solutions. This experience has given us ground breaking designs such as the glorious "Rex" which won the Blue Ribbon on crossing the Atlantic in 1933, and, in more recent years, the "Destriero", which, at a record-breaking average speed of 53 knots, won this prestigious trophy once again. Not to mention other outstanding achievements such as the splendid "Grand Princess", one of the most majestic vessels in the history of passenger ships, the "Carnival Destiny", one of the first to surpass 100,000 gross tonnes or the semi-submersible platform SSCV 7000, the largest ever built. Fincantieri is committed to winning challenges.



La nave da crociera "Grand Princess" della Princess Cruises.
The cruise ship "Grand Princess", Princess Cruises.

Fincantieri oggi è un grande gruppo integrato, dove si attua una costante condivisione di esperienze tra la progettazione, la realizzazione di navi, la produzione di componentiistica navale e i programmi di ricerca e sviluppo. Le sinergie così generate permettono di interpretare al meglio le esigenze degli armatori creando prodotti ad alto contenuto di tecnologia e di innovazione, veloci e specializzati, ma anche sicuri, efficienti, rispettosi dell'ambiente e curati nei dettagli. Fincantieri, con 3 Direzioni (Navi da Crociera, Navi da Trasporto, Navi Militari), 8 stabilimenti e 2 centri di progettazione, si propone come uno dei principali e diversificati complessi cantieristici al mondo, cui anno capo anche numerose società collegate e controllate, tra le quali l'Isotta Fraschini di Bari (motori diesel), la CETENA di Genova (centro ricerca) e la Orizzonte Sistemi Navali (sistemistica navale).



Il cantiere di Monfalcone.
The shipyard at Monfalcone.

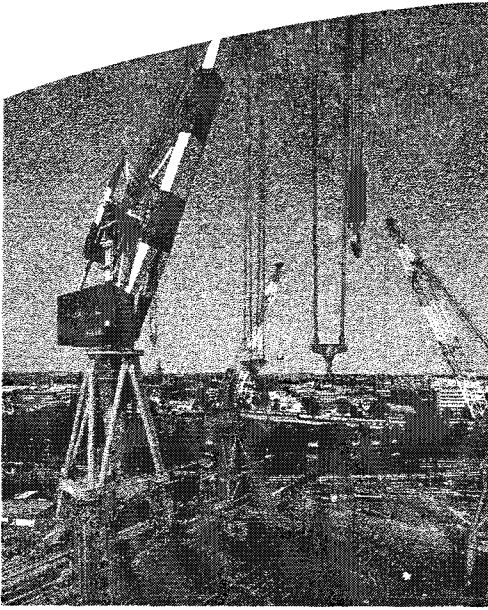
(Fincantieri)

Principali società controllate
Main subsidiaries



Today, Fincantieri is a large, integrated group within which there is a continuous sharing of experience between design, construction, production of ship components and programs of research and development. The synergies thus generated enable the Company to best interpret the ship owner's requirements and create innovative products with a high technological content, fast and specialized, yet also safe, efficient, respectful of the environment and with due attention to detail. Fincantieri, whose organization comprises 3 Business Units (Cruise Ships, Merchant Ships, Naval Vessels), 8 shipyards and 2 design centers, constitutes one of the most important, diversified shipbuilding facilities in the world. In addition, the Company also presides over numerous associated and subsidiary companies, among them Isotta Fraschini, Bari (diesel engines), CETENA, Genoa (research center) and Orizzonte Sistemi Navali (naval systems).

DREAMS FOR THE SEA



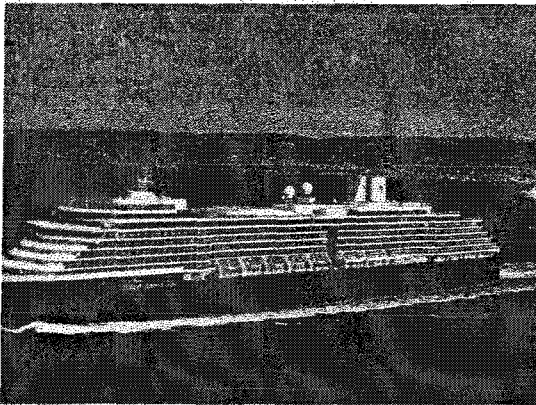
Il cantiere di Marghera.
The shipyard of Marghera

La Direzione Navi da Crociera di Fincantieri può contare sul centro di progettazione di Trieste e sui 3 stabilimenti all'avanguardia di Monfalcone, Venezia-Marghera e Genova-Sestri, dove 4.500 persone lavorano seguendo alti standard qualitativi.

Il centro di progettazione navale di Trieste, il più grande d'Europa, è in grado di ideare, in collaborazione con i clienti, prodotti di altissimo livello. Lo dimostrano le 31 prestigiose navi costruite negli ultimi anni e un portafoglio ordini che annovera i più grandi armatori: Princess Cruises, Holland America Line, Carnival Cruise Lines, Costa Crociere, Cunard Line e P&O Cruises.

Gli stabilimenti di Monfalcone, Venezia-Marghera e Sestri, certificati secondo le norme ISO 9001:2000, sono organizzati per ottimizzare i processi produttivi. Adeguate dotazioni strutturali e impiantistiche consentono la costruzione e l'allestimento di più unità contemporaneamente.

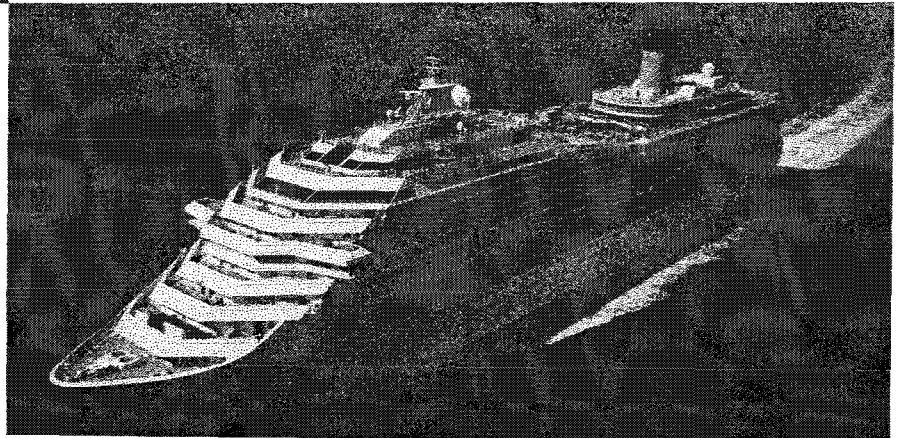
Direzione Navi da Crociera *Cruise Ship Business Unit*



Fincantieri's Cruise Ship Business Unit can count on the design center in Trieste, 3 cutting edge shipyards at Monfalcone, Venice-Marghera and Genoa-Sestri, and a staff of 4,500 who work to meet high quality standards.

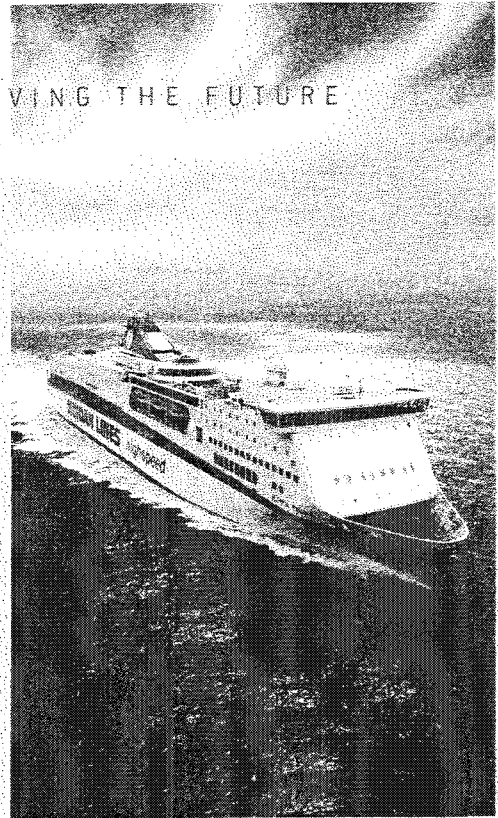
The ship design center in Trieste, the largest in Europe, working in collaboration with customers, is able to conceive top quality products. Proof are the 31 prestigious ships built in the last years and a client portfolio which comprises the world's leading ship owners: Princess Cruises, Holland America Line, Carnival Cruise Lines, Costa Crociere, Cunard Line, P&O Cruises.

The shipyards of Monfalcone, Venice-Marghera and Sestri, certified in accordance with ISO 9001:2000 regulations, are organized to optimize production processes. The availability of suitable facilities makes it possible to build and fit out more than one vessel at the same time.



Sopra la nave da crociera "Zuiderdam"
A lato, la nave da crociera "Costa Fortuna".
High, the cruise ship "Zuiderdam"
Right, the cruise ship "Costa Fortuna".

TRASPORTANDO IL FUTURO / MOVING THE FUTURE



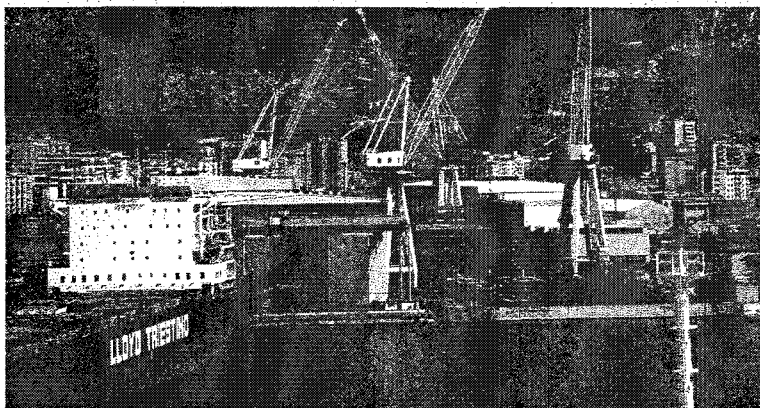
La Direzione Navi da Trasporto di Fincantieri si è conquistata un'area di mercato dove la tecnologia e l'esperienza di un grande gruppo integrato fanno la differenza. Merito di un patrimonio di competenze uniche e di una capacità speciale nell'interpretare le specifiche esigenze del cliente.

La Direzione è in grado di progettare e costruire navi da trasporto di ogni tipologia, traghetti innovativi, navi chimichiere, gasiere, refrigerate, tutte di elevato standard e alta tecnologia.

La Direzione impiega 2.000 persone, suddivise tra la Direzione e il centro di progettazione di Trieste e gli stabilimenti di Ancona, Castellammare di Stabia (Napoli) e Palermo, che dispongono tutti della certificazione del sistema di qualità ISO 9001:2000.

Velocità, sicurezza, rispetto dell'ambiente sono i punti di forza di queste navi costruite da Fincantieri, per l'evoluzione continua e costante del trasporto sul mare.

Direzione Navi da Trasporto *Merchant Ship Business Unit*



In alto, il ferry "Olympia Palace" della Minoan Lines.

A lato, il cantiere di Palermo.

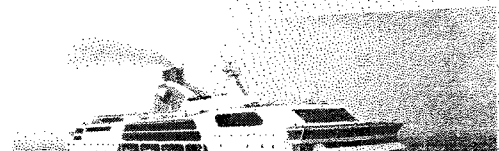
Top, the ferry "Olympia Palace", Minoan Lines.
Left, the shipyard at Palermo.

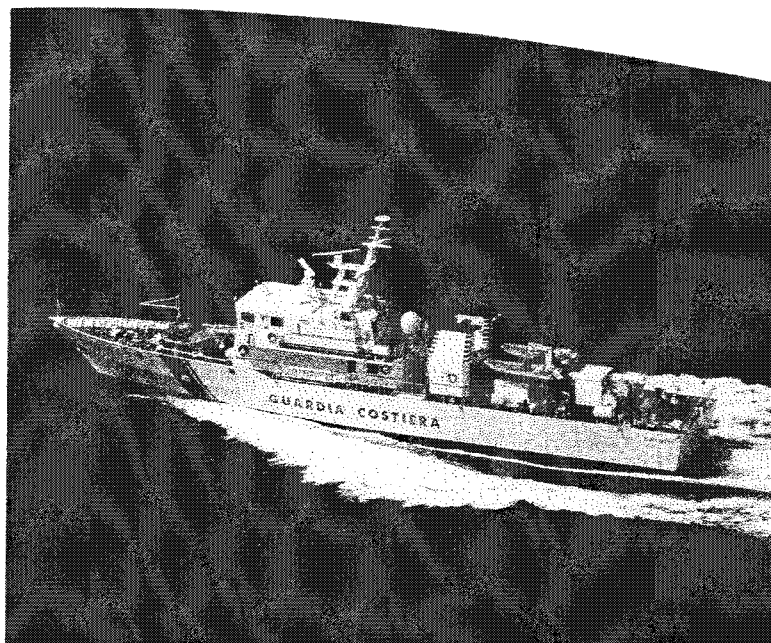
Fincantieri's Merchant Ship Business Unit has conquered a market area where the technology and experience of a large, integrated group make all the difference. This success stems from a unique wealth of expertise and a special ability to interpret the customer's specific requirements. The Business Unit is able to design and build high tech merchant ships of all types, innovative ferries, chemical and gas tankers, refrigerated vessels all of a superior standard.

The Unit employs a staff of 2,000 who work at the Head Office and the design centre in Trieste and the shipyards of Ancona, Castellammare di Stabia (Naples) and Palermo, which all have ISO 9001:2000 quality system certification. Speed, safety, respect for the environment are the strengths of the ships built by Fincantieri, in its drive to continually develop transport by sea.

A lato, il cruise-ferry "Danielle Casanova" della SNCM.

Right, the cruise-ferry "Danielle Casanova", SNCM.





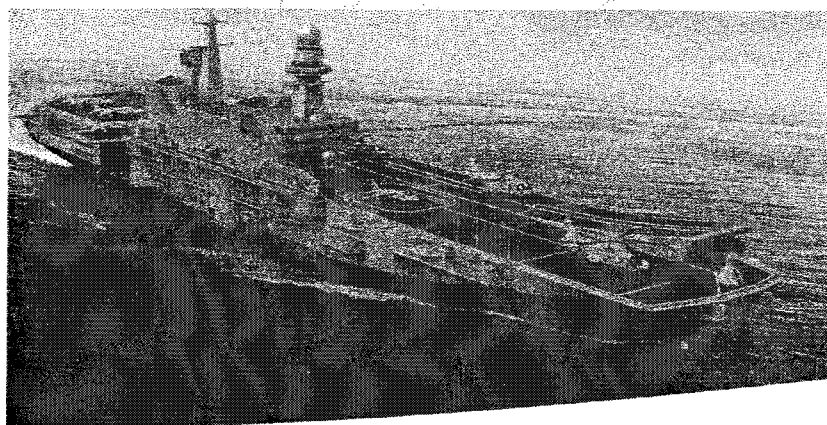
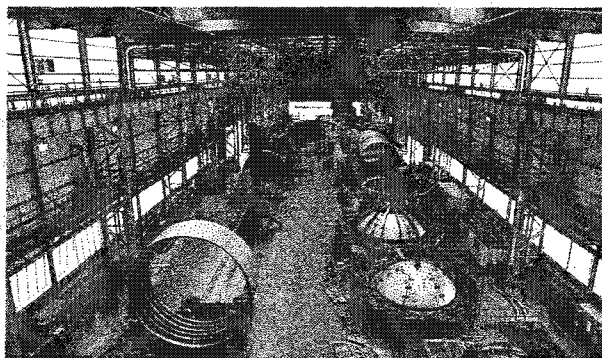
La Direzione Navi Militari di Fincantieri, con oltre 2.000 navi costruite per la Marina Militare Italiana e altre marine estere, è in grado di proporsi sul mercato come costruttore di unità di superficie e subacquee di ogni tipo: portaeromobili, fregate, corvette, navi da trasporto e da sbarco, caccia-lanciamissili, sommergibili, pattugliatori, ma anche unità per la ricerca scientifica e navi antinquinamento. Alta tecnologia ed elevate prestazioni sono gli elementi distintivi di questa produzione. La Direzione, che impiega 2.400 persone nella sede di Genova e negli stabilimenti di Riva Trigoso e Muggiano, progetta e costruisce queste navi offrendo la possibilità di realizzare prodotti "chiavi in mano" con una capacità di risposta che va ben oltre la nave.

Al committente vengono infatti garantiti l'addestramento degli equipaggi e del personale di manutenzione a terra, nonché la fornitura di adeguati supporti logistici.

Direzione Navi Militari *Naval Vessel Business Unit*

6

Fincantieri's Naval Vessel Business Unit, with a history of over 2,000 ships built for the Italian Navy and other foreign navies, is in a position to work as Prime Contractor for naval platforms and combat systems for surface and underwater vessels of all types: aircraft carriers, frigates, corvettes, transport and landing craft, destroyers, submarines, patrol boats, as well as vessels for scientific research and anti-pollution craft. High technology and superior performance levels are the hallmarks of this production range. The Naval Unit designs and builds ships providing "turn key" products. It is able not only to provide the vessel itself but also to guarantee training for crew and land maintenance staff, as well as supplying suitable logistical support.



**In alto, il pattugliatore d'altura "Diciotti".
Sopra, il cantiere di Muggiano.
A lato, il modello della portaerei "Cavour".
Top, ocean-going patrol vessel "Diciotti".
Above, the shipyard of Muggiano.
Side, the aircraft carrier "Cavour".**

Direzione Navi da Crociera

CRUISE SHIP BUSINESS UNIT

Direzione Navi da Trasporto

MERCHANT SHIP BUSINESS UNIT

Direzione Navi Militari

NAVAL VESSEL BUSINESS UNIT

- Genova Sestri
- Montalco
- Venezia Marghera
- Genova Sestri

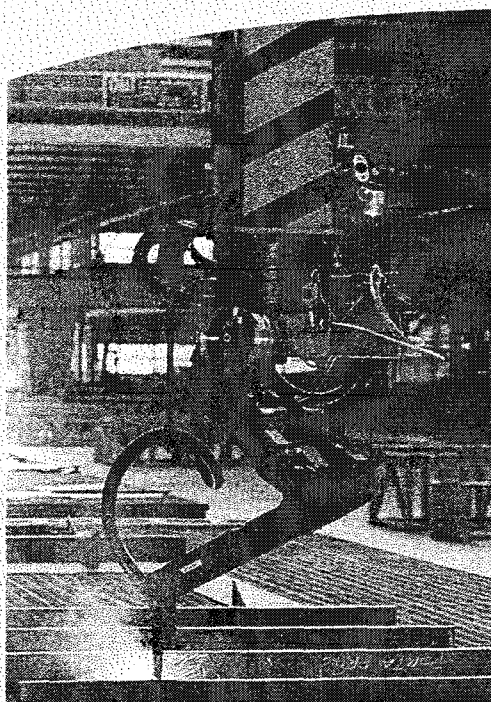
- Ancona
- La Spezia Marina di Stabia
- Palermo

- Muggiano
- Riva Trigoso



Flessibilità e integrazione

Flexibility and integration



Sopra, l'officina navale
del cantiere di Monfalcone.
A lato, una fase di lavorazione
nel cantiere di Marghera.
Above, the fabrication shop
at Monfalcone shipyard.
Right, work in progress
at Marghera shipyard.

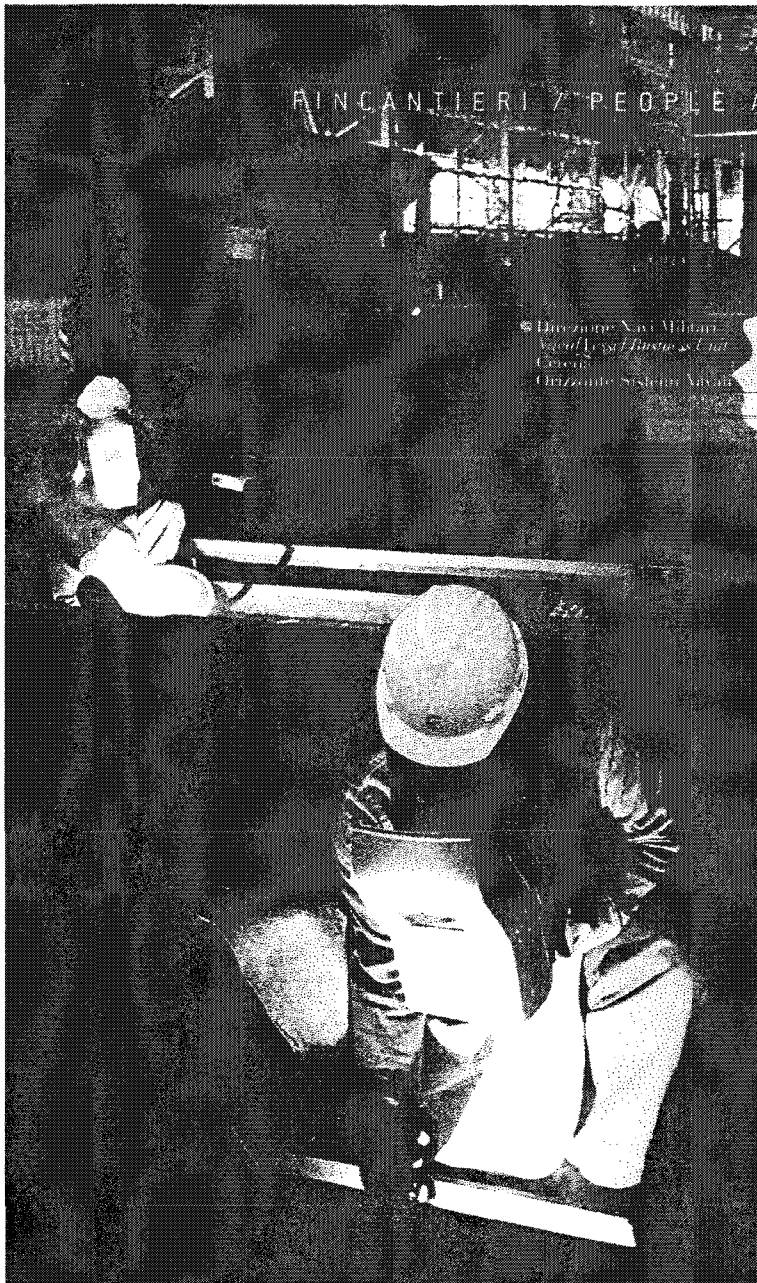
Oggi Fincantieri si propone come un grande sistema che può contare sulla professionalità di 9.500 persone preparate e motivate, che lavorano insieme nella stessa squadra, per cogliere le sfide e vincerle. Gli 8 stabilimenti, tutti ad alta specializzazione, assicurano il massimo della flessibilità a seconda delle diverse esigenze costruttive e permettono una perfetta integrazione del sistema, al punto che, se necessario, più cantieri possono lavorare insieme su uno stesso prodotto.

Fincantieri è tra i pochi gruppi al mondo che possono vantare una capacità di risposta così ampia e su misura. Una certezza in più per ogni cliente.

Inoltre, la coesistenza di produzioni militari e civili consente a ciascuno di questi due settori di beneficiare delle soluzioni tecnologiche e delle ottimizzazioni di costo ottenute dall'altro. Questa è la tecnologia duale Fincantieri, una tecnologia nata da un'esperienza e da un patrimonio di innovazione unici, capace di misurarsi con ogni richiesta: un valore in più per chi sceglie il valore Fincantieri.



FINCANTIERI / PEOPLE AND TECHNOLOGY



● Direzione Navi Albatros
 ● Direzione Navi da Crociera
 ● Direzione Navi da Trasporto
 ● Direzione Sistemi Navali

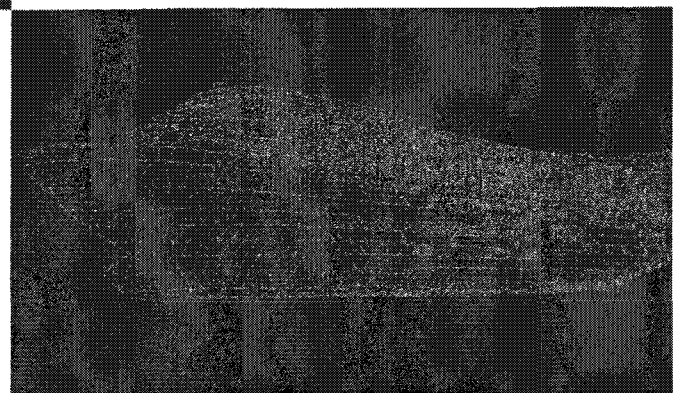


Today, Fincantieri constitutes a large system which can count on the expertise of a workforce of 1,500 committed professionals who work together in the same team taking up the challenges and providing a winning response.

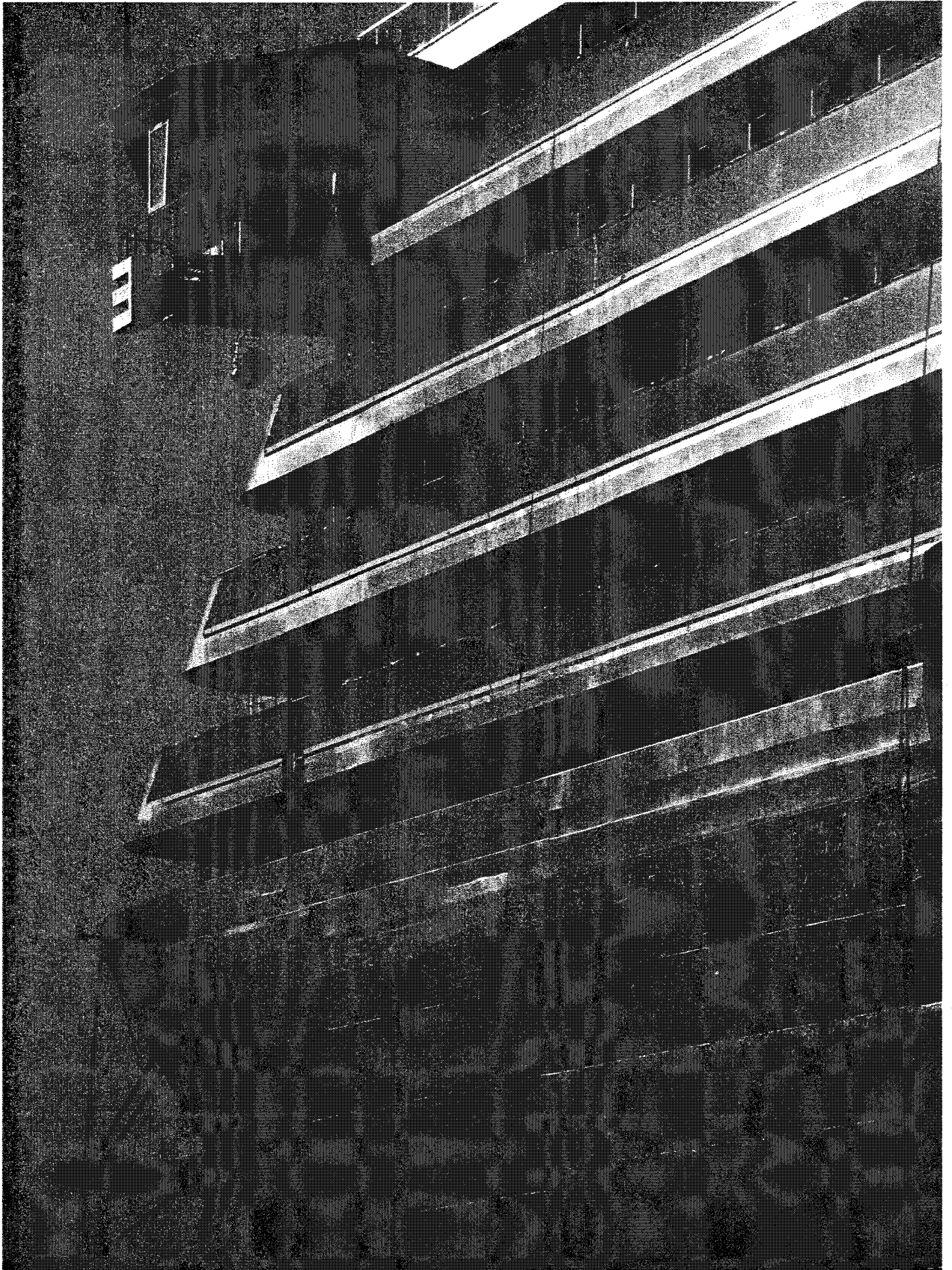
The 8 highly specialized shipyards can ensure maximum flexibility to meet diverse construction requirements and are part of a perfectly integrated system, so that, if necessary, more than one shipyard can work together on the same vessel.

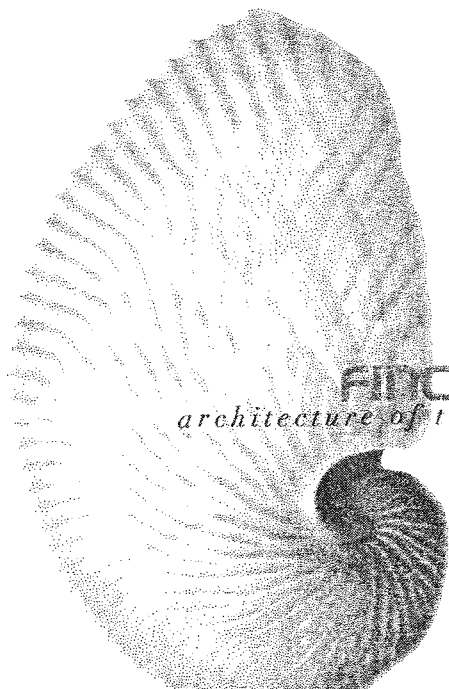
Fincantieri is one of the few groups in the world which can boast such a wide-ranging, specific response, further guarantee for every customer.

Moreover, since the company builds both naval and civilian vessels each sector can draw on the benefit of the technological solutions and cost optimizations attained by the other. This is Fincantieri's dual technology, fruit of a unique wealth of experience and innovation, which can meet each and every demand: a further value for customers who choose Fincantieri value.



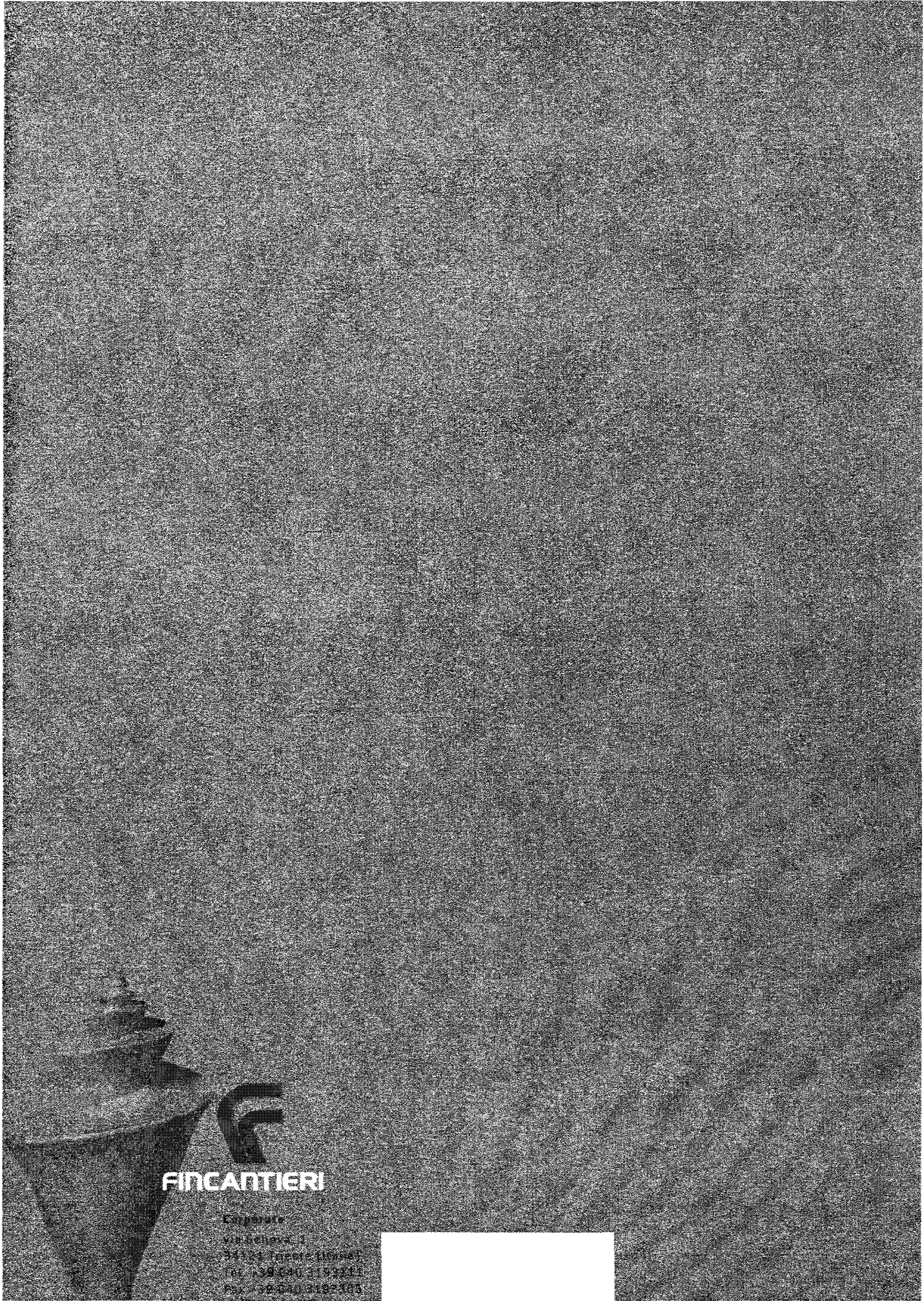
In alto, il lavoro in cantiere.
 Sopra, una fase di
 progettazione al computer.
 Top, work at the shipyard.
 Above, computer-aided design.





FILCANTIERI

architecture of the sea



FINCANTIERI

Engineering
via Salaria, 1
00134 Roma, Italy
Tel. +39 06 5152111
Fax +39 06 5152105



FINCANTIERI

Tutti a bordo

Giuseppe Bono
Veri o nuovi traguardi

Roberto Ceraudo
Un commento alla gestione 2004

Paolo Maschio
Una nuova funzione in azienda,
l'ingegneria della sicurezza

Gabriele Cocco
Piani di efficientamento
nell'area crociere

Emilio Maione
Il ruolo delle Operation
nell'area trasporti

1

3

Verso nuovi traguardi

Giuseppe Bono

6

Un commento alla gestione 2004

Roberto Geraudo

8

Una nuova funzione in azienda:
l'ingegneria della sicurezza

Paolo Maschio

10

Piani di efficientamento
nell'area crociere

Gabriele Cocco

12

Massimizzare i risultati:
il ruolo delle Operation nell'area trasporti

Emilio Malone

16

I risultati del progetto "Integration"

Carlo Camisetti

20

Il Gruppo Grimaldi Napoli ordina 4 navi
e ne opziona altre 2

21

A Fincantieri il service per cinque
navi della Guardia Costiera

22

Muggiano: realizzato poligono mobile
per il controllo delle segnature radar

Luca Berto

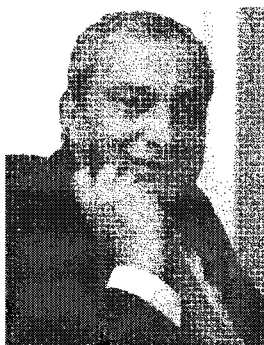
26

Fincantieri news

Tutti a bordo - Anno VI - n. 7 aprile 2005 - Periodico trimestrale - rig. Trib. Trieste n. 1035/01
Direttore responsabile: Antonio Auticchio
Comitato di redazione: Roberto Geraudo, Livio Marchesini, Paolo Maschio, Sandra Sbarone
Hanno collaborato a questo numero: Giuseppe Bono, Luca Berto, Carlo Camisetti, Roberto Geraudo, Gabriele Cocco,
Emilio Malone, Gianfranco Galli, Daniela Marchesini, Paolo Maschio
Redazione: ufficio stampa Fincantieri Via Genova, 1 - Trieste tel. 040 3192217, fax 040 316649, e-mail: tuttiabordo@fincantieri.it
Prodotto grafico: Sintesi 73
Stampa: Graphart

Verso nuovi traguardi

Nell'analisi dell'A.D. Giuseppe Bono il consuntivo del 2004 e le linee guida per la Fincantieri di domani



Giuseppe Bono

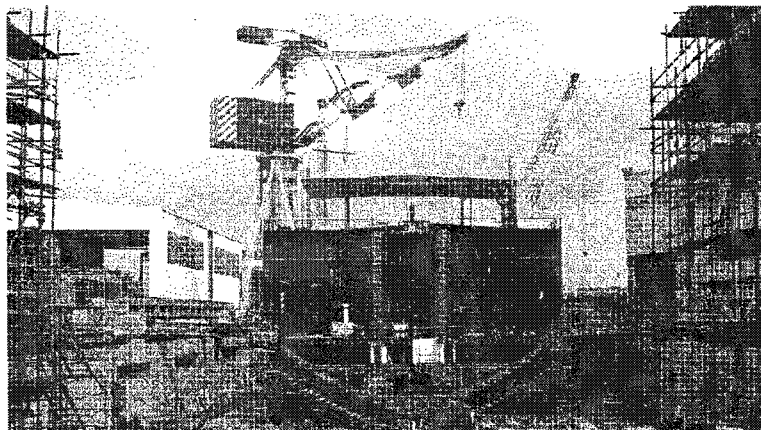
Il 21 dicembre, in occasione degli auguri per le festività natalizie, si è tenuto a Trieste un incontro tra il vertice e i dirigenti di Fincantieri. Pubblichiamo una sintesi del discorso pronunciato per l'occasione dall'Amministratore Delegato Giuseppe Bono, nel quale è stato tracciato un primo consuntivo delle attività aziendali del 2004, con uno sguardo a quella futura.

È la terza volta che ci ritroviamo per questo appuntamento, quasi una consuetudine ormai, che serve per riepilogare quello che abbiamo fatto nel corso dell'anno e per riflettere sulle prospettive future. Negli ultimi anni Fincantieri ha raggiunto un notevole posizionamento strategico: la leadership nel mercato delle navi da crociera e in quello dei grandi traghetti, prodotti di punta nell'ambito del settore delle navi da trasporto, quello che in passato aveva maggiormente sofferto della carenza di ordini e di una chiara missione. Nel comparto delle navi militari lo sviluppo di commesse particolarmente impegnative per la nostra Marina ha consentito di affrontare il mercato estero con buone prospettive. Nonostante questo la perce-

zione di Fincantieri era quella di un'azienda di tutto rispetto, ma tutto sommato marginale nell'economia del Paese. Questa percezione era anche quella dei mercati finanziari e degli investitori come è noto alla fine degli anni Novanta si tentò di privatizzare la società, ma obiettivamente non c'erano le condizioni per farlo, perché essendo la caratteristica soggetta ai cicli di mercato, questo faceva sì che Fincantieri non venisse ritenuta in grado di avere un andamento equilibrato nel tempo. Inoltre non era individuabile una linea di crescita, che sarebbe stata possibile solo immaginando di fare investimenti per aumentare la capacità produttiva o comprando altre cantieri, ma ciò non era fattibile nella situazione di mercato. Occorreva quindi individuare delle attività in grado di fare crescere l'azienda e che non fossero lontane dal "core business". Questi erano gli elementi di eccellenza e di debolezza, lavorarci sui quali abbiamo cercato di capire come rafforzare i primi e ovviare ai secondi. La posizione di mercato era abbastanza forte, almeno nel settore delle crociere, ma questo di per sé non era sufficiente per assicurare con ragionevolezza una continuità di lavoro nel tempo. Grandi sforzi sono stati rivolti per lo sviluppo delle competenze, non solo nella costruzione, ma anche nelle diverse tecnologie impiegate nel processo produttivo. Da questo punto di vista è infatti

"La percezione che oggi si ha di Fincantieri è estremamente positiva: ci confrontiamo con le banche d'affari, che ci riconoscono di aver notevolmente aumentato il valore dell'azienda."

fondamentale acquisire, nell'ambito dell'ingegneria e degli acquisti, competenze che permettano di valutare la catena del valore di un determinato componente o sistema acquisito. Il rafforzamento di tali competenze risulta indispensabile per avere un rapporto meno conflittuale nei confronti dei fornitori, che attraverso l'analisi congiunta dei fattori di costo del prodotto possono individuare anche le azioni da mettere in atto per efficientare il loro processo e quindi ridurre i loro costi. Dal lato commerciale le problematiche nei settori nei quali operiamo erano e sono differenti. Per quello delle navi da crociera non c'è dubbio che la nostra posizione forte sul mercato dipende dal nostro



3

unico cliente, che è quello che ha il leadership di mercato e che può condizionare, con le sue scelte, l'attività della nostra società. Come abbiamo operato per cercare di ovviare a tale possibile debolezza? Vista la congiuntura sfavorevole, dovuta al rapporto di cambio euro/dollaro, e considerato che una parte almeno delle navi che potevano essere ordinate erano per compagnie non ricavi in dollari, abbiamo costruito e proposto un pacchetto che permetteva una compensazione tra le navi quotate in dollari e quelle in euro. Abbiamo anche formalizzato il rapporto stabilito con Carnival, scambiandoci un diritto di preferenzialità reciproca: noi assicuriamo a Carnival la preferenza nell'utilizzo degli slot dei cantieri e viceversa noi la preferenza nella progettazione e costruzione delle nuove navi. Dopo una trattativa nemmeno tanto lunga siamo arrivati a un accordo e a settembre abbiamo fatto il pieno degli ordini e poi proprio in questi giorni, abbiamo avuto la soddisfazione di constatare che l'accordo funziona, dal momento che è arrivato un nuovo ordine. Per il futuro molto dipende da noi, ma le basi di sono e in questo settore possiamo contare su una continuità di lavoro per i prossimi anni e per gli anni successivi ai prossimi. Naturalmente molto dipenderà

dal andamento del mercato crocieristico, ma le previsioni degli analisti e degli operatori danno il settore in crescita, con la domanda di nuove navi in aumento.

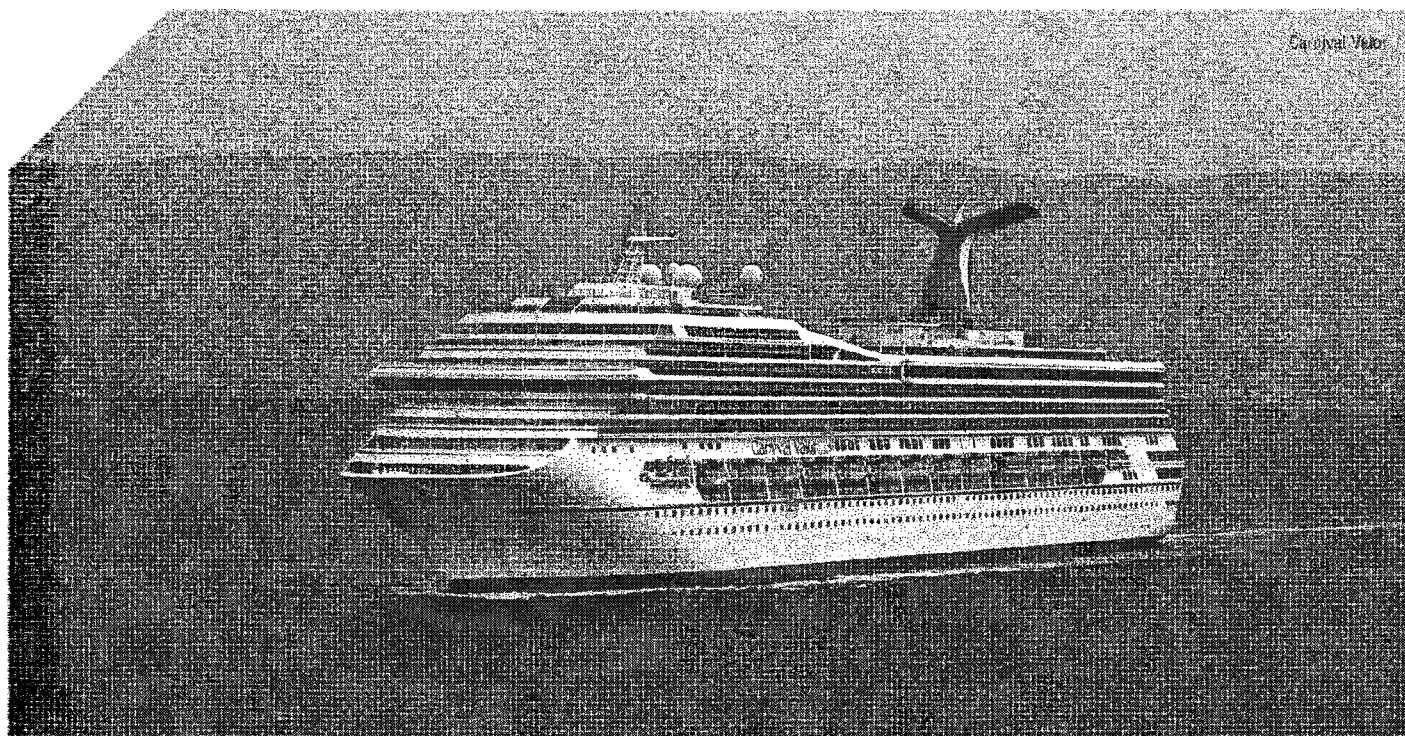
Nel segmento delle navi da trasporto il discorso è più complicato, perché non abbiamo un armatore di riferimento come per le navi da crociera e perché abbiamo impegnato un po' di tempo prima di capire che la strategia vincente era quella di concentrarsi su grandi ferry. Perseguiamo questa strategia perché il mercato sembra abbastanza orientato dal momento che presto molti armatori dovranno ringiovanire la propria flotta. Il nostro obiettivo è quello di costruire quattro o cinque di queste navi all'anno.

Non è facile, perché rispetto alle navi da crociera, dove c'è una fidelizzazione cliente/fornitore, qui la competizione è sul prezzo. Stiamo mettendo in atto una serie di iniziative per essere ancora più competitivi e se riusciremo a sviluppare potremo assicurare una continuità anche a questo settore.

Nel campo delle costruzioni militari speriamo di concludere l'anno con l'accordo per le nuove fregate, accordo che di fatto esiste già, anche se devono ancora essere pianificati gli stanziamenti finanziari. Tuttavia penso che per questo comparto

esistano altre possibilità anche sui mercati esteri che stiamo presidiando con accurata determinazione. In tale contesto, sfruttando le nostre notevoli competenze progettuali, stiamo perseguendo le offerte anche per navi destinate ad applicazioni speciali, per le quali il prezzo non è solo la funzione del mercato, ma anche dei bisogni che potranno soddisfare.

Il primo anno che ci siamo visti ho sollecitato una riflessione: l'azienda esprimeva una discreta redditività, che però in buona parte era dovuta ai contributi. Uno dei primi problemi da risolvere era quindi quello di avere una redditività soddisfacente senza contributi. Ebbene, nel 2004 tutto il risultato è stato ottenuto senza contributi, quindi un primo obiettivo fondamentale è stato raggiunto. Un altro punto importante è l'aver stabilito e raggiunto una posizione finanziaria nettamente positiva e in costante miglioramento negli ultimi tre anni. Nel 2004 abbiamo consegnato quattro navi da crociera, nel 2005 ne consegneremo solo due, quindi ci mancheranno circa 800 milioni di euro. Cercheremo di gestire al meglio questa circostanza, però naturalmente dovremo utilizzare in parte quanto è stato accumulato finora: ecco perché è necessario che, nella gestione di tutti i giorni, poniamo par-



"Oggi ci presentiamo in tutti i settori vitali dell'azienda con delle squadre dove non emergono solo i capi, ma anche i loro collaboratori"

trovare attenzione alla generazione di cassa. Dobbiamo mantenere la leadership e la redditività nelle nostre attività "core", cercando al contempo di attuare una politica di espansione e di crescita altrettanto importante.

Ma vorrei riflettere su un periodo a quale potremmo andare incontro: oggi stiamo bene e questo può farci correre il rischio di rilassarci. Non possiamo permettercelo, ma ci dobbiamo continuamente "stressare", perché quello che abbiamo fatto non ci dà a sicurezza per il futuro, perché le minacce ci sono. Prima tra tutte quella dell'arricchimento del dollaro: fino a quando non si sarà assestato potremmo assistere a una contrazione del mercato, o alla nascita di nuovi competitor. In futuro il mercato ci chiederà molto di più, in tutti i settori dove operiamo. Per questo motivo dovremo essere noi da "proponenti" di prodotto, anticipando le richieste dei clienti: questo sarà un altro fattore di successo per il futuro, perché più ne saremo propositivi, promuovendo l'innovazione e la ricerca e stimolando la domanda, e maggiori saranno le possibilità di mantenere le posizioni raggiunte.

Siamo partiti dalle competenze esistenti, adesso analizziamo quella che potrebbe essere a politica di espansione e di crescita. Dopo aver riflettuto sui nostri punti di forza e di debolezza ci siamo messi alla ricerca di nuove attività, avendo presenti le opportunità di mercato e il modo in cui affrontarle. Abbiamo constatato che la nostra azienda non si era mai preoccupata di sviluppare il post-vendita, sostanzialmente per due motivi, perché fino al periodo di garanzia a non volevamo rimanere vincolati e poi perché di questo attività se ne occupava direttamente l'armatore. Però poi abbiamo capito che questo era un mercato promettente e da investigare. Se nella realizzazione di navi da crociera e

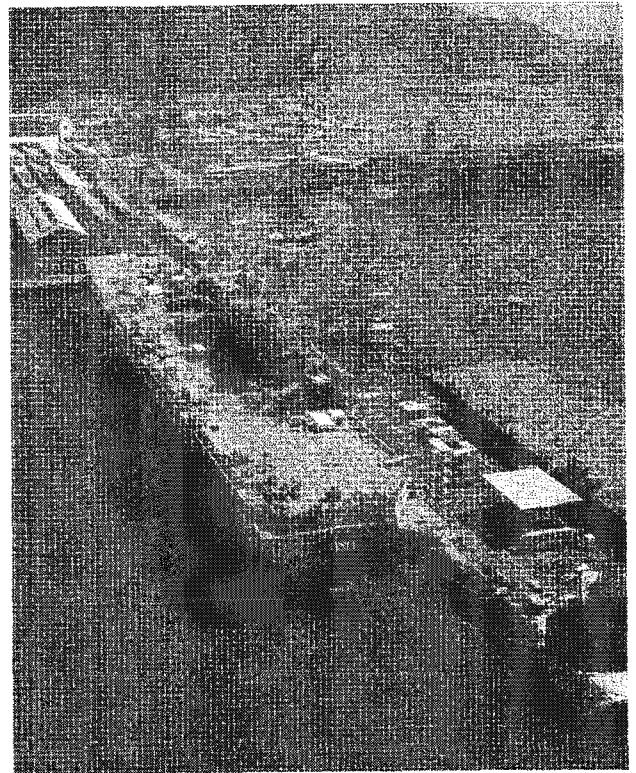
dei ferry siamo i primi al mondo e in tutte le cose che facciamo ci siamo posti l'obiettivo di essere i primi, allora dopo aver considerato il post-vendita altrettanto importante per la fidelizzazione del cliente. E' probabile infatti che Carnival, aumentando il numero delle proprie navi avrà sempre meno attenzione, tempo e risorse da dedicare a questo attività.

Intendiamo quindi allargare l'impegno nel segmento delle riparazioni e trasformazioni navali. Già il nostro stabilimento di Palermo opera in questo campo, ma per ampliare il nostro raggio di azione e raggiungere la leadership mondiale anche in questo mercato stiamo valutando la possibilità di acquisire una partecipazione in altri cantieri specializzati in queste attività e ubilcati in mari dove i traffici sono più intensi. Con una struttura così concepita potremo presentarci agli armatori proponendo un accordo globale, che va dalla costruzione della nave al service post-vendita.

Poi abbiamo visto che c'è anche un altro comparto altrettanto promettente, quello della nautica da diporto. Non volendo entrare nel segmento delle piccole imbarcazioni, ma in quello del mega yacht, abbiamo condotto degli studi approfonditi, scegliendo di non entrare nel segmento di mercato già presidiato egregiamente dalle aziende italiane. Quindi per non fare concorrenza ad altri costruttori abbiamo scelto di dimentrarci in una fascia dimensionale alta e siamo entrati dalla porta principale stringendo un accordo con Benet, leader del settore. Adesso stiamo lavorando per aggiudicarci il primo ordine, dopo il quale verranno gli altri. Questa prospettiva ci assicura una linea di crescita e, dal momento che i margini di questo settore sono notevolmente alti ci aiuteranno ad aumentare la redditività dell'azienda e ad assicurare continuità al settore trasporti.

C'è poi una terza iniziativa che stiamo studiando. Realizziamo motori con Isotta Fraschini e prodotti meccanici a Riva Trigoso e riteniamo che queste forniture non debbano essere esclusivamente circoscritte nell'ambito di Fincantieri ma, visto che offrono buone prospettive, si aprano al mercato attraverso l'inserimento in package più articolati, perché domani questo potrebbe diventare un nostro punto di forza. Un discorso di questo genere potrebbe quindi riguardare la propulsione, settore nel quale ci viene riconosciuta un'eccellenza mondiale.

Rispetto a qualche anno fa quindi la percezione che oggi si ha di Fincantieri è



La portaferry "Cavour" in banchina al Muggiano

estremamente positiva: ci confrontiamo con le banche d'affari che ci riconoscono di aver notevolmente aumentato il valore dell'azienda.

Prima di chiudere qualche parola sulla riorganizzazione interna che abbiamo attuato. Quando sono arrivato in Fincantieri c'era una ricerca affannosa, anche all'esterno, per trovare un direttore di cantiere. Oggi abbiamo cambiato sette direttori di stabilimento su otto, tutti selezionati all'interno, e quanti vice direttori si sono succeduti, tutti interni. Vuol dire quindi che in azienda questo risorse assistevano, bisognava solo avere il coraggio di valorizzarle.

Oggi è finita l'epoca del solista: lavoriamo con maggiore sistematicità, organizzativa e ordine e ci presentiamo in tutti i settori vitali dell'azienda con delle squadre dove non emergono solo i capi, ma anche i loro collaboratori. Questa è, a mio parere, una delle sfide più importanti che abbiamo vinto, perché essere capi non vuol dire solo essere bravi a fare il proprio mestiere, ma significa essere gestori di risorse, significa preoccuparsi che i propri collaboratori siano nella condizione di svolgere al meglio le loro mansioni, contribuendo a individuare le strategie, che non possono e non devono venire solo dal vertice, perché tutti dobbiamo andare avanti di pari passo, in modo trasparente e collettivo.

Giuseppe Bono
Amministratore Delegato Fincantieri

Un commento alla gestione 2004

Un anno caratterizzato da eccellenti performance finanziarie e industriali



Roberto Ceraudo

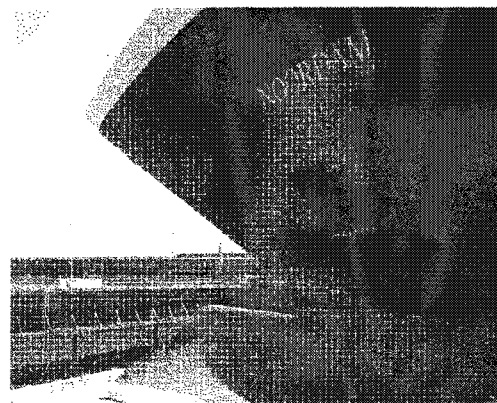
Prima di commentare l'evoluzione della gestione per l'esercizio 2004, mi sia consentita una considerazione personale, dettata dal vantaggio che ho nel seguire quotidianamente l'andamento di tutti gli indicatori gestionali e dalla conseguente soddisfazione di acquisire certezza della crescita e del consolidamento della nostra società.

Il successo di Fincantieri è segnato ormai da qualche anno, dalla capacità di raggiungere costantemente gli obiettivi che il mercato e gli stakeholder si attendono. Accogliere impegni sempre più sfidanti e trasformarli in successi imprenditoriali sono un merito che devo essere condiviso con tutti i dipendenti, con le loro professionalità e con le loro competenze specifiche, ma soprattutto con il loro senso di appartenenza all'azienda, un intangibile che esalta e amplifica i risultati aziendali. Fatta questa doverosa e sentita premessa, rientro in argomento precisando che il bilancio dell'esercizio 2004 ha confermato nuovamente il raggiungimento di importanti traguardi sia sul piano industriale che su quello finanziario. I risultati, migliori rispetto a quelli raggiunti nel 2003, costituiscono un ulteriore record per la società grazie al percorso di sviluppo da tempo intrapreso che ha premiato le scelte manageriali volte all'accrescimento

della capacità produttiva. Il 2004 è stato caratterizzato anche dalle eccellenti performance commerciali realizzate in tutte le aree di business.

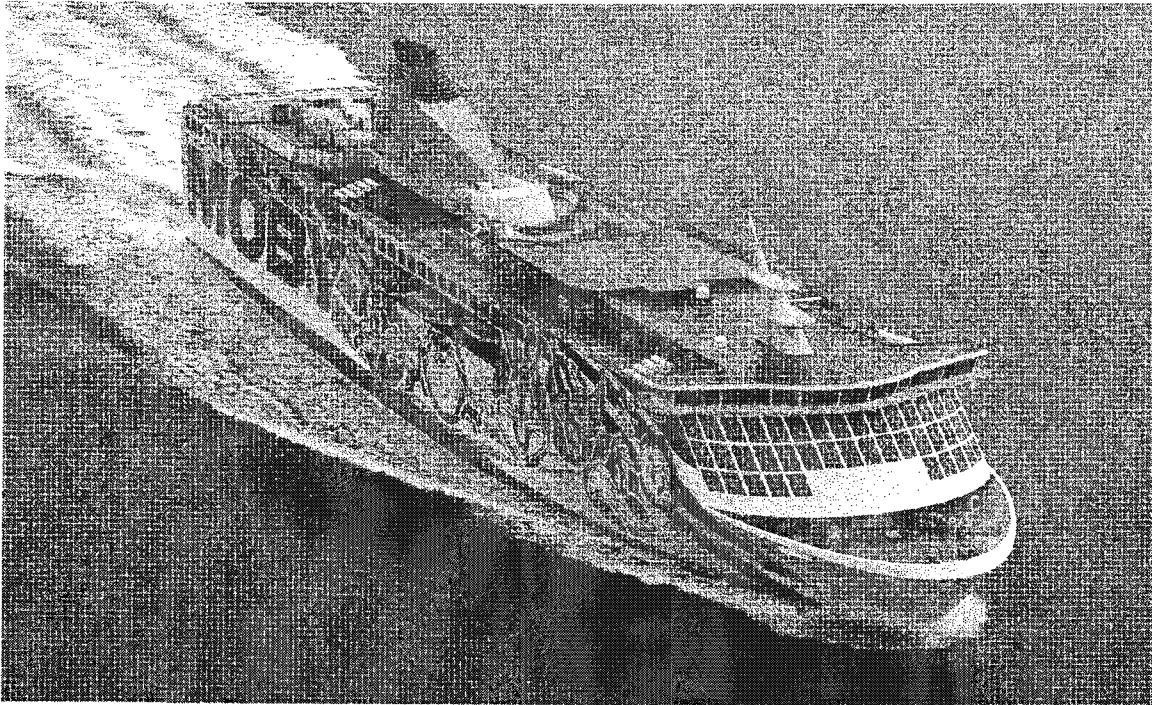
Oltre all'entità delle acquisizioni, va data giusta enfasi anche alla qualità delle stesse, poiché hanno significato per Fincantieri la conquista di nuovi mercati e nuovi clienti, che hanno riconosciuto il nostro know how affidando la progettazione di progetti e prototipi altamente innovativi.

La produzione, grazie alla quale siamo in grado di apprezzare le risultanze economiche positive, ha registrato nel 2004 un imponente programma di attività (tabella 1):



Il varo della "Noordam"

Tabella 1	Imposizioni	Vari	Consegne
Montalcone	Crown Princess Carnival Liberty	Carnival Valor Carnival Liberty	Caribbean Princess Carnival Valor
Marghera	Noordam	Arcadia	Westorcam
Sestri	Costa		Costa Meraviglia
Navi da crociera - unità	4	3	4
Stabia	Sharden	Sharden Nuraghes	Nuraghes
Arcoz	Moby Ak	Moby Ak	Grande Buenos Aires
Palermo	Neptune Okeanis	Barge Atlantide	Barge Atlantide
Navi da trasporto - unità	3	4	3
Riva Truoso	Andrea Doria	Cavour Cavour	
Muggiano		Scirè	
Navi militari - unità	1	2	
Totale unità	8	9	7



Il cruise ferry "Moby Aki"

I risultati economico della capo gruppo riflettono le performance suddette, infatti tutti i principali indicatori evidenziano il buon andamento della gestione (tabella 2).

La redditività delle produzioni vendute (R.O.S.) raggiunge il 16,5% contro il 15,2% dell'anno precedente e altrettanto migliorativo è il R.O.I. che si assesta al 34,2% contro il 29,9% del 2003 (+5%). Il R.O.E. conferma il valore del 16%.

Il buon andamento della gestione operativa si riflette anche sui flussi di cassa che hanno consentito un'eccezionale posizione finanziaria netta di fine esercizio, più che raddoppiata rispetto all'anno precedente.

Nel 2005 sarà difficile confermare le stesse performance economiche, sia per le tensioni che continuano a segnare il mercato delle materie prime che per l'alta relativa alla evoluzione dell'apprezzamento del Euro sul Dollaro.

Nei prossimi anni si rinnoveranno progetti, attività e sfide imprenditoriali con le quali dovremo misurarci, ma anche le motivazioni che ci consentiranno di trasformarli in nuovi successi per la nostra società.

Roberto Caraldo
Direttore Esecutivo Corporate, Controllo,
Amministrazione, Finanza e EDP

Tabella 2 - <i>Indicatori</i>	2003	2004
Valore della produzione	2.296,7	2.121,5
EBITDA	164,0	159,0
ESIT	121,9	138,3
Risultato economico	30,7	99,5
Capitale investito netto	440,7	371,4
Posizione finanziaria netta	(-) 126,5	(-) 295,5
R.O.S.	5,3%	6,5%
R.O.I.	29,9%	34,2%

Nel corso del 2004 e nel primo trimestre del 2005 sono stati acquisiti ordini per diciotto nuove unità nelle tre aree di business in cui la società opera (crociere, trasporti e militare), per circa 4.000 mln. di Euro contro i 1.350 del periodo 1/1/03-31/3/04. In virtù di questi ordini il carico di lavoro ammonta a circa 6.000 mln. di Euro; il valore complessivo delle commesse in portafoglio sfiora gli 8.500 mln. di Euro.

7



Il sommergibile "Scire"

Una nuova funzione in azienda: l'ingegneria della sicurezza



Fausto Maschio

Verso un modello lavorativo che coniughi sicurezza, rispetto per l'ambiente e risultati produttivi

La promozione della sicurezza e della salute sul lavoro è da tempo un impegno che Fincantieri ha assunto e che considera, non solo sul piano etico, parte integrante della propria attività, quindi fattore strategico più generale di consolidamento economico e di sviluppo, ovvero di gestione qualitativa e commerciale dei processi di produzione.

Questo impegno trova costante riscontro nella capillare articolazione dell'organizzazione per la sicurezza, costituita dagli enti e dai responsabili della sicurezza e igiene sul lavoro delle strutture di Persona e, nelle regole interne, normative e prescrizioni di legge, nell'azione di formazione dei dipendenti, nelle strutture miste azienda-sindacato dei lavoratori a vari livelli (reparto, stabilimento, azienda), deputate alla verifica costante dell'andamento e delle condizioni operative e di rischio esistenti, il processo produttivo di Fincantieri è molto complesso perché correlato direttamente alla complessità del prodotto da costruire e del ciclo produttivo che lo realizza, all'elevato apporto e impegno del lavoro diretto, alle molteplicità professionale e sociale degli attori coinvolti e all'elevato contributo dell'indotto diretto e di fornitura, in particolare nelle fasi di allestimento e di arredamento della nave. Accanto a questi fattori costitutivi del modello produttivo adottato dall'azienda, che si affida con indubbio successo alle caratteristiche peculiari della strut-

tura industriale tipica del "made in Italy", si è aggiunto in questi anni un elemento specifico di grande impatto organizzativo e professionale dovuto al quasi totale ricambio della manodopera determinato dagli esodi per la legge sull'amianto: turnover del 10-20% all'anno per più anni, accentuata riduzione dell'anzianità media aziendale (da 15-20 anni a 3-5 anni), perdita di un fattore importante e intrinseco di sicurezza legato all'elevata professionalità, conoscenza ed esperienza sul lavoro. L'azione per la sicurezza quindi - in un ambiente di per sé così complesso e articolato per prodotto, tecnologie, attori, professionalità, comportamenti - è certamente sostenibile facendo ricorso a strutture specifiche (regole, formazione e altro ancora), ma sviluppare lo studio dei processi sicuramente costituisce un valore aggiunto decisivo: elevando la cultura industriale, con una puntuale analisi dei rischi e delle conseguenti contromisure già nelle fasi progettuali, di industrializzazione del prodotto e di definizione delle tecnologie da accettare, al fine quindi di accrescere la sicurezza intrinseca dei processi produttivi.

Tali azioni, oltre a ridurre il potenziale di rischio delle attività produttive, dovranno anche consentire di rendere meno onerose e complesse le attività di prevenzione del rischio nelle fasi di fabbricazione. Per sostenere questo impegno si è deciso di creare, nell'ambito della Direzione

Sviluppo Sistemi Industrie la nuova funzione di Ingegnere della Sicurezza, preposta a introdurre in azienda strumenti organizzativi, responsabilità nuove e una metodologia per migliorare l'analisi, lo studio, la pianificazione dei processi di produzione e delle tecnologie e, in definitiva, per coniugare la gestione competitiva dei processi con migliori condizioni ambientali e di lavoro. Tale funzione opererà di concerto con gli enti Sicurezza e Igiene del



Lavoro della Direzione del Personale e con la specifica partecipazione degli enti Operation, Metodi, Qualità, Servizi e Impianti.

Le principali attività che il nuovo ente si farà carico di portare avanti sono:

- l'analisi e la revisione dei processi produttivi in termini di impatti sulla sicurezza, al fine di valutare i diversi livelli di rischio e di individuare interventi di miglioramento relativamente a metodologie di lavoro e cicli operativi di realizzazione del prodotto, tecnologie impiegate, impianti, attrezzature, macchine, luoghi di lavoro, aspetti organizzativi e di struttura;
- la definizione dei criteri di riferimento e delle best practice in materia di sicurezza da considerare in sede di Production Engineering (lo strumento operativo specifico è il Piano di Sicurezza da integrare nei processi di costruzione della nave);
- la definizione di un sistema di indicatori, parametri e metodi di controllo per il monitoraggio degli aspetti della sicurezza e l'implementazione degli interventi per il costante miglioramento del sistema;
- l'effettuazione di visite/audit presso gli stabilimenti per verificare l'attuazione degli indirizzi aziendali in materia di sicurezza e segnalare le azioni necessarie a

prevenire situazioni e comportamenti pericolosi;

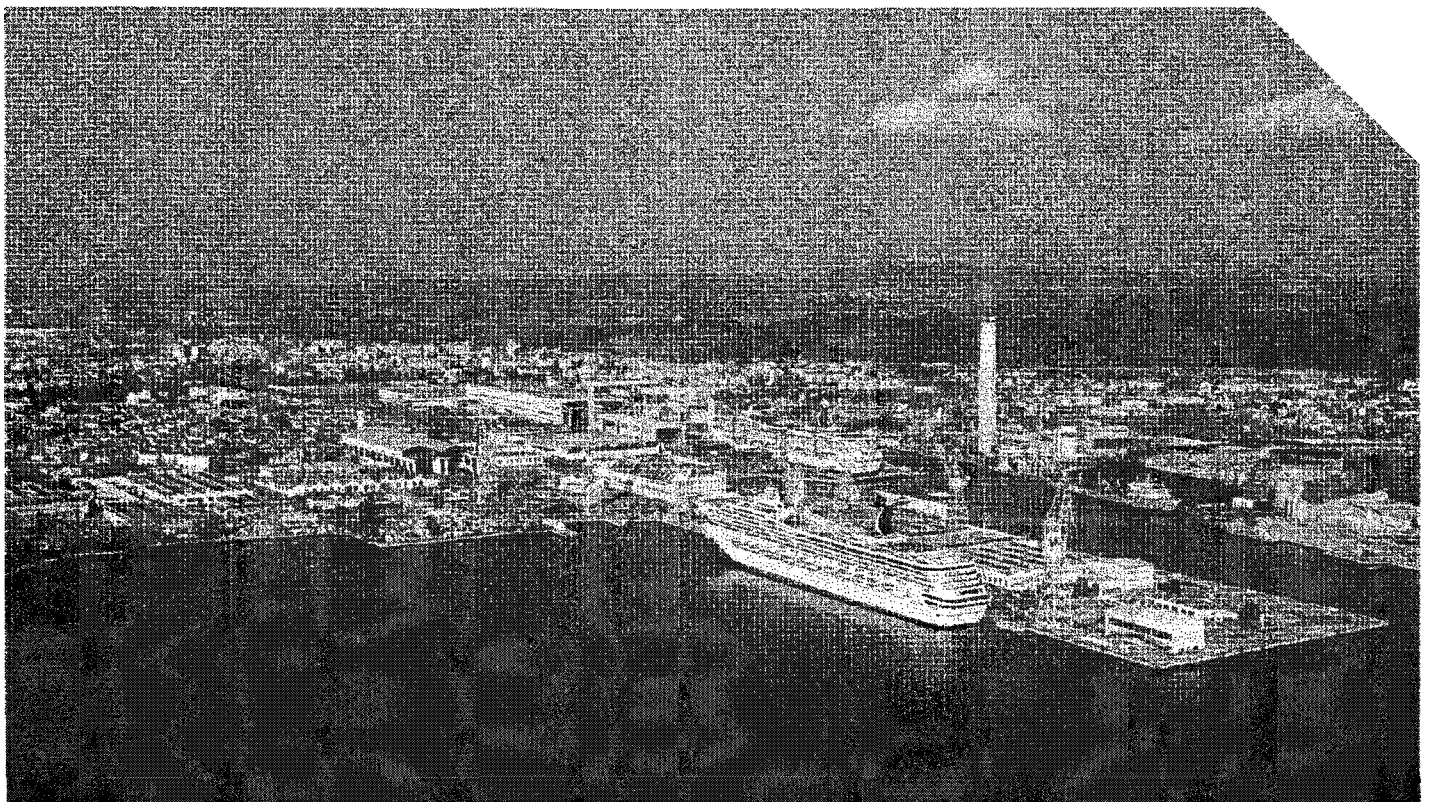
- la definizione di specifiche procedure sulla sicurezza integrate con le procedure organizzativo operative necessarie alla gestione delle attività dell'azienda;
- la valorizzazione dei compiti e degli obiettivi del Comitato sicurezza e ambiente ai vari livelli di responsabilità;
- l'individuazione, in collaborazione con l'ente Sicurezza e Igiene del Lavoro, dei fabbisogni formativi del personale sugli aspetti della sicurezza allo scopo di favorire azioni e atteggiamenti sicuri;
- la diffusione capillare delle informazioni e dei principi della prevenzione e della sicurezza all'interno dell'azienda per assicurare adeguati livelli di consapevolezza e l'impegno su tali temi che;
- il coordinamento rapido ed efficace degli interventi di risoluzione delle situazioni di emergenza e di pericolo più critiche che si manifestano nel corso delle attività lavorative;
- la definizione di un piano di azione per lo sviluppo e l'implementazione di un sistema per la gestione della sicurezza integrato con l'esistente sistema della qualità, finalizzato all'ottenimento della certificazione OHSAS 18001, a sua volta successivamente integrabile con un sistema per la gestione dell'ambiente.

Si tratta certamente di una sfida ulteriore che un grande gruppo industriale come Fincantieri intende sostenere sempre più e meglio, consapevole dell'importanza che la propria attività produttiva ha per i suoi dipendenti, per l'ambiente di lavoro, per le aree di insediamento, per le relazioni industriali oltre che per la valenza etica ed economica.

Il progetto avviato rappresenta un ulteriore passo in avanti sulla strada di un continuo miglioramento. Tuttavia processi produttivi corretti e tecnologie d'avanguardia, seppure indispensabili per una fabbrica "sicura", non potranno mai essere sufficienti se ad essi non si accompagnano costantemente comportamenti consapevoli e responsabili da parte di ciascuno di noi. Solo con il sostegno di tutti si riuscirà a giungere all'adozione di un modello lavorativo in grado di coniugare sicurezza e benessere per i lavoratori, rispetto delle condizioni ambientali, nonché risultati produttivi e di mercato vantaggiosi.

Paolo Maschio
Direttore esecutivo corporate
sviluppo sistema industriale

Lo stabilimento di Montalcone



Piani di efficientamento nell'area crociere

Promuovere il miglioramento attraverso la capacità di misurarsi e di cambiare



Gabriele Cocco

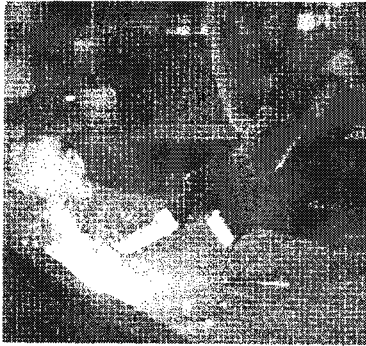
I programmi lanciati nel 2004 nella logica del miglioramento continuo e finalizzati allo sviluppo di strumenti e metodologie di lavoro e all'elaborazione di una conseguente proposta di riassetto organizzativo/operativo dei Team di Project Management, affinché rispecchiassero meglio all'esigenza di "gestione efficiente", trovano continuazione nell'anno in corso per la diffusione e l'applicazione dei modelli elaborati. Nel 2005 prosegue inoltre l'attività di analisi e condivisione delle esperienze significative maturate dai singoli PM Team, al fine di identificare e applicare gli approcci gestionali più efficaci in termini di costi e benefici.

Pur permanendo le caratteristiche di continuità fra il piano del 2004 e quello del 2005 (raccontati in forma sintetica nei prospetti 1 e 2) è importante sottolineare che mentre le attività svolte lo scorso anno sono state incentrate su temi e processi con ricadute principalmente sull'attività dei PM Team, il piano del 2005 affronta tematiche che hanno come elemento caratterizzante i processi con ricadute sulle attività delle funzioni aziendali di progettazione e produzione, oltre che del cliente finale e del fornitore.

Gli obiettivi di tempi, costi e qualità nei quali si riassumono le finalità dello sviluppo e gestione delle commesse impongono un ventaglio di azioni molteplici, più o meno complesse, che toccando tutte le fasi del ciclo di vita del prodotto garanti-

Prospetto 1 PM TEAM PIANO LAVORI 2004

- **Tuning delle strutture organizzative:**
 - Inserimento e allocazione risorse (in corso)
 - Riorganizzazione servizio expediting (feedback performance fornitore qualità, programmazione)
 - Attivazione revisione metodologie operative e strumenti del LPE (in corso)
 - Definizione puntuale dei task del Controller (tracciato percorso di istruzione on the job)
 - Favorire lo scambio di informazioni tra Team e integrazione tra le risorse
- **Sviluppo strumenti:**
 - Modello Piano Operativo
 - Modello di Programmazione
 - Portale
- **Attivazione processo di identificazione delle "best-practice" di Project Management:**
 - Pianificazione commessa
 - Gestione GAP
 - Gestione service
 - Gestione conflitto
 - Gestione incoming/outcoming mail
 - Piano di commessa forniture arredamento
 - Gestione rischi/opportunità
- **Armonizzazione processi gestionali verso cliente:**
 - Makers list
 - Factory acceptance test
 - Protocol of delivery



suoi livelli di efficienza adeguati al raggiungimento degli stessi.

Il ruolo del PM Team diventa centrale nel valutare e promuovere i cambiamenti con ritorno economico complessivamente positivo. Molteplici sono i casi in cui, sostenendo il punto di osservazione dalla funzione d'ila commessa, l'azione costitutrice di da lavoravola diventa favorevole; il vantaggio delle opportunità di miglioramento si espande ulteriormente se nelle valutazioni si introducono anche i punti di vista del cliente e dei fornitori.

La capacità di fare sistema con le funzioni, il cliente e i fornitori risulta quindi fondamentale.

La gestione efficace della commessa che si estrinseca nel raggiungimento degli obiettivi di tempi, costi e qualità con livelli

di rischiosità sostenibili, è ovviamente correlata alla capacità di misurazione dei livelli di performance e di attuazione delle azioni correttive intraprese per correggere gli scostamenti che si presentano nel corso del processo di realizzazione dei prodotti. Essa è peraltro fortemente influenzata dalla capacità di introdurre miglioramenti sul prodotto e sul processo che apportino valore aggiunto per il sistema (cliente, fornitori, azienda) nel suo insieme e che comunque non penalizzino neppure una delle parti del sistema.

Il processo di "miglioramento continuo" deve essere sostenuto nella consapevolezza che la nostra posizione di leadership non si può perpetuare nel tempo in assenza di una costante evoluzione del prodotto e del suo processo realizzativo.

La capacità di promuovere azioni che generino valore aggiunto non deve per forza di cose limitarsi alla ricerca di azioni isolanti. Anzi, la capacità di implementare con continuità tanti piccoli miglioramenti è sinonimo di azienda matura che ha radicato a tutti i livelli la capacità di generare business, e in tale atteggiamento e predisposizione la funzione trasversale del PM Team si trova in simbiosi con le funzioni tecniche, di approvvigionamento e di produzione.

Infatti per promuovere il miglioramento sono necessarie la volontà e la capacità di "misurare" e di "cambiare".

Gabriele Cucco
Responsabile Project Management
Direzione navi da crociera

Prospetto 2

PM TEAM PIANO LAVORI 2005

• Organizzazione e risorse:

- Organizzazione e situazione della proposta di progetto ed accordo di pianificazione del PM Team

• Cliente & enti funzionali:

- Autorizzazione gestionale parti approvate
- Gestione moduli e extra contrattuali: processo di prevenzione e formazione proposte
- Utilizzazione sistemi navi: soluzioni multi-brand
- Contratti engineering, fixing struttura operativa
- Quadri: project manager, JCI, description and risks
- Test finanziari: tra i fornitori e di stabilire le condizioni di lavoro

• Fornitori:

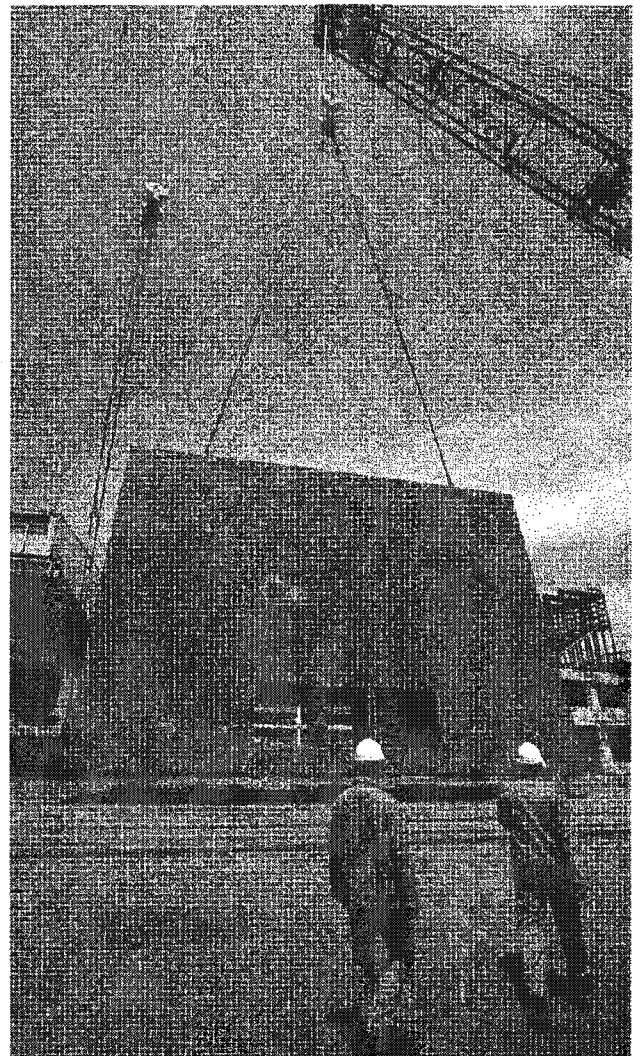
- CAD: innovazione: screening mercato: proposta da fornitori
- Piano commessa: fare primario: definire i libri di modelli: fare POI

• Sviluppo/Implementazione/diffusione strumenti:

- Piano operativo: diffusione utilizzo dei modelli sviluppati nel 2004 (PM)
- Record di business: definizione reportistica: S&P di supporto per decisioni summary report
- Project 2005: diffusione utilizzo del modello di programmazione sviluppato nel 2004
- Creazione e gestione service: consigli: creare modello standard, armonizzazione approcci gestionali, classificazione commesse
- Gestione moduli e armonizzazione e controllo gestionali
- Project PM: valutazione ed overvella implementazione: interfaccia con Windows Collabor

• Revisione procedure:

- Base review: proposta di revisione sulla base delle esperienze critiche
- Risk management: proposta di revisione sulla base delle esperienze critiche



ERFATTEN

Massimizzare i risultati

Il ruolo delle Operation e il cambiamento nelle unità produttive dell'area trasporti



Emilio Maione

La scelta aziendale di perseguire profili di redditività sostenibili in un ambito competitivo aggressivo, le nuove esigenze di mercato, la necessità di operare in processi dove la crescita tecnologica e organizzativa è inderogabile impongono una ricerca di performance e di assetti produttivi nuovi, che prediligono flessibilità e capacità di adattamento operativo.

Con tali presupposti l'azienda ha istituito nel 2002 la nuova funzione delle "operation" con l'obiettivo di incrementare i presidi e dell'efficienza e dell'efficacia dei processi produttivi, allocando a responsabilità del coordinamento dei cantieri vicino al progetto.

La presenza nella unità produttiva baricentrica assicura una maggiore visibilità e incisività nello sviluppo dei processi produttivi, una più pronta capacità di risposta alle esigenze degli stabilimenti, una più efficace gestione delle necessità di bilanciamento delle risorse e dell'utilizzo della competenza.

Nel 2004 l'azienda ha rafforzato tale indirizzo strategico organizzativo, affidando la responsabilità dei cantieri alla Direzione delle operazioni per realizzare la gestione del cantiere unico integrato del sistema produttivo, riguardando la condivisione

delle best practice e intervenendo, in parallelo, sui costi di trasformazione, anche attraverso l'ottimizzazione del profilo di costo e delle prestazioni.

In generale la ricerca del "cambiamento" gestionale operativo nelle unità produttive, finalizzato all'efficientamento, è diventato l'elemento centrale di indirizzo nell'azione delle operation, non meno importante della parallela attività di monitoraggio, regolazione e finalizzazione degli obiettivi.

Il cambiamento nella gestione delle risorse si determina attraverso:

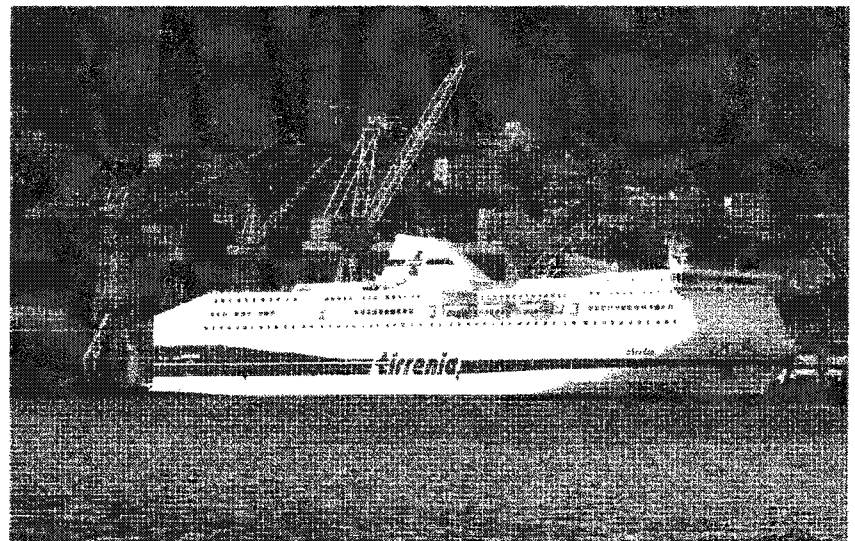
- l'coinvolgimento di tutti gli addetti al ciclo produttivo, chiedendo la diffusione di atteggiamenti gestionali basati sulla condivisione e la partecipazione attiva. La definizione dei piani di miglioramento

del 2004 e la relativa implementazione già rispondevano a tali logiche.

La partecipazione diretta di un significativo numero di risorse, sia nella fase di proposta che di realizzazione, ha procurato mobilitazione positiva, slancio verso gli obiettivi e sostegno ai risultati.

- il miglioramento dei comportamenti individuali ad ogni livello, per curare gli atteggiamenti che contraddistinguono sul lavoro, in maniera tale che essi diventino riferimento per gli altri. A tal riguardo nei cantieri si stanno lanciando iniziative di presidio e monitoraggio dei comportamenti che, unite ad una campagna di sensibilizzazione sul "ben e "proporsi" ed "essere in azienda", vogliono finalizzare il miglioramento qualitativo della prestazione delle risorse.

Il cruise ferry "Sardinia"

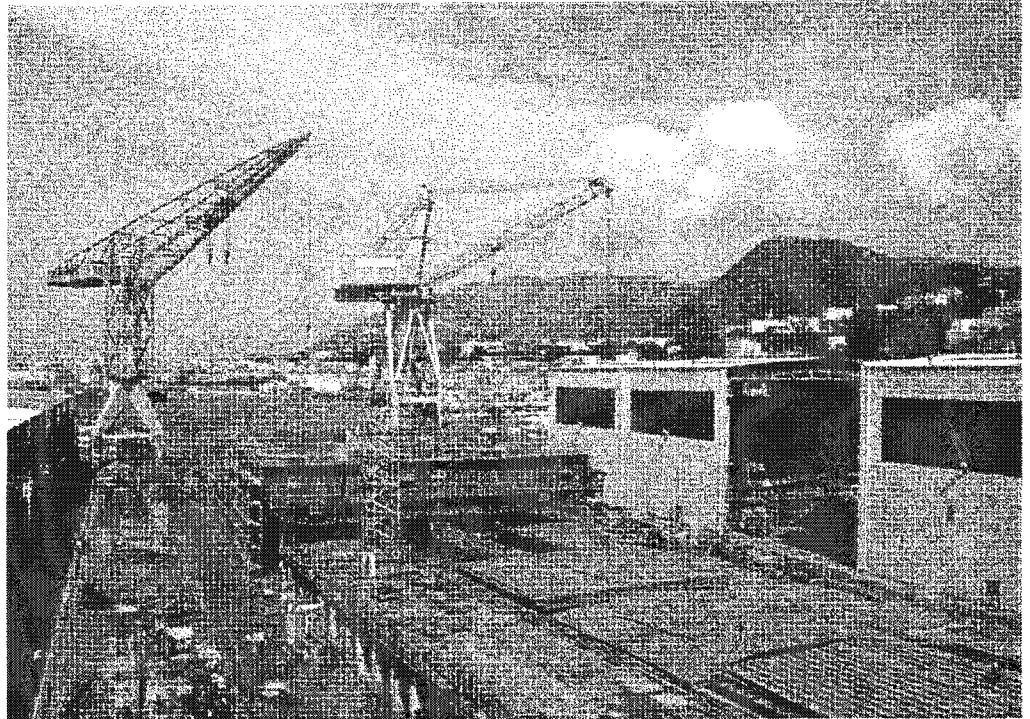


- l'attenzione allo sviluppo delle risorse umane, non solo come necessità del presente, ma anche e soprattutto come investimento per il futuro. I nuovi inserimenti, gli avviamenti e lo scambio di risorse che si stanno attivando negli stabilimenti, la politica della formazione e gli addestramenti specifici, fanno parte di un piano globale di sviluppo definito e portato avanti, unitamente alla funzione del Personale, con l'obiettivo finale di potenziare e ringiovanire le unità operative dell'area trasporti.
- il rafforzamento del sistema premiante, indirizzato sempre più verso logiche mirate ai risultati, alla competenza e alla qualità della prestazione individuale.

Il cambiamento della organizzazione vuole invece superare, laddove necessario, le logiche di strutture organizzative fisse e orientare le scelte verso strutture organizzative flessibili, riferite al prodotto e alla "mission" specifica della singola unità operativa. I cardini nella definizione di queste strutture sono l'efficientamento gestionale e la semplificazione dei modelli operativi. Con queste finalità nello scorso anno è stato elaborato un "progetto di ottimizzazione delle strutture di produzione" da parte della Direzione delle operazioni e delle Direzioni dei cantieri, con i contributi dei controller dell'area trasporti.

Le principali linee guida di tale lavoro sono state:

- l'applicazione del benchmarking quale strumento di comparazione e sinergizzazione per l'individuazione e l'ottenimento del miglior "modus operandi";
- l'omogeneizzazione dei contenuti delle funzioni di stabilimento;
- la ricerca di soluzioni per ottimizzare la sinergia tra i cantieri;
- il dare evidenza alla complementarità tra gli stabilimenti;



Lo stabilimento di Castellammare di Stabia

- lo spingere verso la centralizzazione delle funzioni di supporto alla fabbricazione;
- l'ottimizzazione delle strutture indirette con l'obiettivo di renderle più elastiche, adeguate, efficaci ed economiche;
- l'efficientamento e l'allineamento a meglio delle impiantistiche e delle attrezzature;
- l'implementazione e la diffusione delle nuove tecnologie;
- la definizione delle aree di eccellenza, quale scelta organizzativa, per permettere la realizzazione di fasi del processo precettivo nelle aree di migliore performance.

Tale progetto, già esecutivo in alcune parti e in corso di sviluppo per altre, è l'attuale "vision" a cui tendono le unità operative dell'area trasporti.

In sintesi, la funzione "operator" realizza dunque la progressiva evoluzione della funzione normalmente preposta al controllo della produzione, verso un'area con responsabilità di monitoraggio, indirizzo e di ottimizzazione dei processi di produzione e delle relative strutture organizzative, ente basato e operativo vicino al processo

o al prodotto, e quindi pronto ad interpretare le esigenze evolutive al fine di procurare efficacia ed efficienza.

Un ruolo nuovo, oggi ancora in fase di consolidamento e sviluppo, ampio, centrale e cardine nel processo di costruzione della nave, che in presenza di un'ampia presenza e integrazione con le altre funzioni aziendali, avendo la leve e il presidio di importanti aspetti operativi, può rappresentare il valore aggiunto nella determinazione dei risultati.

Emilio Maione
Direttore Operator Area trasporti

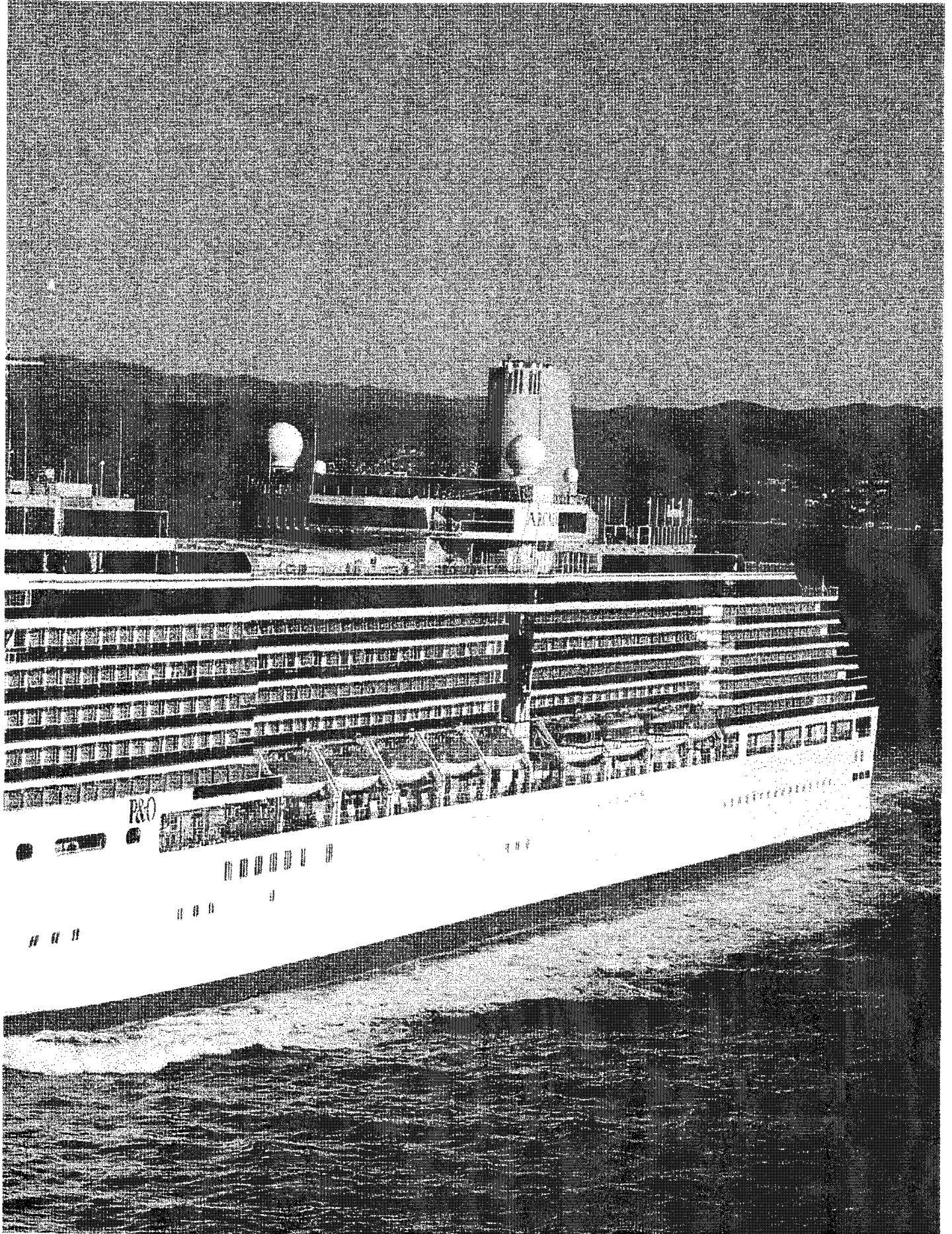
Arcadia

Stabilimento di Marghera - anno 2005

Caratteristiche principali

Stazza lorda	23.000 t
Lunghezza fuori d'acqua	235,35 m
Lunghezza massima, compresa d'acqua	294,00 m
Larghezza massima	32,25 m
Immersione all'ancora	14,80 m
Velocità massima	22,00 kn
Autonomia	10.000 nmi
Autonomia in crociera	10.000 nmi
Consumo massimo	100 t/die





Risultati del progetto "Integration"

Nuove opportunità per il trasporto intermodale e per la realizzazione delle autostrade del mare



Carlo Camisetti

Integration, "integration of sea land technologies for an efficient intermodal door to door transport", è un progetto triennale da valore di 10 milioni di Euro, cofinanziato dalla Commissione Europea, al quale partecipano ventidue società di tredici Paesi europei.

Sin dall'inizio il progetto ha prodotto un primo importante risultato, facendo sedere allo stesso tavolo a tutti tra i più qualificati esperti nel settore del trasporto marittimo e di quello intermodale, in grado di coprire le diversificate competenze necessarie per raggiungere risultati di portata strategica e al contempo produrre, anche nel breve termine, concreti risultati. Una partnership completa cui hanno aderito, tra gli altri: grandi costruttori navali (Financieri e Izar) produttori di sistemi di movimentazione del carico (TTS), terminalisti (Contship Italia con i terminali di Gioia Tauro e Cagliari), operatori dello short sea shipping con navi Ro-Ro - adibite cioè al trasporto di mezzi gommati e passeggeri - e intermodali (DSDP Tor Line, Grond), proprietari del carico e gestori della catena logistica di distribuzione della merce (Stora Enso), armatori (Grimaldi - Grandi Navi Veloci, Sarlis), Autorità Portuali (Goteborg, Valencia, Livorno), società di ricerca e università leader nei settori della tecnologia e dell'economia dei trasporti.

Insieme abbiamo ricercato, osservato e valutato sul campo tecnologie e sistemi

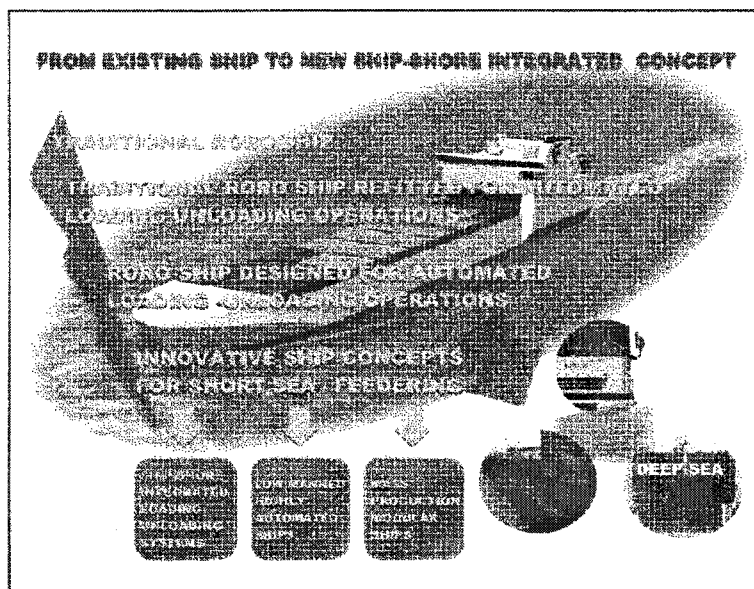
per la movimentazione del carico e le navi più innovative, selezionando i più significativi esempi di "buona pratica" nell'esercizio di terminali e navi Ro-Ro per servizi di short sea shipping nel Nord Europa. Abbiamo studiato come integrare le tecnologie "abilitanti" della nave e dei terminali per realizzare un nuovo sistema per un servizio di trasporto marittimo/intermodale ad altissima efficienza, competitivo rispetto a quello tutto su strada e sostenibile dal punto di vista ambientale e della sicurezza.

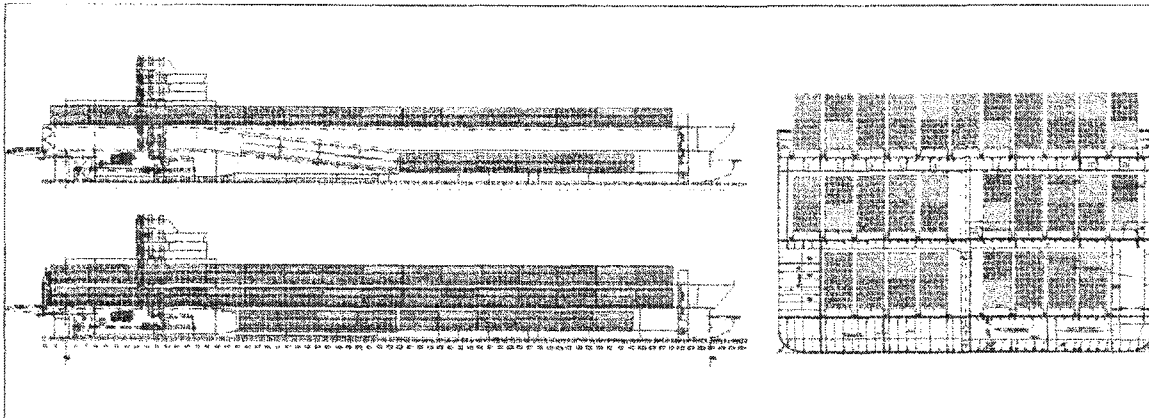
L'obiettivo che ha guidato la scelta è stato quello di dare risposte concrete, a breve, alle esigenze di innovazione degli operatori del trasporto merci in Europa per l'attuazione delle politiche comunitarie e lo sviluppo del trasporto via mare. Il risultato è quello di un progetto di un "sistema integrato" nave-terminal, basato sull'utilizzo di navi Ro-Ro, concepite e progettate come parte del sistema e caratterizzate dalla massima flessibilità e interoperabilità del

carico, in grado di soddisfare le esigenze della intermodalità e della logistica, caricando e trasportando in modo efficiente, come nessuna altra nave è in grado di fare, ISO container, container palletizzati, casse mobili e trailer.

I terminali Integration sono tutti caratterizzati da operazioni di carico e scarico della nave molto rapide e le navi sono studiate per rendere più rapido ed economico l'intero ciclo di operazioni di carico-scarico dall'arrivo alla partenza. Per aumentare la produttività nella movimentazione del carico i sistemi Integration prevedono l'utilizzo di un pallet in acciaio per container/casse mobili, che chiameremo "cassetta" che consente di movimentare due container da 40 piedi o quattro container da 20 piedi, sistemati in doppio strato. A seconda dei flussi di carico da trattare i terminali possono essere attrezzati con sistemi di movimentazione automatizzati AGV ("Automated Guided Vehicle"), o fare uso di sistemi semi-auto-

16





ma di tipo "translifter" che operano in modo analogo a un AGV e sono trainati da un "tug master" guidato da un operatore. L'AGV è un dispositivo intelligente che opera sia nel piazzale che a bordo della nave, sollevando le cassette che portano i container e/o le casse mobili e scaricandole nella posizione desiderata. Formando una colonna che può essere costituita da dieci AGV si riescono a movimentare contemporaneamente sino a venti container da 40 piedi o quaranta container da 20 piedi, il cui peso totale può raggiungere le 300 tonnellate, con una capacità di movimentazione del carico di oltre 500 TEU all'ora. Uno dei risultati del progetto Integration è proprio la realizzazione e la sperimentazione di nuovo dispositivo AGV per automatizzare le operazioni di movimentazione del carico nei terminali e di carico e scarico di navi Ro-Ro.

Per garantire soluzioni fattibili abbiamo sperimentato nei terminali di Göteborg, Genova e Cagliari tecnologie e sistemi di movimentazione del carico, tra questi il die AGV prototipo, progettati e costruiti nell'ambito del progetto Integration.

La fase di studio e sperimentazione di Integration può considerarsi ora praticamente conclusa ed è possibile passare all'applicazione dei sistemi utilizzando quanto già disponibile sul mercato: cassette, sistemi di movimentazione semi-automatici e un'eventuale rampa a banchina che, in aggiunta a quella della nave, consente il carico/scarico di due ponti contemporaneamente. Per partire non sono quindi necessarie grandi opere né investimenti in infrastrutture portuali, basta solo avere il carico, a volontà degli operatori di innovare e condizioni di contorno non troppo penalizzanti. Si può iniziare subito anche se il sistema Integration potrà esprimere la massima potenzialità solo quando saranno disponibili le navi di nuova costruzione, progettate allo scopo, e gli AGV saranno passati dal prototipo alla produzione industriale. Un efficace utilizzo dei sistemi Integration presuppone

però una visione del trasporto via mare integrato nella catena logistica e intermodale e quindi un modo diverso di operare nei terminali, dove la merce non staziona, ma transita rapidamente e le navi assicurano un servizio frequente e regolare. Per non perdere opportunità anche il business dei diversi operatori nella catena logistica e del trasporto intermodale dovrebbe essere concepito in modo integrato per l'intera catena: per questo servono partnership e nuove figure che potrebbero anche nascere dalle aggregazioni degli attuali operatori.

I sistemi Integration possono soddisfare le esigenze di efficienza e competitività per il trasporto di grandi volumi di carico, con terminali automatizzati e grandi navi Ro-Ro, ma possono risultare straordinariamente efficienti anche nel caso di flussi limitati e terminali poco attrezzati. Per rispondere a queste esigenze a tutto campo è stata progettata una serie di nuove Ro-Ro in grado di coprire un ampio range di volumi di carico (30-1500 TEU equivalenti) e di velocità (10-55 nodi) per l'ottimale integrazione delle navi con le varie tipologie di terminali, dai più piccoli e poco attrezzati ai più grandi automatizzati.

I sistemi Integration possono avere uno straordinario impatto sull'efficienza dei porti e sulla crescita del trasporto via mare in Europa nel prossimo futuro, basti pensare che un terminal Integration automatizzato con AGV, attrezzato con rampa a banchina, può completare in circa sei ore un ciclo completo di carico/scarico di una nave Ro-Ro da 1500 TEU. Servendo quattro navi in 24 ore si può raggiungere nel terminal la movimentazione di oltre 2 milioni di TEU all'anno: un flusso di traffico enorme che corrisponde grosso modo all'intero traffico container registrato nei maggiori porti del Mediterraneo nel 2004. È stato inoltre calcolato che questi sistemi possano raggiungere eccellenti livelli di efficienza e produttività e arrivare a movimentare 35.000 TEU per anno per ettaro, contro gli attuali 10.000/15.000 di un buon terminala Lo-Lo (Lift on-Lift off) con

venzioni e i 20.000/25.000 del terminal più efficienti (terminal con una produttività inferiore ai 10.000 TEU per anno per ettaro non sono comunque una rarità in Europa).

Sebbene il terminal Ro-Ro automatizzato sia la soluzione che consente di realizzare i maggiori volumi, anche sistemi Integration dotati di mezzi semi-automatici e cassette possono essere considerati molto validi, soprattutto quando la nave è servita da una seconda rampa a banchina: un terminal in grado di servire tre navi Ro-Ro al giorno da 350 TEU riesce a movimentare circa 750 mila TEU nell'arco dell'anno.

I sistemi Integration hanno capacità di operare grandi flussi di carico e sono pronti per l'impiego, ma lo short sea shipping non è ancora decollato in Europa come avrebbe dovuto e forse potuto. Nel Nord Europa vi sono diversi operatori Ro-Ro molto efficienti, come DSDC, che offrono servizi "tutto carico" e che da tempo hanno consolidato la loro posizione e continuano a crescere. Le statistiche mostrano però nel complesso volumi ancora troppo limitati rispetto al potenziale, anche se non mancano esempi di grandi terminal short sea shipping come quello Lo-Lo di Rotterdam, che serve navi e barge portacontainer in grado di movimentare in modo molto efficiente (circa 25.000 TEU per anno per ettaro) 1,5 Milioni di TEU.

Nel Mediterraneo nuovi servizi Ro-Ro di short sea shipping tutto carico hanno difficoltà di avvio. Il carico (camion, trailer o qualche container su "mafi") molto spesso viene combinato con passeggeri o auto sui traghetti o nav. Ro-Pax, o non auto nelle Ro-Ro/car carrier e costituisce la quota complementare all'economia del servizio. Queste soluzioni, proprio per come sono concepite, nella maggior parte dei casi non consentono grandi margini di crescita dei volumi del carico utilizzato di nostro interesse (container ISO, container palletizzati, casse mobili e trailer). Grazie alle loro flessibilità nel tra-

sporto combinato di diversi tipi di carico utilizzato, con sistemi Integrator si può fare qualcosa di nuovo e di diverso: acquisito con servizi Ro-Ro una parte dei volumi di traffico di container feeder. I traffici feeder rappresentano una quota rilevante dei flussi di container trasportati via mare nel corto raggio e gli studi condotti avvalorano la tesi che anche nello short sea shipping sia più facile veicolare grandi volumi trasportando container. Essere competitivi nei servizi feeder rispetto alle portacontainer è stato uno dei principali obiettivi nel progetto delle navi Integrator. Calcoli di verifica sull'efficienza del servizio hanno dimostrato la validità

vincente per servizi Ro-Ro finalizzati al tutto carico, rappresentando a nuova opportunità per dare una spinta decisiva allo sviluppo dello short sea shipping in Europa.

La massiccia divulgazione dei risultati del progetto Integrator, avvenuta a mezzo stampa e attraverso la partecipazione ad alcuni importanti eventi nel settore dei trasporti e della logistica in Europa, ha avuto riscontri positivi. In queste occasioni l'incontro e il confronto con gli stakeholder ha contribuito ad affinare il progetto e a chiarire indirizzi e obiettivi.

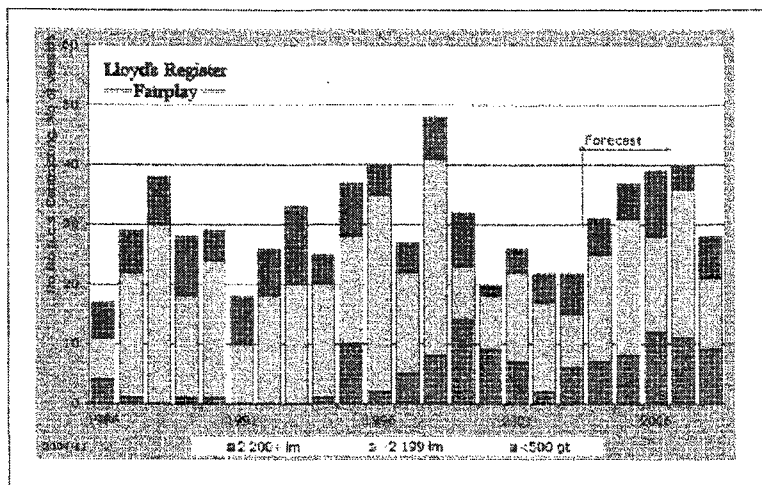
Secondo quanto riportato nel numero di dicembre 2004 del "Lloyd's Register

diario delle nuove costruzioni Ro-Ro - potrebbe aggiudicarsi nello stesso periodo ordini per la costruzione di circa 90 nav (questa stima potrebbe essere suscettibile di ulteriori variazioni tenendo conto del potenziale impatto dei sistemi Integrator sul mercato delle Ro-Ro).

I sistemi Integrator e le nuove Ro-Ro possono diventare un prodotto di interesse commerciale per l'cantieri? Il segmento delle Ro-Ro può costituire una nuova reale opportunità di mercato? Certo se pensassimo alle Ro-Ro tradizionali potrebbe essere abbastanza scontato pensare che non valga la pena puntare su navi "povere e tutto ferro", nella cui costruzione non siamo competitivi. Ma il lavoro sviluppato in stretta collaborazione dal Cetena e dalla Direzione nav da trasporto per la messa a punto del progetto delle nuove Ro-Ro ha individuato le condizioni alle quali è possibile rientrare nel mercato agendo sulla scelta progettuale e tecnologica, con l'obiettivo di progettare navi semplici attraverso una spinta modularità e ripetibilità delle strutture e dei componenti, al fine di raggiungere la massa critica necessaria per contrarre i target di costo.

La serie di navi Ro-Ro è stata concepita a partire da un "master project" costruito per soddisfare prioritariamente le esigenze di accessibilità e di stivaggio del carico. Il risultato ottenuto è stato quello di una nave estremamente efficace, che può offrire ponti di carico completamente sgombri per tutta la larghezza, interposti di altezza compatibile con container montati in doppio strato su cassetta, sistemi per l'accesso o stivaggio del carico ottimizzati, portelloni poppieri della larghezza della stiva, rampe mobili e reccassabili nel doppio fondo, due livelli di imbarco poppiero (di cui uno servito da rampa esterna), cofano scarico motore esterno e integrato alle sovrastrutture poppiere, estrema compattezza, apparato motore sistemato a poppa sotto le rampe di accesso alla stiva, contenimento dell'altezza del doppio fondo, del ponte principale e degli spazi apparato motore.

Il progetto è stato costruito in cinque prime fasi da un team inedito capace di integrare già nel "concept design" la progettazione di base, l'ottimizzazione degli impianti, la semplificazione strutturale e la production engineering perseguendo al contempo i target di performance e di costi della nave. Un team eterogeneo per competenze e i ruoli, dove chi era impegnato nel quotidiano per il cliente svolgeva anche una funzione di partner e di tutor

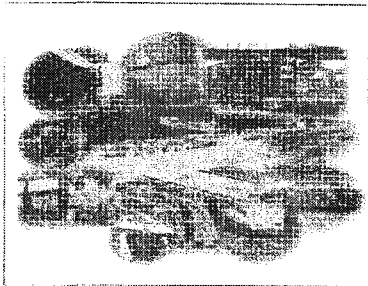


dei risultati. Ad esempio il trasporto annuo di 2 milioni di TEU, che può essere oggi realizzato con una flotta di 25 portacontainer da 1600 TEU o tradizionali terminali container (Lo-Lo), con un sistema nave-terminal Integrator potrebbe essere effettuato con una flotta di 14 navi Ro-Ro della stessa portata riducendo più di cinque volte i tempi di utilizzo dei terminali. Dalla simulazione di diversi servizi di feederaggio/short sea shipping, scelti per coprire una significativa serie di casi - caratterizzati da "round trip" con distanza dei terminali variabili da 100 a 1000 miglia, diversi flussi di carico e nav di varie dimensioni - è risultato nella quasi totalità dei casi che il servizio basato sulle tecnologie Integrator è realizzabile con un minor numero di navi e ha un costo inferiore se paragonato allo stesso servizio che utilizzi tecnologie tradizionali Lo-Lo e portacontainer feeder.

La combinazione short sea shipping più feederage potrebbe essere la soluzione

Fairplay - Shipbuilding market forecast":

- i servizi industriali basati su tecnologie Ro-Ro hanno alta probabilità di sviluppo nel corso dei prossimi cinque anni;
- nello short-sea shipping il vantaggio competitivo derivante dal carico e scarico rapido con le tecniche Ro-Ro è una caratteristica positiva che rende le navi competitive nel confronto con le piccole portacontainer;
- il problema della congestione dei porti favorisce ulteriormente il carico Ro-Ro, in quanto il carico rotabile può essere trasportato molto più velocemente al di fuori dell'area portuale;
- la flotta mondiale di Ro-Ro (escluso lo car-carrier), composta da circa 1500 navi, ha un'età media di 21,2 anni (il 70% delle unità ha più di 15 anni). Dalle previsioni risulterebbe che il 10% della flotta sarà demolita nei prossimi 5 anni e che la cantieristica europea - che ha una quota del 66% del mercato non-



nello sviluppo del nuovo prodotto, affiancando all'apertura mentale dei giovani ricercatori e progettisti del Cetena a consolidata esperienza dei tecnici di Fincantieri.

Mentre era garantito il trasferimento dei risultati del lavoro di ricerca alla produzione, nelle fasi di lavoro intermedie l'interazione con nuovi potenziali clienti e con il mercato ha consentito di valutare la qualità del nuovo progetto, non solo in relazione alle prestazioni, quelle più affidabili Ro-Ro in servizio (punto di partenza del nostro lavoro), rispetto alle quali la serie Ro-Ro-Integration risulta vincente - ma anche rispetto ai target di costo da non superare per essere competitivi.

Dal lavoro di semplificazione e modularizzazione delle strutture è risultata una riduzione dei costi di produzione che confrontata con il prezzo di mercato per questo tipo di navi, definito attraverso la quotazione di tre navi Ho-Ro per il partner Stora Enso, poi assegnate ad Aker Finnyards, può essere considerata significativa per il recupero di competitività dei prodotti Fincantieri in questo segmento di mercato: dalla prima quotazione su progetto Cetena/Fincantieri si è realizzata una riduzione dei costi di circa il 18%.

Ulteriori informazioni sul prezzo di un'altra recente fornitura, Flensburger di 5 navi Ro-Ro a DSDF ha consentito di valutare, che gli operatori short sea shipping del Nord Europa sono disposti a pagare per una nave di questo tipo, con una capacità di carico attorno ai 850 TEU, circa 70000-75000 euro per TEU trasportato o di stivare, anche se in modo assolutamente non rigido, il target dei costi per le nuove Ro-Ro della serie 550/1500 TEU.

Ma le nuove potenziali opportunità di mercato per la caratteristica navale che lo sviluppo dei sistemi Integration può generare riguardano anche le riparazioni navali. Il sistema navo termina Integration non automatizzato può essere realizzato anche con navi Ro-Ro esistenti. Naturalmente l'efficienza del sistema

dipende dalle caratteristiche della nave. Alcune Ro-Ro in esercizio sono già adeguate, altre lo sono meno o non lo sono affatto. Si apre dunque la possibilità di adeguare, con interventi mirati di refitting, le navi Ro-Ro esistenti per l'impiego in un sistema Integration. Il mercato potenziale può essere stimato valutando gli interventi possibili in grado di produrre significativi aumenti nell'efficienza del sistema, con un positivo bilancio del rapporto costi/benefici per le navi di più frequente tipologia tra quelle esistenti.

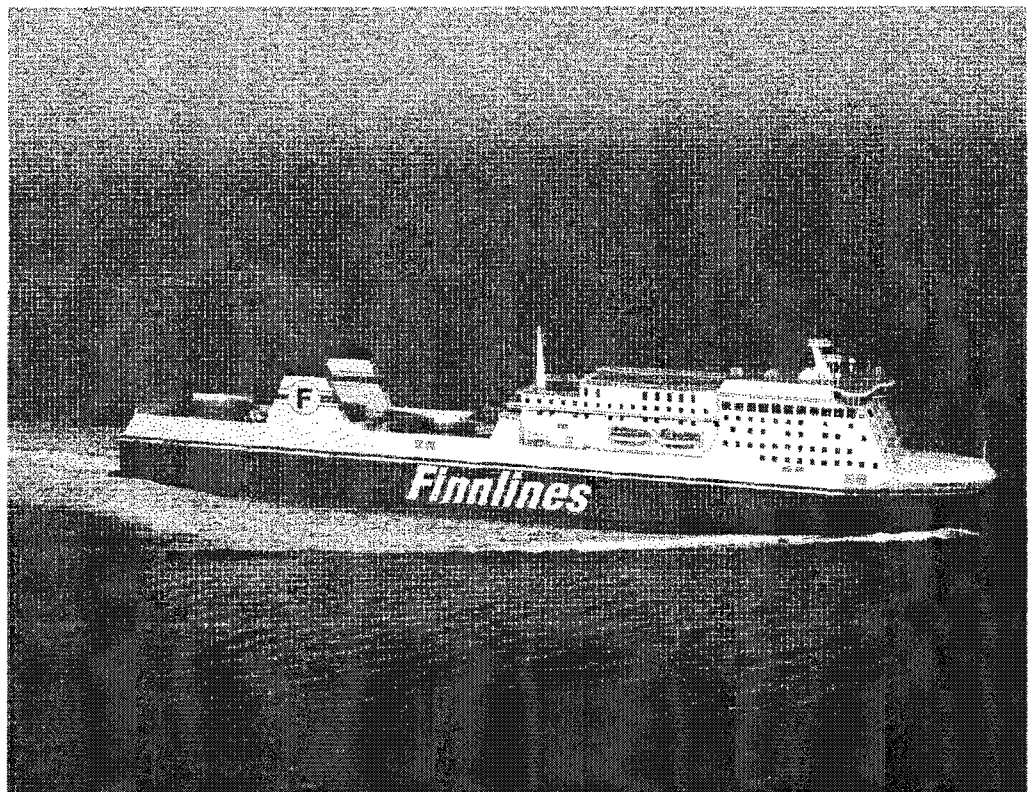
Il progetto Integration è prossimo alla conclusione, ha prodotto idee e risultati concreti che hanno convinto la comunità scientifica e gli operatori, e ottenuto riconoscimenti ai più alti livelli anche dalla Commissione Europea. Però perché questo lavoro abbia un senso completo manca ancora un tassello: la prima sperimentazione dei sistemi in servizio nel Mediterraneo e la positiva risposta del mercato.

Considerando prioritaria e non più dilazionabile nel tempo l'attuazione del progetto delle autostrade del mare e lo sviluppo

dello short sea shipping nel Mediterraneo, auspicio di poter dare un contributo anche all'applicazione dei sistemi Integration in tale contesto, veicolando così l'eccellente lavoro del team europeo, di Fincantieri e del Cetena verso il conseguimento di risultati di rilevante portata economica e sociale o di sicuro interesse per i settori della costruzione e riparazione navale in Europa.

Carlo Camisetti
Responsabile Cetena per i programmi europei

Modello di un ferry in costruzione per Finlines



Il Gruppo Grimaldi Napoli ordina 4 navi e ne opziona altre 2

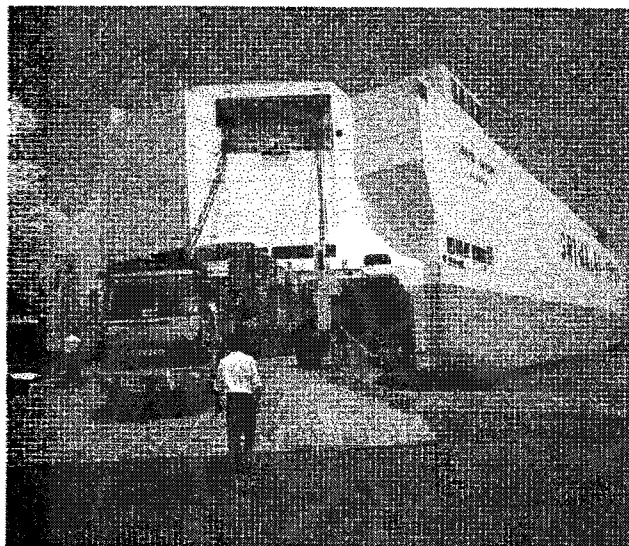
Ample accordo di collaborazione per lo sviluppo di nuovi progetti e per la manutenzione e riparazione delle navi della flotta

Il 22 marzo il Gruppo Grimaldi Napoli, attraverso le società Industria Armamento Meridionale (INARME) e Grimaldi Compagnia di Navigazione (GHINAVI) ha ordinato a Fincantieri quattro navi, opzionandone ulteriori due. Il valore complessivo della commessa, opzioni escluse, è di circa 360 milioni di euro. INARME ha commissionato due cruise ferry con consegne nel 2007 e GHINAVI due navi RoRo-pax, adibite cioè al trasporto di passeggeri, trailer e autoveicoli, con consegne nel 2006. Il Gruppo ha anche opzionato ulteriori due unità con consegna nel 2009. Con questi ordini Fincantieri consolida la leadership mondiale nel comparto dei ferry con dieci navi in portafoglio che le assicurano una quota di mercato superiore al 60%. Il Gruppo Grimaldi Napoli, leader italiano e tra i maggiori armatori mondiali, e Fincantieri sono legati da una lunga tradizione di collaborazione con questo ordi-

no dal 1987 ad oggi Grimaldi ha commissionato a Fincantieri ventitré unità per il trasporto di carico rotabile. Grazie all'elevato grado di professionalità e flessibilità progettuale, raggiunto dai settori Progettazione di Base e Funzionale del comparto Trasporti di Fincantieri e all'esperienza accumulata dagli stabilimenti di Castellammare di Stabia (dove saranno costruite le prime unità), Ancona e Palermo, i progetti per le nuove navi saranno totalmente innovativi rispetto a quelli presenti sul mercato. Le caratteristiche principali dei cruise ferry sono: lunghezza 190 metri, portata lorda massima 7.500 tonnellate, passeggeri 2.000, cabine passeggeri 400, metri lineari di carico 2.500, velocità massima 28 nodi. Le caratteristiche principali delle RoRo-Pax sono: lunghezza 180 metri, portata lorda massima 7.500 tonnellate, passeggeri 1000, cabine passeggeri 100, metri lineari di carico 2700, velocità mas-

sima 26 nodi. L'accordo tra Fincantieri e Grimaldi va tuttavia oltre il consistente ordinativo. Le due società intendono infatti avviare una proficua collaborazione orientata allo sviluppo di nuovi progetti, nell'ambito della quale Fincantieri si posiziona quale seria candidato ad assumere il ruolo di cantiere preferenziale per il Gruppo Grimaldi. In questo quadro le società intendono esaminare l'attivazione di programmi congiunti che consentano a Grimaldi di massimizzare i propri obiettivi operativi e strategici e a Fincantieri - anche attraverso l'adozione di nuove tecnologie e l'inserimento di nuovi fornitori e prodotti - di raggiungere economicamente il proprio processo. Grimaldi è orientata, inoltre, ad avvalersi dei servizi di manutenzione e riparazione dello stabilimento Fincantieri di Palermo e di altri cantieri, in Italia o all'estero, in grado di operare in sinergia con quello siciliano.

20 La car carrier "Grande Europa"



Profilo di un gigante

Il Gruppo Grimaldi Napoli, leader mondiale nel settore delle navi, con i suoi oltre 40 anni è sempre sull'avanguardia nella ricerca di soluzioni logistiche innovative e innovative per soddisfare le esigenze della sua clientela internazionale. Dotato di una flotta di oltre 50 navi tra cui multipurpose e pax ferry, il Gruppo offre un'ampia ventaglia di servizi menzionati di linea che collegano tra loro il Nord Europa, il Mediterraneo, l'Africa Occidentale, l'India e il Sud America. Ogni anno le sue navi trasportano oltre 1,5 milioni di auto, van ed altro carico rotabile, oltre 100.000 container e oltre 500 diverse migliaia di tonnellate di carico generale palletizzato. Oltre ad offrire servizi menzionati di linea su scala mondiale, il Gruppo è diventato negli ultimi anni un sofisticato logistico multimodale, grazie al massiccio investimento realizzato in nuove navi terminali portuali, società di logistica e tecnologie informatiche. Nel 2007 il Gruppo ha iniziato un programma di rafforzamento e di espansione della flotta che prevede la costruzione di oltre 25 nuove unità: navi multipurpose, car carrier e pax ferry. Ogni le sue navi è la più moderna e tecnologicamente all'avanguardia del mondo. Attualmente il Gruppo opera anche sui terminali e piattaforme logistiche nel Mediterraneo e nel Nord Europa (Salerno, Palermo, Montecarlo, Alessandria d'Egitto, Valencia, Sestao, Bilbao, Cádiz e Anversa) per la movimentazione di veicoli, container e carico generale palletizzato, fornendo sofisticati servizi di trasporto multimodale a valle multiazionali.

A Fincantieri il service per cinque navi della Guardia Costiera

Ala fine dello scorso anno il Comando Generale del Corpo della Capitaneria di Porto e Fincantieri hanno firmato un contratto per la fornitura di un service post-vendita per le cinque unità della classe "Diciotti" - evoluzione del progetto del pattugliatore d'altura "Saetta" anch'esso costruito presso lo stabilimento del Muggano e consegnato nel 1999 - cinate alla nostra società nell'estate del 2000 ed entrate in esercizio nel 2003. Le navi - lunghe 52 metri, larghe 8, con dislocamento a pieno carico di 427 tonnellate e 30 persone di equipaggio, raggiungono l'elevata velocità di 32 nodi grazie a 4 motori diesel, ciascuno da 2.350 kW, prodotti dalla nostra società controllata Isotta Fraschini Motori - svolgono operazioni di pattugliamento costiero antinquinamento, assistenza di naviglio in difficoltà, ricerca e recupero naufraghi. Il contratto, primo nel suo genere per Fincantieri, è di particolare rilevanza per-

ché rappresenta un importante successo per le attività di manutenzione post vendita che la società vuole sviluppare sia in Italia che all'estero.

Lo scopo del service, che sarà interamente gestito dalla Direzione Navi Militari di Genova, è quello di ottimizzare il rapporto costo/efficacia del sistema nave al fine di ottenere un sensibile miglioramento del livello di disponibilità operativa delle navi attraverso l'affidamento a Fincantieri della gestione della manutenzione delle cinque unità.

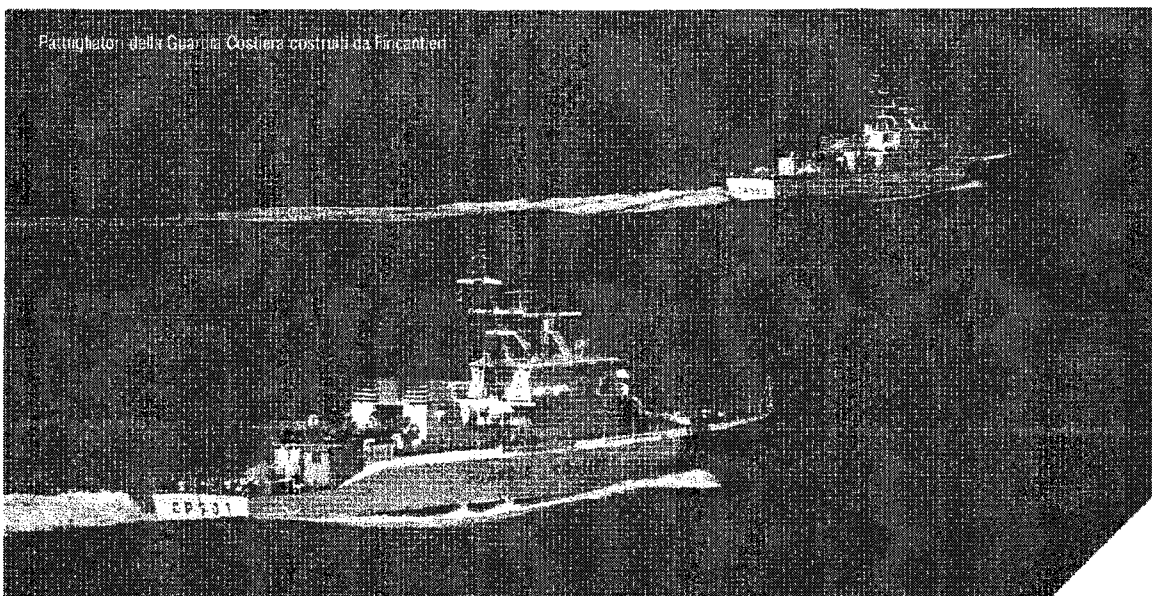
La fornitura prevede al momento due attività primarie: una di studio, comprendente la preparazione e la fornitura di un piano di supporto atto a identificare l'organizzazione per l'implementazione del service e la gestione dell'intero progetto, e un'altra di manutenzione preventiva annuale in bacino.

Il piano di supporto sarà focalizzato sullo studio dei processi e delle procedure di

interazione tra le varie parti interessate nel progetto, per garantire un efficace supporto in servizio degli impianti e degli apparati, nonché sul flusso logistico e sull'approvvigionamento dei materiali necessari per l'esecuzione delle manutenzioni preventive.

L'annua manutenzione preventiva delle cinque navi, che Fincantieri svolgerà presso l'Arsenale di Messina (proprio in questi giorni stanno terminando i lavori sulla "Diciotti"), prevede la predisposizione e lo sviluppo di tutte le attività necessarie per assicurare il mantenimento dell'efficienza operativa degli apparati e piattaforme a bordo delle unità, nonché la fornitura delle parti di ricambio.

Nel corso dell'esecuzione delle attività di manutenzione da svolgere durante la sosta annuale è prevista anche una fase di "training on the job" con l'affiancamento di tecnici Fincantieri al personale di bordo.



Pattugliatori della Guardia Costiera costruiti da Fincantieri

Muggiano: realizzato poligono mobile per il controllo delle signature radar



Luca Berto

A livello nazionale e internazionale c'è una grande attenzione alla problematica della "signature management", un fattore di grande importanza per la sopravvivenza di unità navali in un ambiente ostile.

Si assiste infatti a continui miglioramenti tecnologici dei sistemi elettronici di guida e ricerca installati nei missili di nuova generazione che impiegano algoritmi di identificazione basati su profilo ottico, signature IR (calore), signature RADAR (RCS e immagini radar multidimensionali).

Il controllo della signature radar delle navi militari parte fin dalle prime impostazioni del progetto, quando vengono definite le dimensioni e le forme principali della nave. Successivamente, mediante simulazioni sempre più complesse, vengono prese in considerazione sia le forme in dettaglio, sia i particolari di allestimento.

Sulla base di queste considerazioni Finantier ha ritenuto strategico avviare un programma di ricerca, finanziato dal Ministero delle Attività Produttive con l'obiettivo di acquisire le conoscenze tecniche necessarie per mettere a punto nuovi criteri di progettazione, in grado di valutare e calcolare il livello di signature attese,

scegliere e impiegare soluzioni di progetto adeguate, possedere una capacità di misura e di validazione per ottimizzare il rapporto costo/efficacia e garantire quindi ai propri clienti istituzionali nazionali e stranieri un prodotto nave competitivo.

E' in questa ottica che presso lo stabilimento Finantier di Muggiano (La Spezia), nell'ambito del modulo di ricerca FCS (Fadar Cross Section) e con la collaborazione della società IDS di Pisa, è stato realizzato un poligono mobile per misure di immagini radar 2D e parallelamente avviata una attività di ricerca.

I risultati ottenuti dalla ricerca e dalle misure condotte nel poligono mobile hanno permesso di:

- validare i modelli matematici impiegati nella fase progettuale
- valutare su particolari di struttura l'effetto di materiali e pitture radar assorbenti (RAM, RAS, e RAP) precedentemente testati in laboratorio
- valutare l'impatto in termini di RCS e di immagine radar di alcuni componenti ritenuti critici
- valutare l'impatto dei processi di lavorazione sulla signature radar

Descrizione generale del sistema realizzato

La realizzazione del poligono mobile, presso il cantiere di Muggiano ha permesso di condurre l'attività di ricerca e di misure su parti di sovrastruttura in costruzione con tempi e costi compatibili con le esigenze produttive.

L'installazione del poligono presso il cantiere, oltre a dotare l'azienda di un sistema di misura al top della tecnologia attuale, ha sensibilizzato parte del personale coinvolto nella progettazione esecu-



Lo stabilimento di Muggiano

tiva alla problematica relativa alla signature radar e, soprattutto, di eseguire contestualmente una diagnosi delle soluzioni progettuali adottate e valutare su particolari di struttura l'effetto di materiali RAM, RAS, RAP precedentemente testati in laboratorio, ottenendo quindi un ottimo sistema diagnostico.

A fine di realizzare un poligono mobile adatto ad ambienti di produzione non idonei a queste tipologie di misura, - perché ricchi di centri di scattering interferenti (edifici, gru, occhi in costruzione, bacino galleggiante e altro ancora), si è deciso di realizzare un poligono mobile per misure di immagini radar 3D in campo vicino utilizzando la tecnologia del planar scanner e un sistema di movimentazione a cuscini d'aria in grado di sorreggere e ruotare,

durante le misure, sovrastruttura di dimensioni 20mX20m, altezza 30m e peso massimo di 180 tonnellate.

Il poligono RCS Near Field è stato realizzato tra il Molo Craneo, dove è stata allocata l'area di movimentazione, e il Molo Nuovo Rimpimento dove è stato allestito il Sistema di Controllo con il Planar Scanner e i Radar.

Il Poligono RCS Near Field consente di realizzare sul target sotto test un'immagine radar ISAR 2D (Inverse Synthetic Aperture Radar) sui 360 gradi in circa 30 minuti e di avere quindi una diagnosi dei centri di scattering dominanti. Sulla base dei risultati ottenuti è possibile effettuare un'immagine 3D più accurata nei settori angolari critici e ricavare una stima della RCS riportata in campo lontano (Far Field). A questo punto sono definibili gli

eventuali interventi da attuare per il controllo dei centri di scattering dominanti che possono caratterizzare l'immagine radar della CN senza impattare sulla segnatura radar. Le informazioni relative alla intensità e alla loro disposizione sono potenzialmente utilizzabili dai nuovi sistemi missilistici per la classificazione dell'unità navale.

Il poligono può quindi essere suddiviso in due sottoparti:

- sistema di misura e controllo
- sistema di movimentazione.

Sistema di misura e controllo

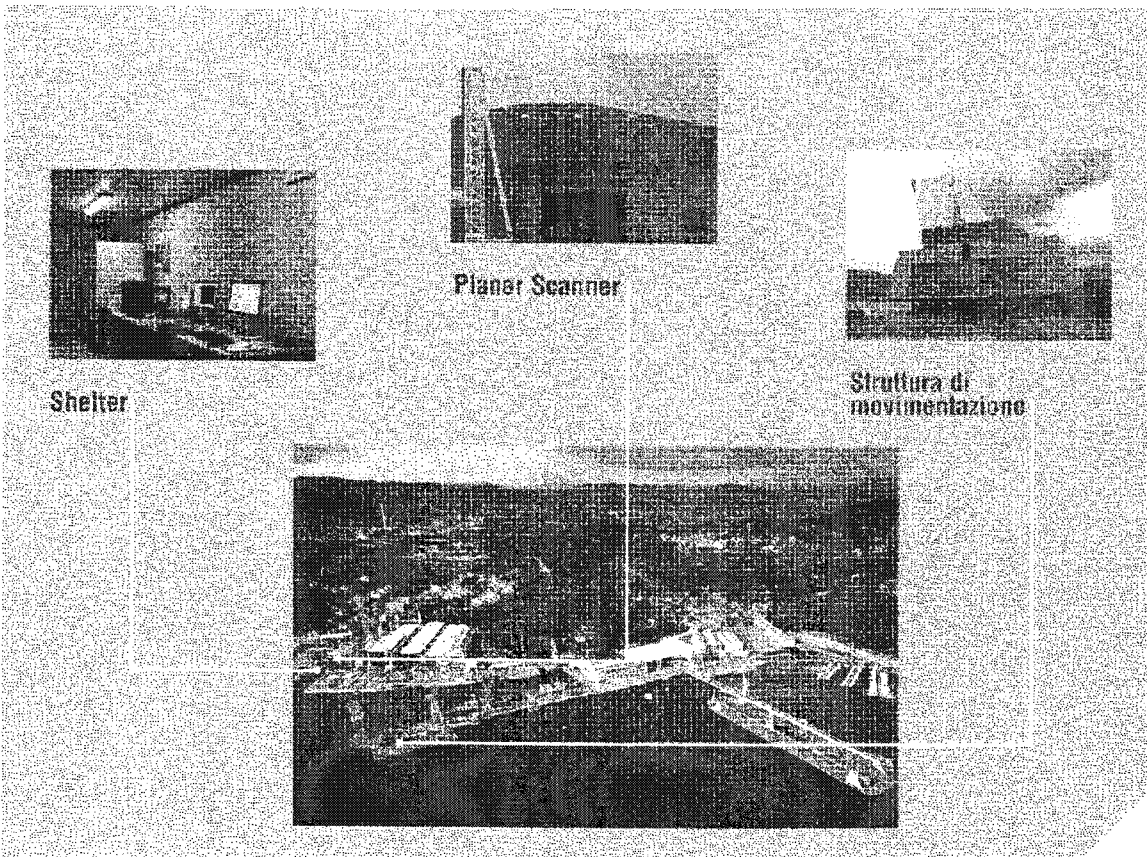
Il sistema di misura e controllo è costituito da planar scanner dal radar, dalle apparecchiature elettroniche per il loro

controllo e dai relativi computer per l'acquisizione ed elaborazione dei dati che sono alloggiati in uno shelter trasportabile di 40 piedi.

Il radar impiegato è l'E-JAN 2000 (Aeroflex - USA) che attualmente è in grado di operare in un range di frequenza da 8GHz a 18GHz (V/VII) espandibile da 100MHz a 84GHz e con la capacità di generare una PRF massima di 2MHz. Il sistema implementa diverse tecniche a codici di fase in grado di sopprimere il clutter in range ambiguo.

Grazie alla elevata sensibilità del sistema, è possibile analizzare in dettaglio anche strutture a bassa e bassissima segnatura, tipiche dei nuovi treni dei progetti novo.

Le dimensioni del planar scanner consentono di effettuare immagini bi e tridimensionali con risoluzione inferiore al metro.



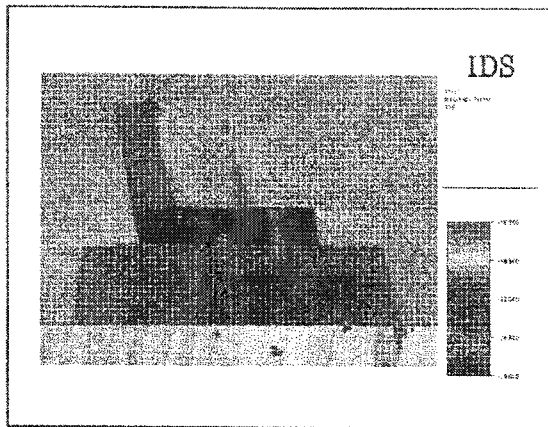


Figura 1

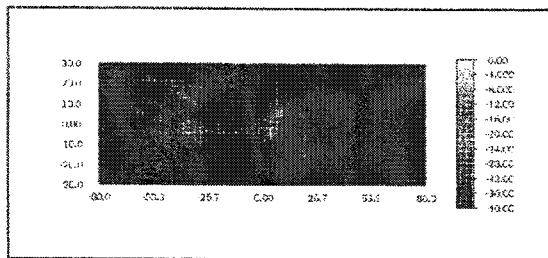


Figura 2

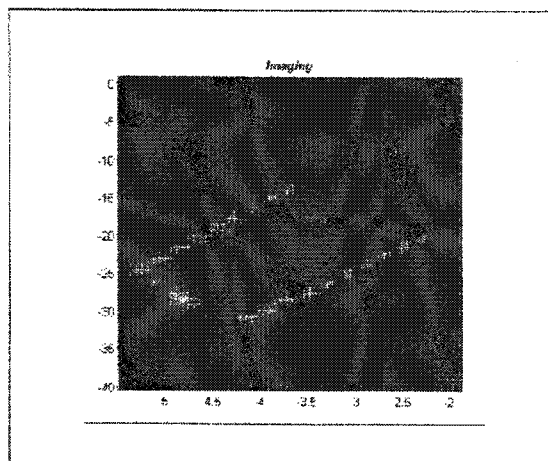


Figura 3

Esempio di immagine SAR 2D dell'area di movimentazione con la sovrastruttura posizionata (Figura 1). La misura è stata acquisita durante le operazioni di bonifica del molo foraneo (area di movimentazione). In particolare l'immagine è stata generata processando i dati ottenuti da una scansione Range - Cross Range X, caratterizzata da una larghezza di banda di 250MHz (128 campioni) centrata alla frequenza di 10GHz, e un movimento orizzontale delle antenne di 5m (256 campioni).

Sistema di movimentazione

Il sistema di movimentazione è stato realizzato impiegando cuscini ad aria al fine di ruotare il target con una risoluzione angolare di 0.1 gradi, avere un controllo sulla velocità angolare e un controllo sulla accelerazione nelle fasi di avvio e di arresto. Il sistema di movimentazione è costituito da un base frame sul quale viene appoggiata la sovrastruttura. Il base frame è stato progettato per sostenere sovrastrutture della dimensione di 20m x 20m e h=30m e di peso non superiore a 180t e per essere agevolmente movimentabile per mezzo di due carrelli multistrada (Kamag) dalle officine di costruzione all'area di movimentazione.

Il base frame con la sovrastruttura da testare viene vincolato a un giunto rotante fissato al pavimento nell'area di movimentazione, attraverso il quale vengono condotti i segnali di controllo e l'aria in pressione al box di distribuzione, che provvede a fornire ai quattro cuscini ad aria inseriti sotto i quattro alloggiamenti del base frame.

Al primo controllo è calcolato un encoder assoluto che invia al sistema di misura e controllo la lettura della posizione angolare. Al base frame sono inoltre fissati due driver di spinta in grado di fornire ciascuno una spinta di 10t.

I cuscini ad aria hanno una forma circolare e vengono sistemati sotto il base frame in appositi alloggi di altezza dal pavimento di circa 60mm.

Il cuscinio in condizioni di riposo misura una altezza di 71mm, una volta posizionato sotto la struttura rimane una luce di 5mm. Esistono due mandate di aria, una

per gonfiare il cuscinio d'aria e l'altra per mandare in pressione la parte interna del cuscinio.

Quando dal sistema di misura e controllo viene attivata l'elettrovalvola, l'aria entra in pressione nella due mandate, il cuscinio si gonfia a un'altezza di circa 75mm sollevando la struttura di circa 66mm. In queste condizioni l'aria che viene spinta in pressione nella parte interna è costretta a fuoriuscire tra il cuscinio stesso e la pavimentazione creando un film d'aria di 5 micron sufficiente a fare galleggiare l'intera struttura. È possibile pertanto movimentare la struttura con due cuscini di spinta ad una velocità angolare massima di 1 grado al secondo.

Risultati

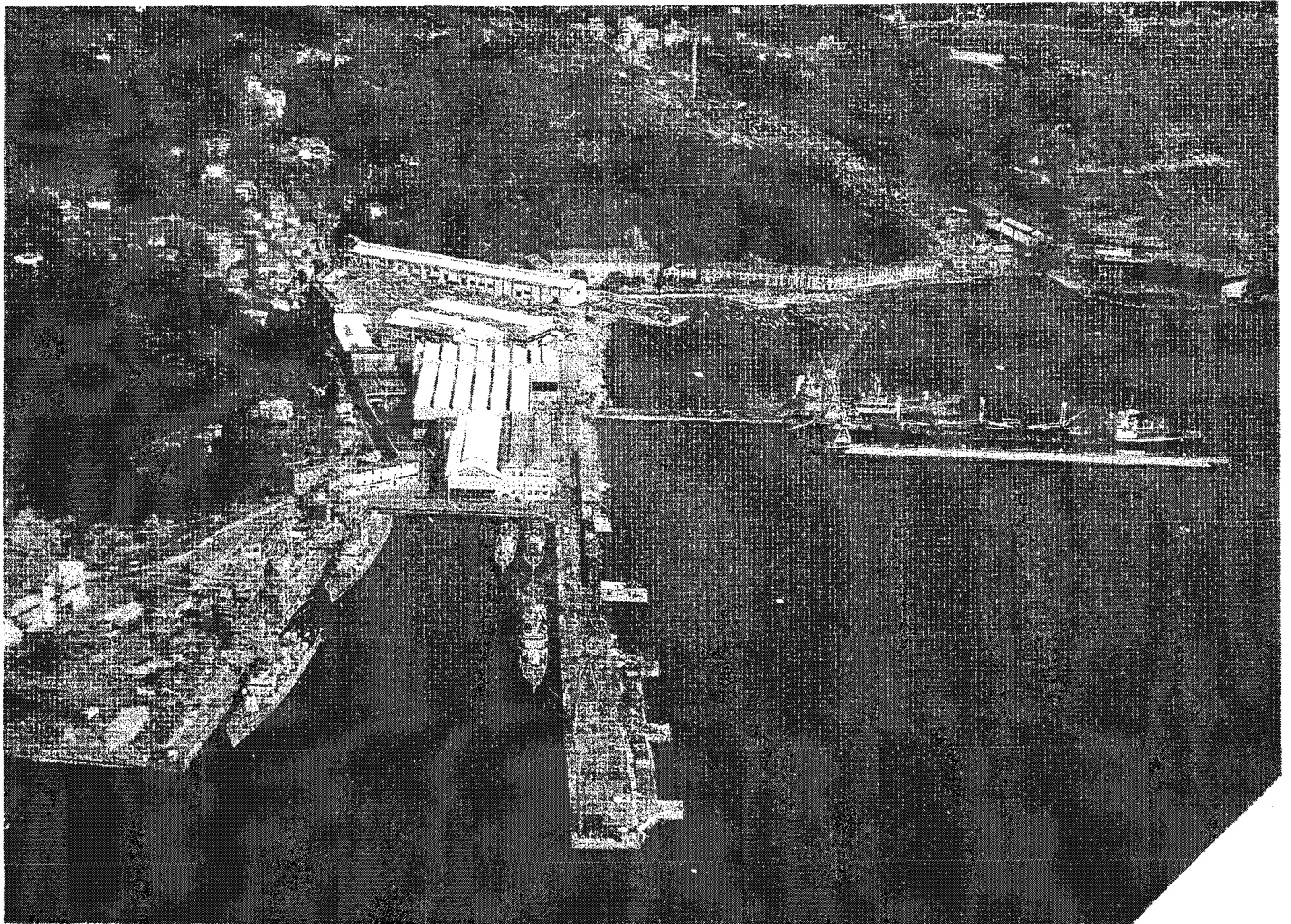
I risultati ottenuti nell'ambito della ricerca hanno dimostrato l'efficacia dei modelli matematici, attualmente in uso durante la fase progettuale (Figura 2).

L'esperienza condotta anche sulla caratterizzazione dei materiali rubber assorbenti commerciali ha permesso di mettere la procedura di simulazione ed il modello matematico per tener conto anche di questi elementi.

È inoltre stato dimostrato che il confronto tra le simulazioni e le misure condotte sulla sovrastruttura garantisce la possibilità di valutare l'impatto coi processi costruttivi sin dalle prime fasi del progetto. Il confronto ha permesso di dimostrare che gli attuali standard qualitativi di Fincantieri (SC-M-L 1.0 standard di qualità scafo), relativamente ai valori ammessi per le frecce di deformazione dello scafo e delle partec non declassano il valore di segnale radar.

L'affidabilità della simulazione permetterà di valutare la degradazione di prestazione RCS rispetto a diversi valori di tolleranze costruttive in punti particolarmente critici che l'attività di ricerca ha evidenziato. La simulazione sarà di supporto per valutare in tali situazioni lo standard di qualità da adottare per garantire il livello di RCS atteso.

L'analisi accurata condotta su oltre quaranta componenti minori ha condotto a importanti considerazioni circa l'ottimizzazione dei vari componenti o dei relativi processi costruttivi, ed ha permesso di pro-



Lo stabilimento di Muggiano

gettare, realizzare e verificare componenti critici quali griglie di ventilazione ed altri allestimenti minori.

La ricerca ha dimostrato che anche se spesso il contributo di questi ultimi non impatta eccessivamente sulla RCS globale, contribuisce a caratterizzare l'immagine radar (Figura 3).

A puro titolo di esempio, riportiamo qualche considerazione circa i cancelli e i telai abbattibili utilizzati nei ponti volo.

Il contributo RCS di ognuno di essi può essere ragionevolmente considerato trascurabile, ma essi sono posizionati in punti della nave piuttosto critici, in cui non ci sono altri contributi di scattering che possono nascondervi.

I cancelli, come i telai abbattibili, quindi tendono a definire negativamente la struttura esterna della nave, facilitando la valutazione delle dimensioni del target che è una delle feature solitamente esaminata dai comuni classificatori. L'ottimizzazione può essere concitata adottando semplici soluzioni installative.

L'attività ha permesso di validare il poligono mobile RCS come uno strumento affidabile di diagnostica impiegabile in condizioni operative quali quelle del cantiere, attraverso il quale è possibile valutare il livello di RCS durante le fasi del processo produttivo, ma soprattutto di disporre di uno strumento di verifica finale sulla RCS over-all dell'unità navale allestita.

Conclusioni

Il poligono RCS Near Field rappresenta lo stato dell'arte nella misura della RCS - tecnica applicata in ambito aeronautico sui sofisticati aerei stealth - ed è la prima applicazione in Europa nel settore navale. Attraverso la realizzazione di questo poligono Finconieri ha acquisito un vantaggio competitivo nel mercato delle navi a basso livello di segnetura, che permette di scegliere e di impiegare soluzioni di progetto adeguate da punto di vista costo/efficacia e di detenere capacità di

misura, validazione e dimostrazione delle scelte operative.

Un ringraziamento va all'ing. Luigi Grossi per la collaborazione prestata nell'ambito dell'intero progetto, all'ing. Claudio Raggi e all'ing. Giancarlo Madia per il supporto nella definizione del progetto meccanico e del sistema di acquisizione radar. Un ringraziamento particolare va al direttore e al vice direttore del cantiere del Muggiano, ing. Giuseppe Rosettani e ing. Danilo De Giandomico, che hanno reso possibile la realizzazione del poligono e lo svolgimento della attività.

Luca Botto
Sistemi di combattimento
stabilimento di Muggiano

Abu Dhabi, 12-17 febbraio

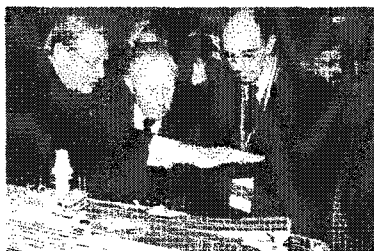
Fincantieri e la sua società controllata Orizzonte Sistemi Navali hanno partecipato alla dodicesima edizione di IDEX (International Defence Exhibition) la più grande e importante fiera di armamenti al mondo.

Nella foto il Vice Admiral Suhail Mohammed Al Maari, Capo di Stato Maggiore della



Marina degli Emirati Arabi, e il Col. Mauro Ra di Segre, l'esa accolto allo stand aziendale dai colleghi Vincenzo Farinotti e Gianmaria Gambacorta.

New Delhi, 13-20 febbraio



Fincantieri con le controllate Isotta Fraschini Motori e Orizzonte Sistemi Navali hanno partecipato alla manifestazione "Italy for India", organizzata dall'Istituto per il Commercio Estero per promuovere l'attività dei grandi gruppi industriali italiani.

Le due foto ritraggono il Presidente Corrado Antonini che, insieme al collega Massimo De Benedetti, illustra al Capo dello Stato Carlo Azeglio Ciampi i model-

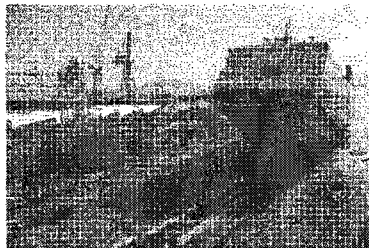


lo della portatore "Cavour" e il Ministro degli affari esteri Gianfranco Fini ospite al nostro stand.

Palermo, 19 febbraio

Varata la car-carrier "Neptune Oceanis", commissionata insieme alla gemella "Neptune Thaliss" dal gruppo armatoriale greco Neptune Lines nel l'ottobre del 2003. La consegna delle due unità è prevista nel giugno e nell'ottobre di quest'anno. Madrina dell'unità Mariana Travlos, nipote dell'armatore Nikos Travlos, che ha presenziato alla cerimonia.

Il progetto di Fincantieri, completamente innovativo, permette di sfruttare al massimo il volume di carico della nave in rap-



porto alla sua dimensione consentendo di trasportare fino a 2.000 autovetture (o, in alternativa, 1.750 metri lineari di trailer e circa 1.000 auto) con un'elevata flessibilità operativa e una grande affidabilità tecnica. Caratteristiche principali della nave: 27.500 tsl, portata 6.200 t, lunghezza 165 metri, larghezza 25,2 metri, altezza al ponte superiore 14,30 metri, immersione 6,65 metri. "Neptune Oceanis" è equipaggiata con due motori Wärtsilä 6L46C capaci di assicurare una potenza complessiva di 12.000 kW e una velocità di servizio di oltre 20 nodi.

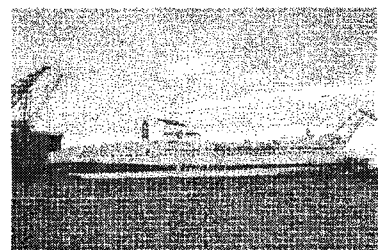
Riva Trigoso, 28 febbraio



Impostato il traghetto ad alta velocità commissionato dalla società svedese Rederi A.B. Gotland. Alla cerimonia era presente Jan-Eric Nilsson, Presidente della compagnia armatrice. La nave sarà consegnata all'inizio del 2006.

Castellammare di Stabia 2 marzo

Presentato il cruise ferry "Sharden", realizzato da Fincantieri per Tirrenia di Navigazione. "Sharden", varato il 26 settembre dell'anno scorso, è stato realizzato in soli dodici mesi dall'impostazione.

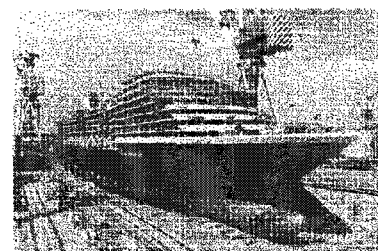


Miami, 14-17 marzo

Fincantieri partecipa con un proprio stand alla convention "Seatrade cruise shipping", giunta alla ventunesima edizione, il più importante appuntamento mondiale del settore crocieristico, che quest'anno per la prima volta ha osteso il proprio tema con il yachting.

Marghera, 20 marzo

Presentata la nave da crociera "Arcadia" commissionata dal gruppo Carnival Corporation & plc per P&C Cruises. Alla cerimonia ha il vertice di Fincantieri e David Dingle, managing director di P&C Cruises e Carnival UK (foto e caratteristiche della nave all'interno del giornale).



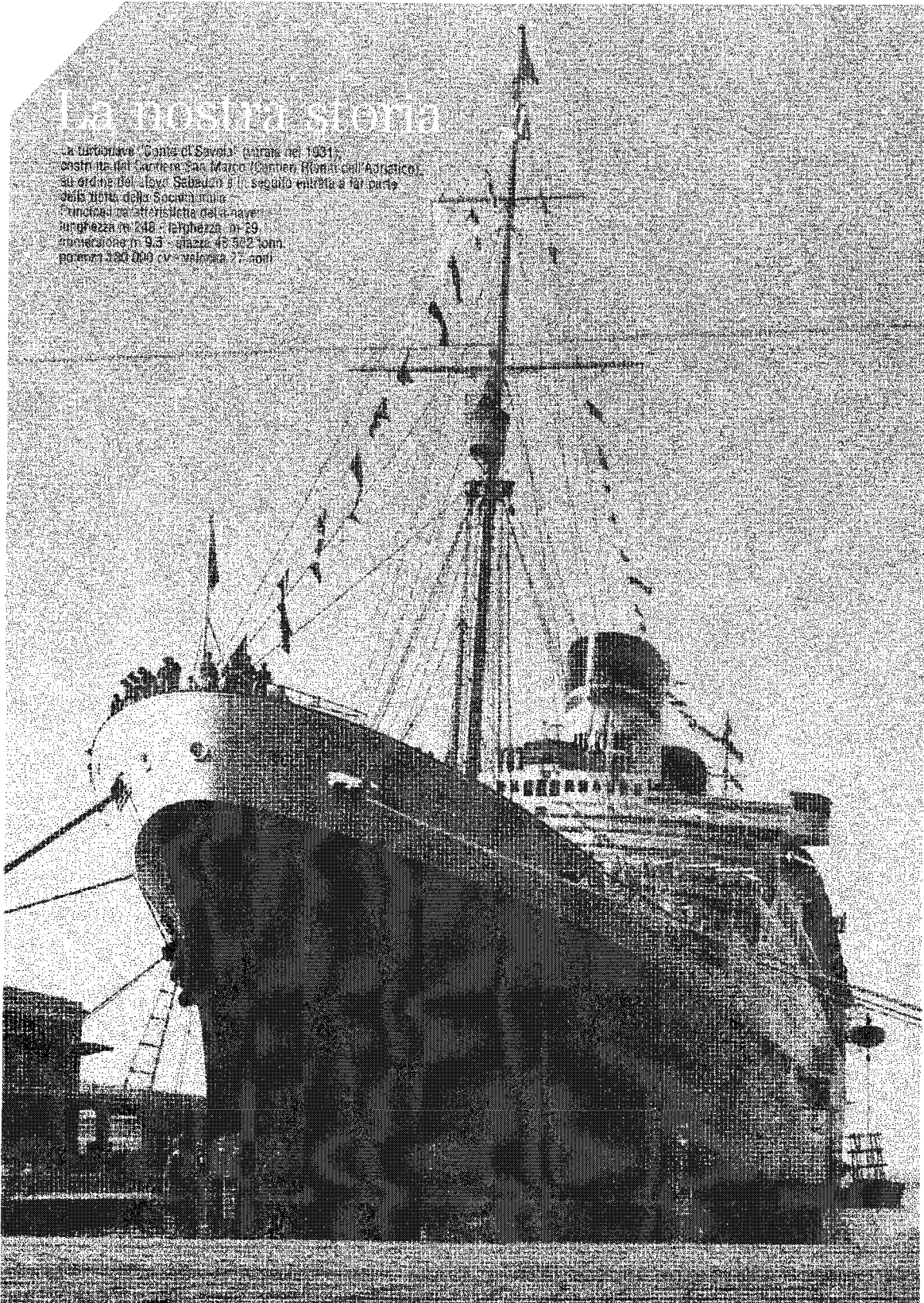
Marghera, 1 aprile

Varata la nave passeggeri "Noordam", commissionata dalla società armatrice Holland America Line del gruppo Carnival. Madrina del varo la Signora Thekla Margarete Van Biljouw, moglie di Joannes Van Biljouw, Comandante di una delle navi della flotta HAL.

"Noordam" è l'ultima di quattro unità che Fincantieri ha realizzato per HAL. La "Zuiderdam", unità prototipo della serie "Vista" è stata consegnata nel novembre del 2002, "Oosterdam" nel luglio 2003 e la "Westerdam" nell'aprile 2004.

La nostra storia

La tartanave "Conte di Savoia" (1931),
costruita dal cantiere San Marco (Cantiere Romano dell'Arsenale),
su ordine del conte Sebastiano di Savoia, entrò a far parte
della flotta della Società Anonima
Principale caratteristica della nave:
lunghezza m. 240 - larghezza m. 29
potenza m. 9,3 - stazza 45,502 tonni
potenza 380 000 cv - velocità 27,400 n.



FINCANTIERI

Tutti a bordo¹

Genova, 02 novembre 2005

Relazione

La Compagnia Portuale Pietro Chiesa, presente nel porto di Genova da oltre un secolo, opera nello sbarco e imbarco carbone minerale e rinfuse minerali e ferrose. La turistica è sulle 24 h con quattro turni giornalieri da sei ore l'uno, dal lunedì alla domenica.

I lavoratori impiegati, operai portuali polivalenti, svolgono le seguenti operazioni portuali:

1. Operazioni a bordo della nave

Carbone e rinfuse solide

I lavoratori vengono impiegati, in stiva, alla guida di mezzi meccanici (pale gommate, jumbo) e di supporto agli stessi con pale e zappe.

Cemento

I lavoratori vengono impiegati alla conduzione della macchina aspirante per la caricazione dei silos di stoccaggio e vengono impiegati a bordo delle navi, in stiva, alla guida di mezzi meccanici (pale gommate).

2. Operazioni a terra

Le operazioni a terra comprendono:

- Ricarico con pale gommate di materiale su autocarri e vagoni ferroviari;
- Sistemazione del materiale messo a deposito in magazzino coperto, con pale gommate e jumbo;
- Pulizia calate da materiale caduto durante lo sbarco, con pale meccaniche e spazzatrici stradali;
- Rilevazione dati statistici durante lo sbarco;
- Pesatura dei mezzi caricati, autocarri e vagoni, su bilici stradali.

La forza lavoro attuale è composta da 32 persone, riportiamo tabella della spesa sostenuta dalla scrivente per l'acquisto dei D.P.I. necessari per lo svolgimento dei lavori.

TOTALE 2000		€ 7.118,10
TOTALE 2001		€ 6.434,03
TOTALE 2002		€ 7.288,15
TOTALE 2003		€ 11.557,95
TOTALE 2004		€ 3.951,90
TOTALE		€ 36.350,13

Si allega infortuni riportati dai nostri lavoratori dall'anno 2000 all'anno 2004, e foto relative allo svolgimento delle operazioni portuali.

Distinti saluti.

INFORTUNI ANNO 2000

COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.

ANNO 2000

SOCIO	TIPO	GIORNI
RESCASSI GIORDANO	INCIDENTE MOTO	10
TEDONE GIOVANNI	STORTA INCIAMPANDO	12
PIETRANERA GIORGIO	CONTUSIONE GINOCCHIO URTANDO CONTRO ASSE	7
LIUNI ORESTE	SCIVOLATO BATTUTO COSTATO CONTRO JUMBO	9
BORDO DANIELE	FERITA MANO CON MOTOSEGA	15
CIRRI GIOVANNI	DISTORSIONE GINOCCHIO SX SCENDENDO DA MEZZO STRADALE	72
TEDONE GIOVANNI	CONTUSIONE II DITO MANO SX SISTEMANDO UN TRAVETTO	11
LEONELLI FILIPPO	GETTO DI TERRICCIO OCCHIO SINISTRO	2
ALLEGRA ANDREA	TRAUMA FRONTALE DA SCIVOLAMENTO	31
PIETRANERA GIORGIO	CONTUSIONE MANO SCIVOLANDO NELLO SCENDERE DAL MEZZO	8
CARDINALE MARCO	FERITA LACERO CONTUSA PROVOCATA DA CAVO ELEVATORE	16
TOTALE 2000	Lavoratori n° 11	193

INFORTUNI ANNO 2001

ANNO 2001

SOCIO	TIPO	GIORNI
TEDONE GIOVANNI	CONTUSIONE MANO SX DA SCIVOLAMENTO	28
LEONELLI FILIPPO	SCHIACCIAMENTO MANO SX CONTRO VAGONE	18
LIUNI DANIELE	SCHIACCIAMENTO II DITO SX FISSANDO GANCI LAMIERE	5
PARODI MAURIZIO	COLPITA AL VOLTO DA REGGETTA SPEZZATA	4
BAGNASCO RICCARDO	SCHIACCIAMENTO DITO TRA CONTENITORE E BOBCAT	5
ZUCCA PAOLO	COLPITO ALL'OCCHIO DA GAS FUORIUSCITO DA SPRAY	4
VECCHIO JURI	SCHIACCIAMENTO PIEDE DA GRIGLIA SCIVOLATA	12
DE LORENZO DAVIDE	SCHEGGIA DI FERRO OCCHIO SX	3
LIUNI DANIELE	SCHEGGIA DI LEGNO OCCHIO DX	2
TOTALE 2001	lavoratori n° 9	81

DI CUI	7
	2

INFORTUNI ANNO 2002

ANNO 2002

SOCIO	TIPO	GIORNI
DI GUARDI GIOVANNI	CONTUSIONE SPALLA BATTENDO CONTRO PALA	12
CATTANEO DIEGO	MANO SCHIACCIATA DA ATTREZZO SOLLEVAMENTO	6
PARODI MAURIZIO	DISTORSIONE GINOCCHIO SX METTENDO PIEDE IN FALLO	42
PISANI ALESSANDRO	INFORTUNIO IN ITINERE	46
VECCHIO JURI	STORTA CON CADUTA A TERRA SCENDENDO DA NAVE	71
BESAGNI IVAN	INFORTUNIO IN ITINERE	373
LIUNI DANIELE	CONTUSIONE MANO DX SCONTRANDO DEI PROFILATI	9
SASSONE GIUSEPPE	INVESTITO DA CICLOMOTORE MENTRE SI RECAVA IDROSCALO	62
DI GUARDI GIOVANNI	INFORTUNIO IN ITINERE	8
TROMBINO MATTEO	USTIONI AL VOLTO DA LIQUIDO FUORIUSCITO DAL TAPPO RADIATORE	10
VECCHIO JURI	INFORTUNIO IN ITINERE	6
TOTALE 2002	lavoratori n° 11	645

INFORTUNI ANNO 2003

COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" S.c.a.r.l.

ANNO 2003

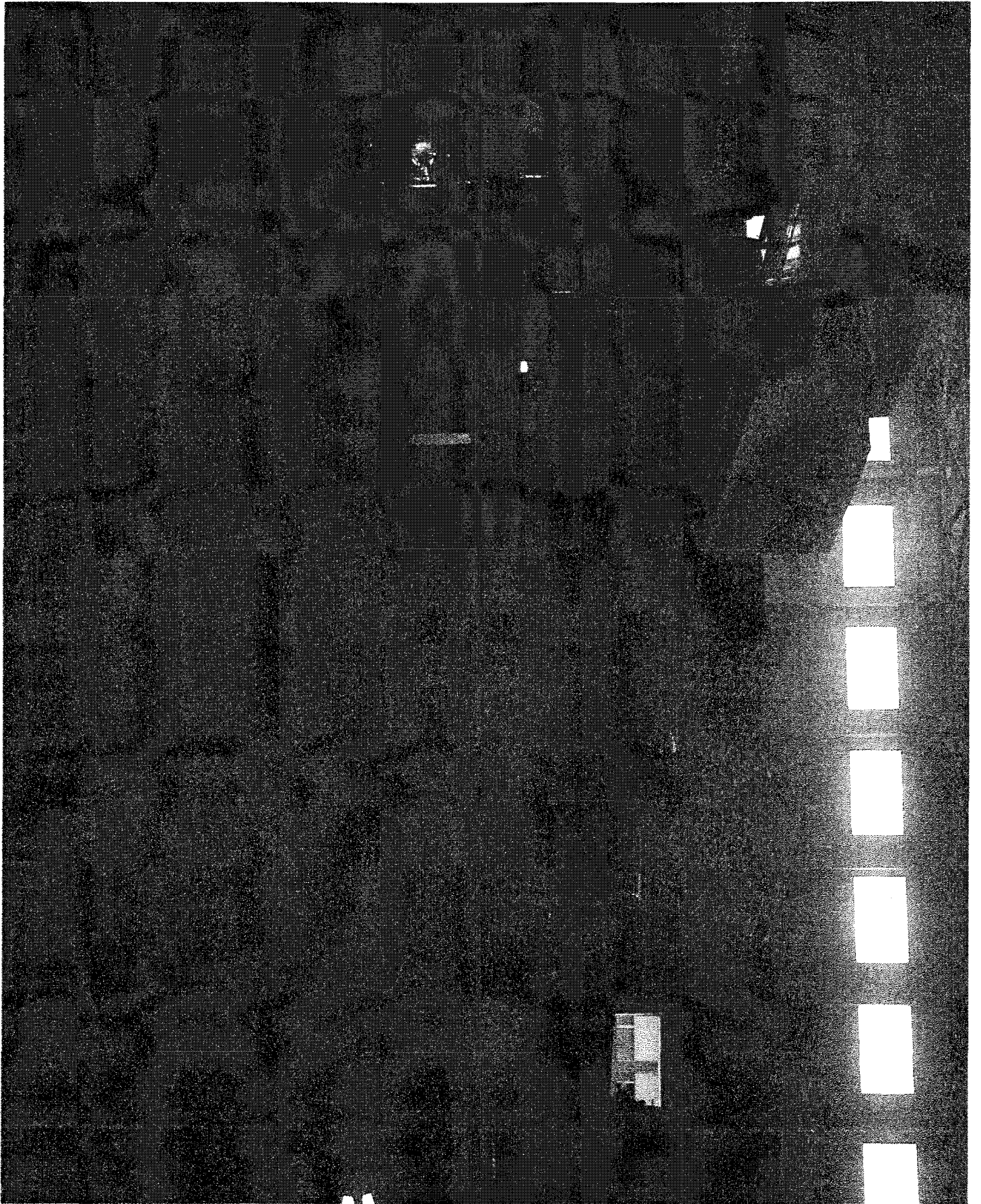
SOCIO	TIPO	GIORNI
LIUNI DANIELE	SCHEGGIA DI LEGNO OCCHIO SX	3
LEONELLI FILIPPO	STIRAMENTO INGUINALE SOLLEVANDO TRAVETTO	11
LEONELLI FILIPPO	DISTORSIONE PROVOCATA DA PIEDE IN FALLO	12
SASSONE GIUSEPPE	POLVERE DI CARBONE NELL'OCCHIO	2
TOTALE 2003	lavoratori n° 4	28

INFORTUNI ANNO 2004

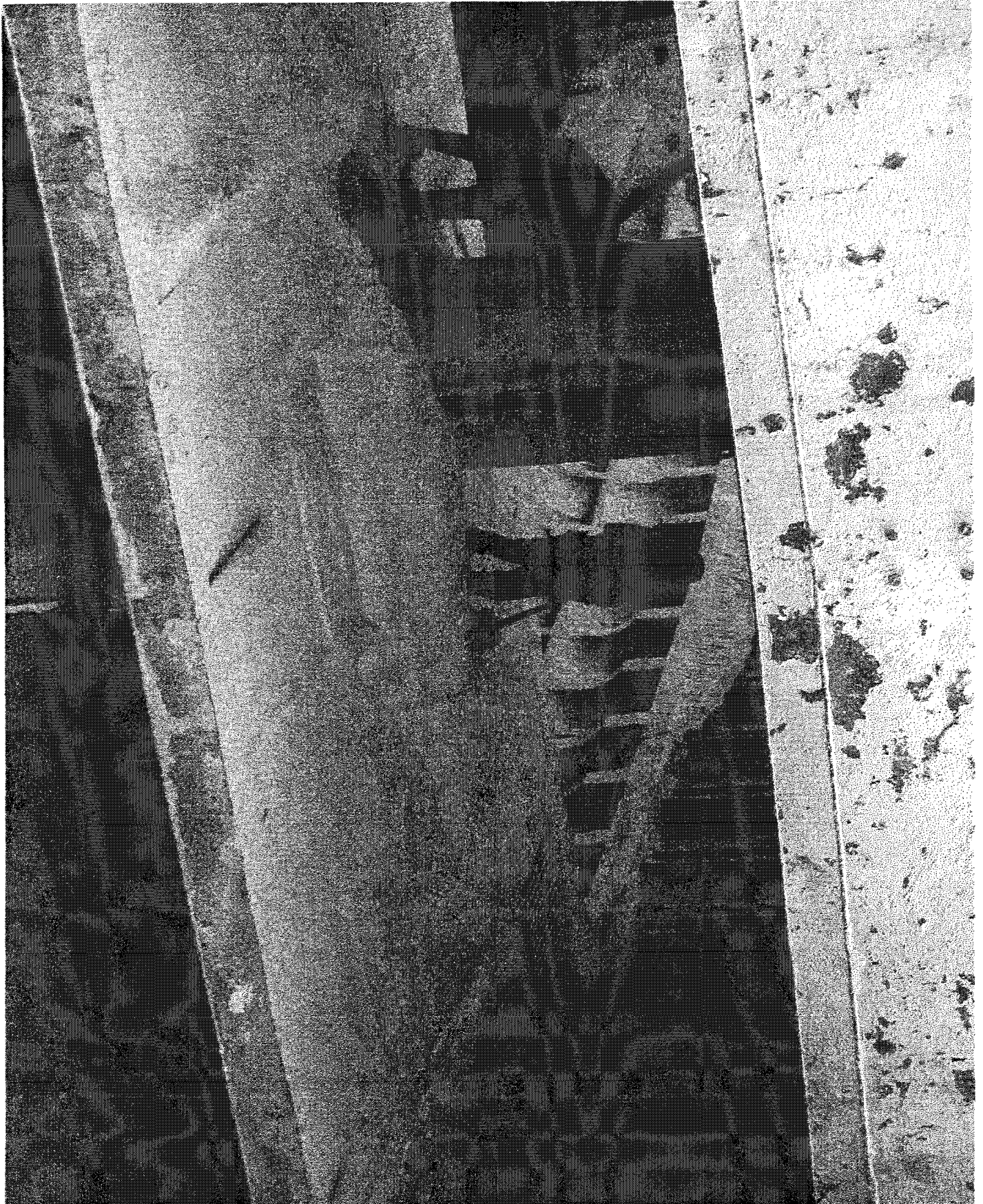
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.

ANNO 2004

SOCIO	TIPO	GIORNI
BAGNASCO RICCARDO	LUSSAZIONE SPALLA DA PIEDE IN FALLO NELLO SCENDERE UNA SCALA	10
LEONELLI FILIPPO	DISTRAZIONE BICIPITE NELLO SPALARE	12
ALLEGRA STEFANO	LOMBALGIA DA SFORZO	14
PARODI MAURIZIO	DISTORSIONE GOMITO METTENDO MALE IL BRACCIO NELL'INCOCCIARE LA RUSPA	8
ONIBONI ANGELO	TRAUMA ALLA MANO INCASTRANDO LA STESSA IN UNA PANCA	8
BESAGNI IVAN	ALGIA ALL'EMISCROTO DETERMINATA DAL SALIRE E SCENDERE DALLA RUSPA	21
TOTALE 2004	lavoratori n° 6	73



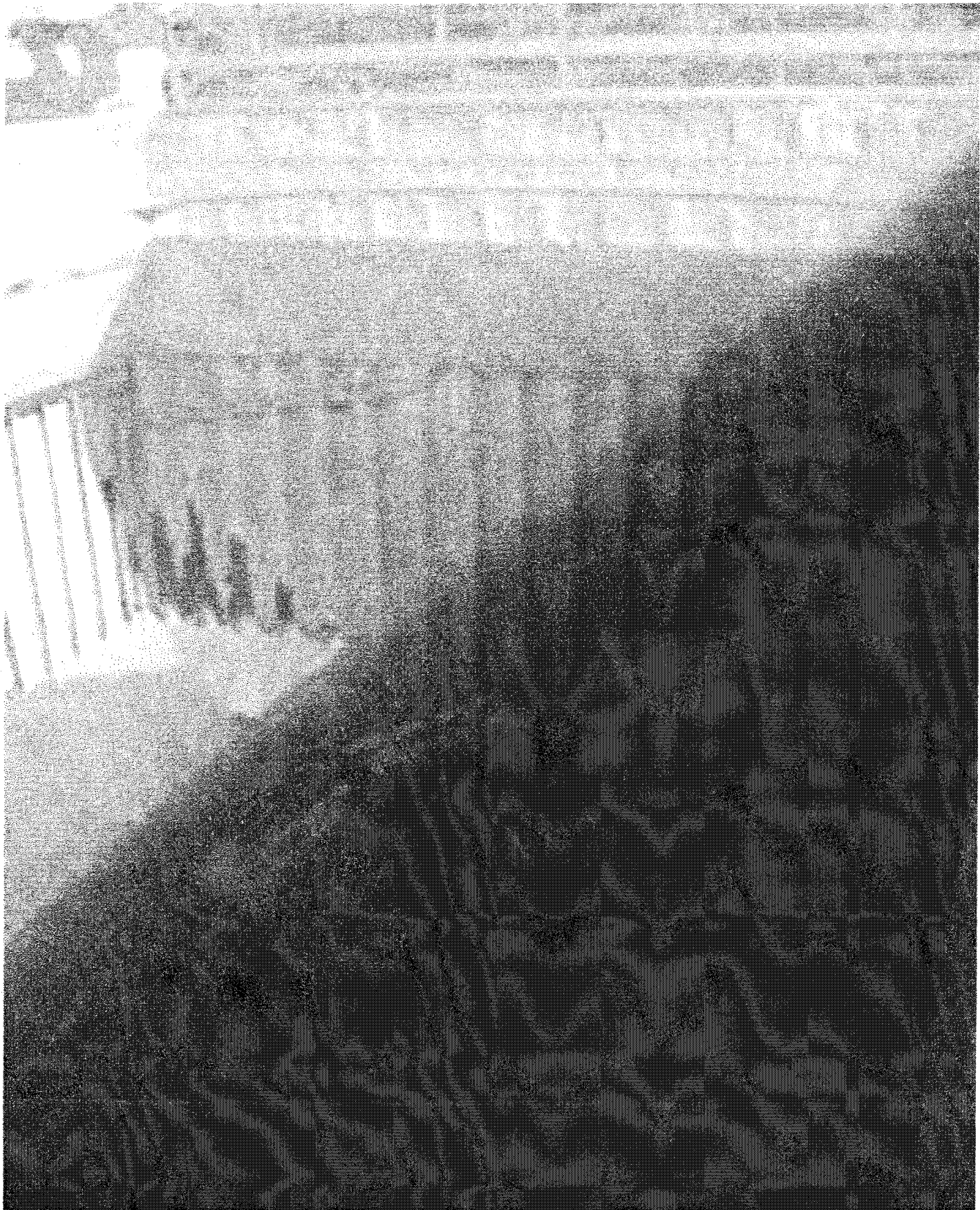
COMPAGNIA PORTUALE
"LUIGI CHIESA" s.c.a.r.l.



COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



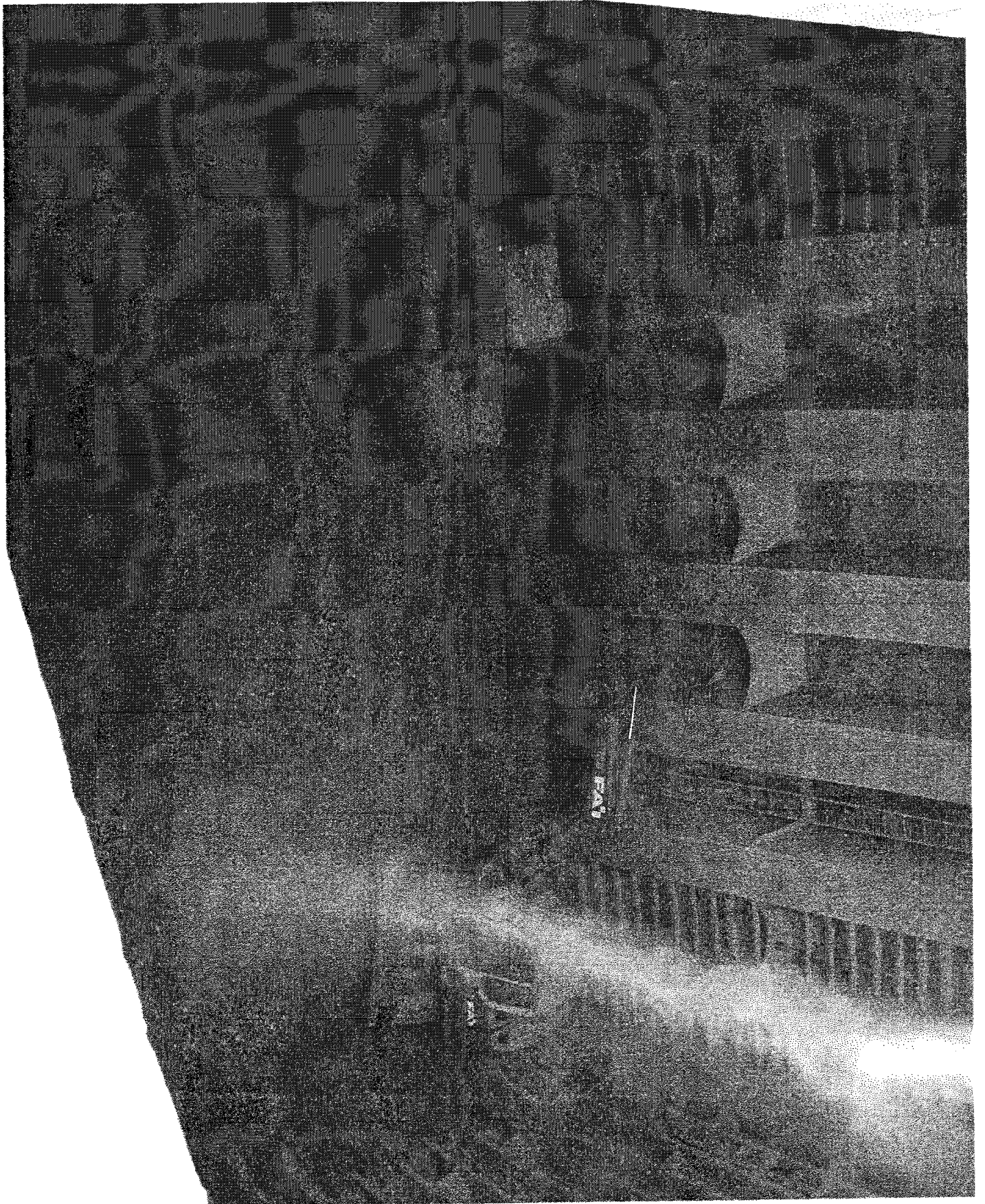
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



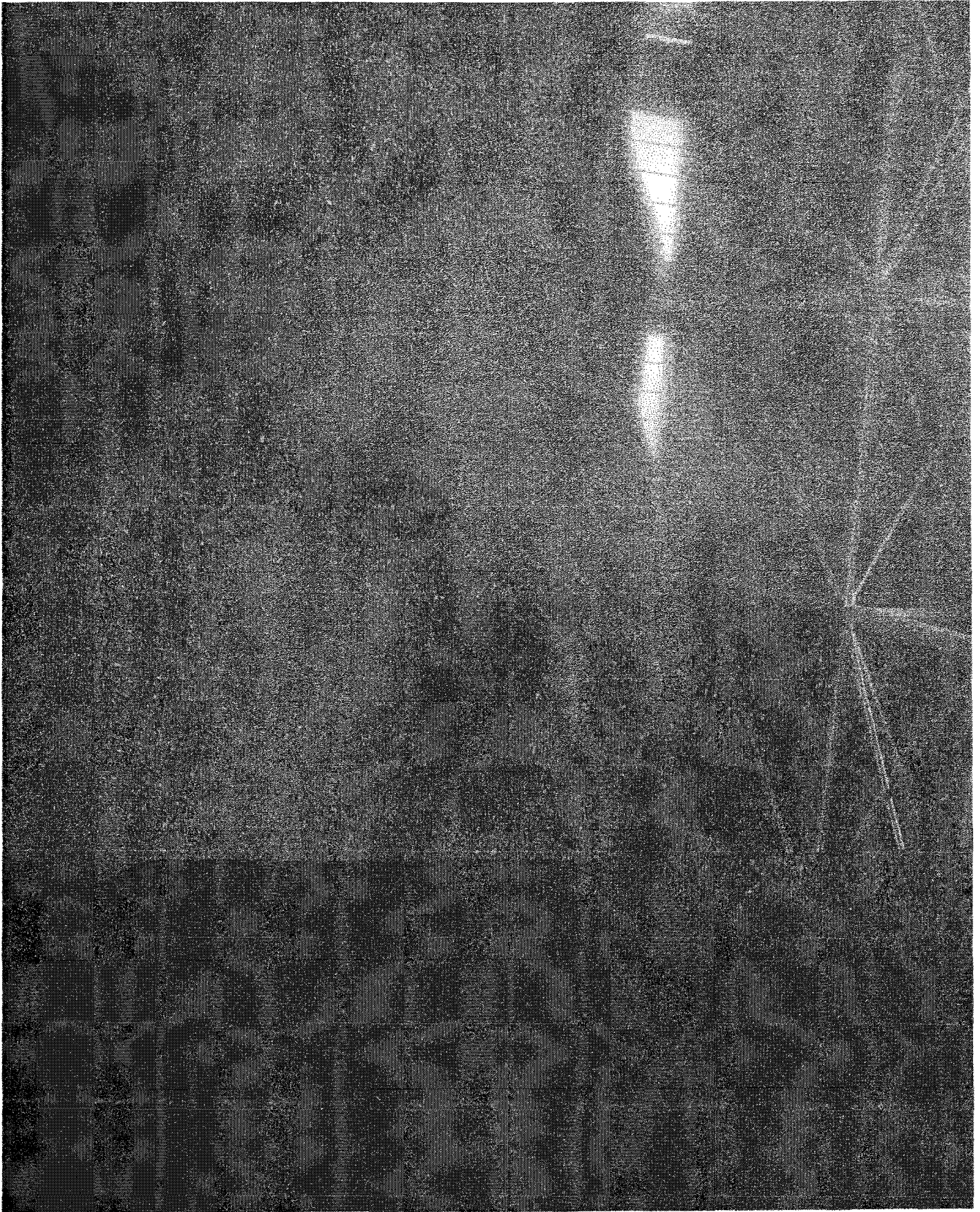
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



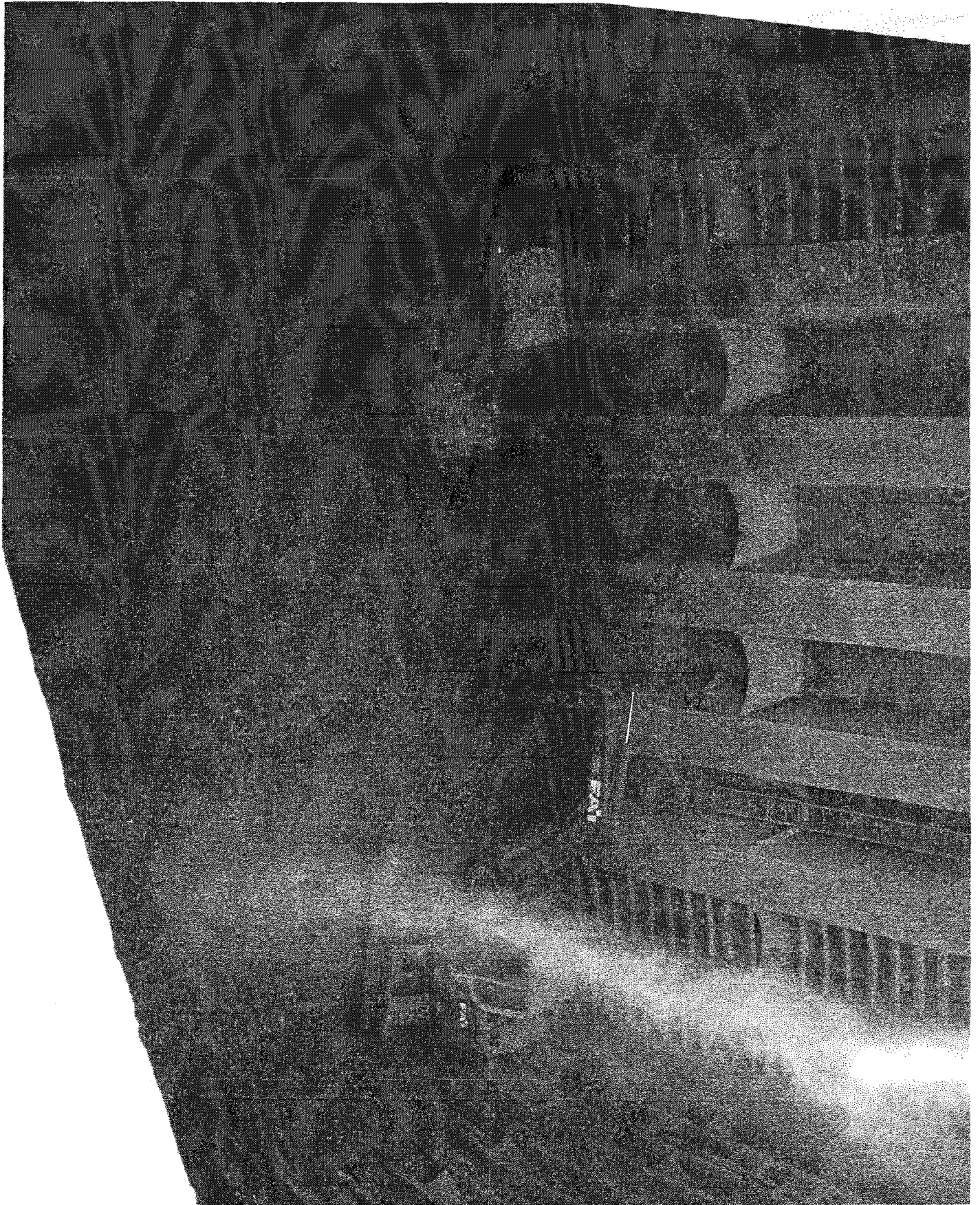
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



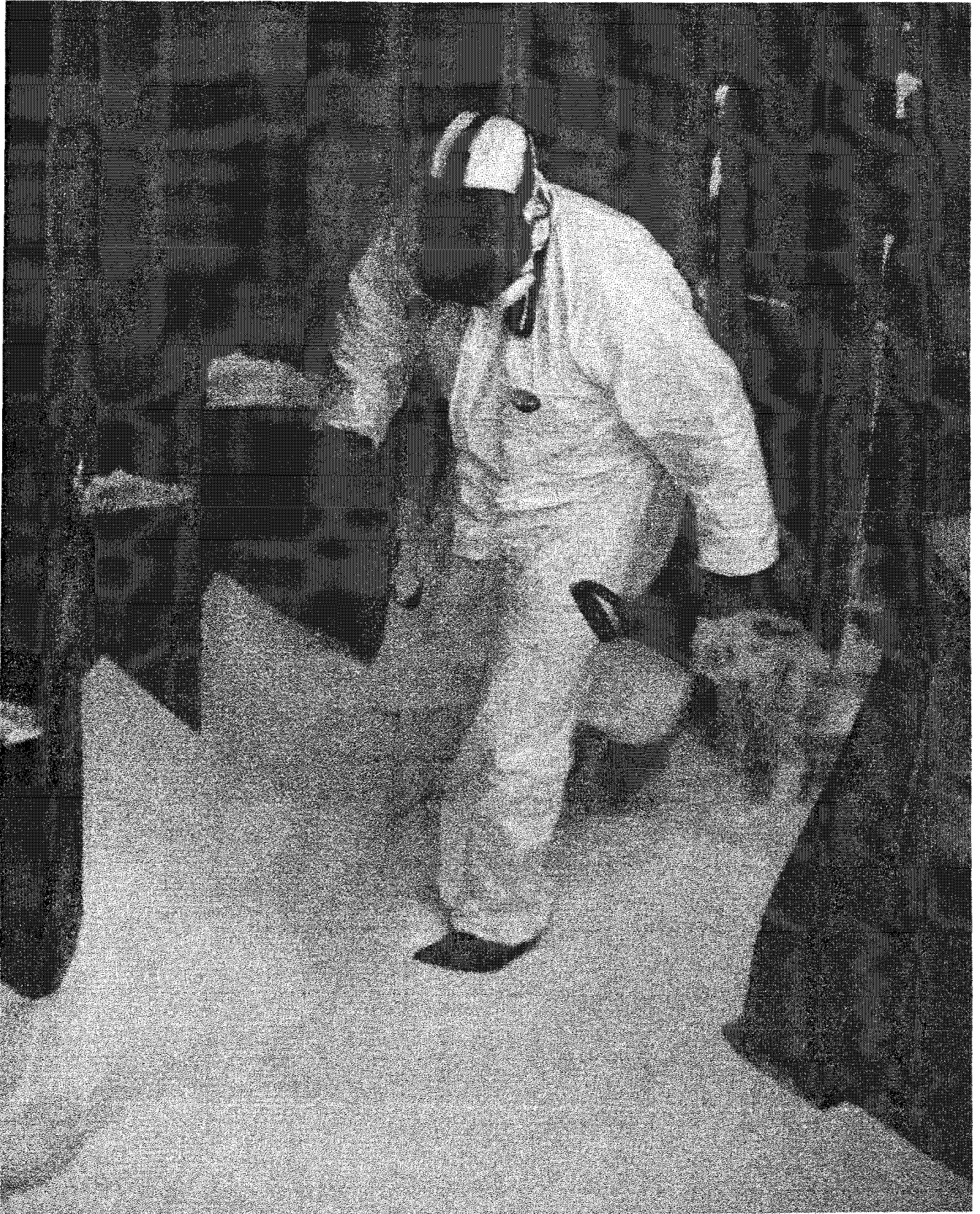
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.



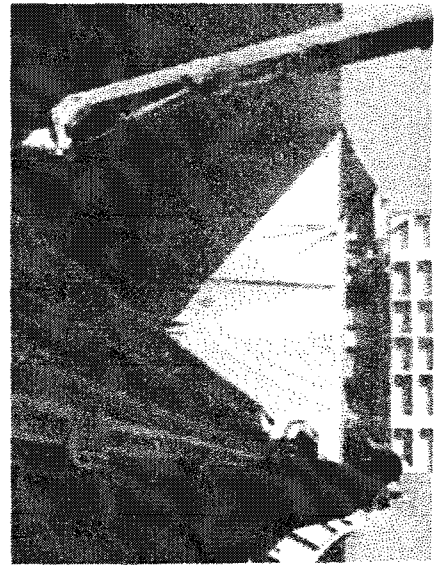
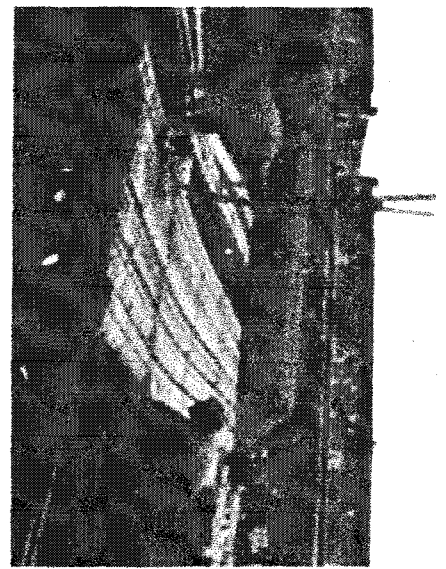
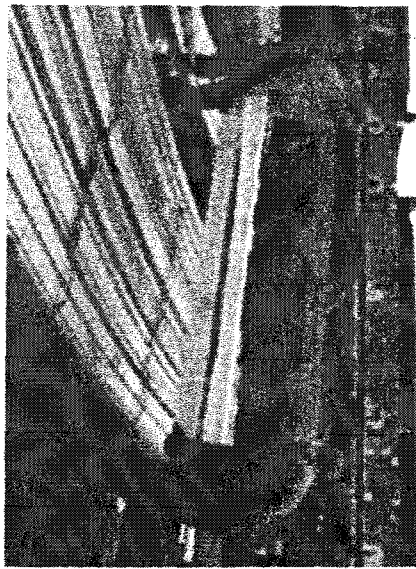
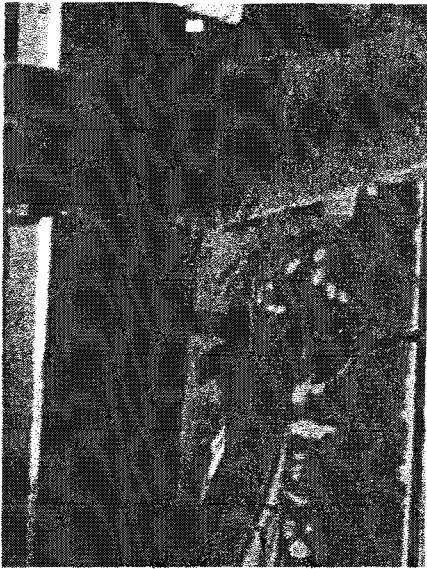
COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" S.C.R.L.



COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" S.C.A.R.L.



**COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" s.c.a.r.l.**



COMPAGNIA PORTUALE
"PIETRO CHIESA" S.C.A.R.L.

Sicurezza e salute

Seminario

a bordo delle navi
e nei porti



CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLE REGIONI E DELLE PROVINCE AUTONOME

Regione Liguria



Servizio Igiene Pubblica e Veterinaria

Genova, 20 giugno 2000

Sala Libeccio Scirocco / Cotone Congressi
Area Porto antico

Atti

del Seminario

I Decreti legislativi
271 e 272/99



Occorre partire da qui: infortuni mortali nel lavoro in porto e sulle navi



Lo schema che segue riporta una serie, certo non completa, di tragici eventi infortunistici degli ultimi anni nel lavoro portuale, navale e marittimo. Alcune delle più gravi tragedie sul lavoro in Italia si sono compiute sulle navi e nei porti: per tutte, occorre ricordare la tragedia di Ravenna del 1987 (13 morti sull'Elisabetta Montanari ai lavori di riparazione) e la tragedia di Genova del 1996 (6 morti durante le prove a mare della nave Snam Portovenere costruita nel cantiere navale di Sestri Ponente).

Occorre ragionare sulle storie di questi eventi luttuosi, analizzare i "determinanti" che stanno dietro agli infortuni, individuare gli specifici rischi infortunistici presenti nel lavoro portuale e marittimo, lavorare per rimuoverli.

E' questo un modo per onorare la memoria di questi anonimi lavoratori, cui i lavori di questo seminario sono in buona sostanza dedicati.

Il gruppo di lavoro interregionale Porti – Navi

Porto	anno	inf. mortali	categoria	Storia
GENOVA	1996	1	Riparatore navale	Durante operazioni di saldatura di sostegni ad una sovrastruttura in alluminio posizionata su chiglia per un trasporto, è avvenuta una esplosione determinata dai vapori infiammabili presenti in una cisterna della chiglia stessa: due operai sono stati investiti dalle fiamme e ustionati, uno di essi è morto in seguito alle ustioni
GENOVA	1996	1	Addetto servizi marittimi	Albanese, sceso nella stiva di un motopontone per controlli, per la mancanza di ossigeno causata dalla corrosione delle lamiere ad opera di ristagni d'acqua, sveniva restando sul fondo della stiva per un tempo letale
GENOVA	1996	1	Portuale	Durante le operazioni di pulizia del vetro a pavimento della cabina di guida di una gru di banchina, il vetro ha ceduto facendo precipitare il lavoratore al suolo
SAVONA	1996	1	Portuale	Giovane portuale, addetto pesatore nella caricazione di tavole di legno su camion, veniva travolto da un pallet di tavole, caduto da una catasta per urto da parte del carrello che provvedeva alla movimentazione e al carico del camion
TRIESTE	1996	1	Autotrasportatore	Allo scalo legnami del porto un autista di camion è investito da carrello elevatore
LIVORNO	1996	1	Marittimo	Islandese, catturato dal cavo, che si era rotto, del portellone del traghetto e sbattuto violentemente sulle paratie della nave
GIOIA TAURO	1996	1	Installatore gru	Sloveno, durante la installazione di una gru di banchina
VENEZIA MARGHERA	1997	1	Operai chimico	Presso impresa chimica con banchina scarico prodotti, in operazioni di scarico benzene da nave, veniva investito dalla fuoriuscita di vapori di prodotto e moriva per asfissia/intossicazione

Porto	anno	Inf. mortali	categoria	Storia
LIVORNO	1997	1	Portuale	Investito durante posizionamento contenitore su nave RO-RO
CARRARA	1997	1	Portuale	Schiacciato tra due blocchi di granito durante la movimentazione con fork lift nella stiva di una nave
GENOVA	1998	1	Portuale	Durante le fasi di imbarco contenitori sulla coperta di una nave, il lavoratore, addetto alla "guarnitura" dei contenitori con i blocchi d'angolo, veniva investito da un fork lift in retromarcia
GENOVA	1998	1	Portuale	Rimaneva stritolato dalle ruote dello chassis di un autobus che stava per essere imbarcato su nave
GENOVA	1998	1	Marittimo	Marittimo cinese, tagliando un sostegno metallico su una nave fullcontainer, precipitava in stiva: assenza di opere provvisionali o sistemi di assicurazione contro la caduta dall'alto
GENOVA	1998	1	Portuale	Smarcatore, salito sul pianale di un rimorchio che operava all'interno della stiva di una nave, cadendo all'indietro rimaneva incastrato tra le ruote posteriori ed il pianale
TRIESTE	1998	1	Marittimo	Marittimo egiziano, cadeva dallo scalandrone tra nave e banchina
TRIESTE	1999	1	Riparatore navale	Operaio croato, in cantieri navali in ambito portuale moriva a seguito dell'incendio nella stiva durante i lavori a caldo
S.GIORGIO NOGARO (UD)	1999	1	Marittimo	Turco, sbarcando a terra, si trovò il passo sbarrato da un convoglio ferroviario: attraverso in mezzo a due vagoni scollegati. Alcuni addetti alle manovre portuali, spingendo il primo vagone, procuravano un effetto domino con schiacciamento tra i respingenti dei marittimo
GENOVA	1999	2	Marittimi	Nelle operazioni di attracco della nave due marittimi addetti alla manovra venivano colpiti da un cavo di ormeggio che usciva violentemente dalla propria sede
LA SPEZIA	1999	1	Portuale	Investito da autocarro all'interno di terminali contenitori
LIVORNO	1999	1	Riparatore navale	Albanese, caduto in fondo ad una cisterna durante la manutenzione di una inadeguatezza di opere provvisionali e di illuminazione
LIVORNO	1999	1	Riparatore navale	Investito dalle pale d'elica durante la manutenzione di nave chimichiera: assenza di coordinamento tra lavori diversi (revisione motore/manutenzione eliche)
GIOIA TAURO	1999	1	Marittimo	Caduto da gru di bordo per rottura di cavo d'acciaio
CARRARA	2000	1	Autotrasportatore	Investito in area di stoccaggio merci da fork lift durante lo scarico di un blocco di granito dall'autotreno. Mentre era in prossimità del suo mezzo, è stato intercettato dal carrello che faceva retromarcia. Non presente preposto o altro lavoratore
VENEZIA	2000	Non mortale	Marittimo	Egiziano, saliva una scala a pioli interna alla stiva; arrivato quasi in cima precipitava al suolo. Scala oltre 15 mt senza gabbia di protezione, abbagliamento da faro
CARRARA	2000	1	Autotrasportatore	In area di stoccaggio merci investito, mentre si trovava a terra nelle vicinanze del suo mezzo, da grosso fork lift in retromarcia durante le fasi di scarico di un blocco di granito dall'autotreno

Sicurezza e salute

a bordo delle navi
e nei porti

1 Decreti legislativi
271 e 272/99

Relatori e moderatori

Prof. Piero MICOSSI
Assessore alla Sanità della Regione Liguria
Dott.ssa Speranza SENSI
Resp. Servizio Igiene Pubblica e Veterinaria Regione Liguria
Dott. Bruno CRAVEDI
Coord. Coordinamento tecnico interregionale per la Prevenzione nei luoghi di lavoro
Dott.ssa Rosaria CARCASSI
Resp. U.O.PSAL Ambito Porto Az. USL 3 Genova
On. Paolo GUERRINI
Sottosegretario di Stato al Lavoro e Previdenza sociale
Sen. Carlo SMURAGLIA
Presidente Commissione Lavoro Senato della Repubblica
Dott. Filippo ALLEGRA
Comitato Nazionale Coordinamento degli Utenti e degli Operatori portuali
Sig. Gianfranco ANGUSTI
FILT CGIL
Amm. Sergio DE STEFANO
Comando Generale delle Capitanerie di Porto
Dott. Luigi ROBBA
Segretario Generale Assoport
Ing. Sergio PERTICAROLI
Resp. Dipartimento Documentazione e Formazione ISPESL
Dott. Paolo TORI
Resp. Servizio Prevenzione Collettiva Regione Emilia Romagna
Ing. Umberto LAURENI
Resp. SVIPSAL Az. USL 1 Trieste
Dott. Roberto MONTAGNANI
SPSAL Az. USL 12 Venezia
Dott. Giancarlo ACETO
U.O. PISLL Az. USL 6 Livorno
Ing. Giorgio CHIMENTI
Comandante Provinciale Vigili dei Fuoco di Genova
Com. Gian Maria PRONZATO
Segretario AIAS Settore Marittimo Portuale
Dott. Giuseppe FILIPPETTI
Dirigente Ufficio II Ministero della Sanità
Dott.ssa Marina SINTONI
SPSAL Az. USL Ravenna
Dott. Adriano PANCI
Coord. Centrale Consulenza Statistico Attuariale INAIL
Dott. Daniele LEONE
Direttore Sede Compartimentale IPSEMA
Dott. Mauro PLEVANI
Resp. Area Sicurezza Autorità Portuale Venezia
Dott. Salvatore PICCINNI
Medico Competente Autorità Portuale Venezia
Dott.ssa Stefania SILVANO
U.O.PSAL Az. USL 5 La Spezia
Dott. Angelo MULAS
Resp. Regione Sardegna

Sicurezza e salute

a bordo delle navi
e nei porti

i Decreti legislativi
271 e 272/99

Programma

- 08.30 Registrazione dei partecipanti
09.15 Apertura dei lavori Assessore alla Sanità della Regione Liguria Piero MICOSSI Servizio Igiene
Pubblica e Veterinaria Speranza SENSI
09.35 Relazioni introduttive del Coordinamento delle Regioni Bruno CRAVEDI - Rosaria CARCASSI
10.10 Interventi dei Ministeri del Lavoro, della Sanità e dei Trasporti Sottosegretario di Stato per il Lavoro
- Paolo GUERRINI
10.30 Presidente Commissione Lavoro del Senato - Carlo SMURAGLIA
10.50 Pausa caffè
11.20 Comitato Nazionale Coordinamento Utenti e Operatori portuali Filippo Allegra
11.40 CGIL - CISL - UIL - Gianfranco ANGUSTI
12.00 Comando generale delle Capitanerie - Sergio DE STEFANO
12.15 ASSOPORTI - Luigi ROSSA
12.30 ISPESL - Sergio PERTICAROLI
Modera e conclude i lavori per il Coordinamento delle Regioni Paolo TORI
13.00 Pausa pranzo
14.30 **Prima sessione tematica** Alcuni punti critici dei decreti
1. "I nullaosta all'uso di fiamma e il documento di sicurezza nelle riparazioni navali" -
Umberto LAURENI
2. "Il documento di sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali" Roberto MONTAGNANI
3. "Il medico competente e la sorveglianza sanitaria dei lavoratori marittimi" - Giancarlo ACETO
Interventi: Ministero dell'Interno - Giorgio CHIMENTI
AIAS - Gianmaria PRONZATO
Ministero della Sanità - Giuseppe FILIPPETTI
Interventi a richiesta
15.40 Pausa caffè
16.00 **Seconda sessione tematica** Alcuni punti critici in porti e navi
1. "Gli infortuni portuali" - Marina SINTONI
Interventi:
INAIL - Adriano PANCI
IPSEMA - Daniele LEONE
Autorità Portuale di Venezia - Mauro PLEVANI - Salvatore PICCINNI
2. "Il censimento dell'amianto sulle navi" Stefania SILVANO
16.50 Interventi a richiesta
17.30 Modera e conclude i lavori per il Coordinamento delle Regioni Angelo MULAS

Con l'adesione della



INDICE

Sessione della mattina	7
Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott. Paolo Tori, Regione Emilia Romagna	9
Dott. Fabio Focarile Direttore Generale Assessorato alla Sanità Regione Liguria	9
Dott. Bruno Cravedi, Regione Toscana, coordinatore del Coordinamento interregionale per la prevenzione nei luoghi di lavoro	10
Dott.ssa Rosaria Carcassi, Regione Liguria, Azienda USL 3 Genovese – Gruppo di lavoro del Coordinamento interregionale	15
Sen. Carlo Smuraglia, Presidente Commissione Lavoro, Senato della Repubblica	25
Dott. Filippo Allegra, Comitato Nazionale di Coordinamento Utenti e Operatori Portuali	31
Sig. Gianfranco Angusti, CGIL-CISL-UIL	35
Ammiraglio Sergio De Stefano, Comando Generale delle Capitanerie di Porto	38
Relazione a cura del Contrammiraglio (CP) Sergio DE STEFANO	40
On. Paolo Guerrini, Sottosegretario di Stato al Lavoro e all Previdenza Sociale	46
Dott. Luigi Robba, Assoport	49
Ing. Giorgio Chimenti, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova	52
Ing. Sergio Perticaroli, Dipartimento Documentazione e Formazione ISPESL	53
Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott. Paolo Tori, Regione Emilia Romagna	55
Sessione del pomeriggio	57
Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott. Angelo Mulas, Regione Sardegna	59
Dott. Giuseppe Filippetti, Ministero della Sanità	59
Ing. Umberto Laurenzi, A. USL Trieste - <i>"I nulla-osta all'uso di fiamma e il documento di sicurezza nelle riparazioni navali"</i>	62

Dott. Roberto Montagnani, ASL 12 Venezia <i>"Il documento di sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali"</i>	66
Dott. Giancarlo Aceto, A. USL Livorno <i>"Il medico competente e la sorveglianza dei lavoratori marittimi"</i>	74
Dott.ssa Marina Sintoni, A. USL Ravenna <i>"Gli infortuni portuali"</i>	78
Ing. Antonelli, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova	81
Com. Gianmaria Pronzato, AIAS Settore Marittimo Portuale	82
Dott. Adriano Panci, Consulenza Statistico Attuariale INAIL	84
Dott. Daniele Leone, Sede Compartimentale IPSEMA	93
Dott. Salvatore Piccinni, medico competente Autorità Portuale Venezia	103
Dott.ssa Stefania Silvano, A. USL 5 La Spezia <i>"Il censimento dell'amianto sulle navi"</i>	117
Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott.ssa Rosaria Carcassi	126
Dott. Ubaldo Costa, Associazione Nazionale Chimici di porto	127
Conclusioni per il Coordinamento delle Regioni	129
Interventi consegnati	131
Nadia Fanelli, FILT CGIL Marittimi <i>SICUREZZA E SALUTE NEL SETTORE MARITTIMO</i>	133
Raffaele De Luca, Osservatorio Nazionale della Pesca	136
Stefano Gini, Presidenza Nazionale Lega Pesca	144
Antonio Cogoni, FCAI-CGIL - FIT CISL - UILA UIL Intervento Unitario OO.SS. Categoria Pesca	145

Sessione della mattina

SICUREZZA E SALUTE
I DECRETI LEGISLATIVI 271-272/99

Genova, 20 giugno 2000

Moderatore per il Coordinamento delle Regioni:
dott. Paolo Tori, Regione Emilia Romagna

Sono del Coordinamento delle Regioni e ringrazio tutti quelli che sono intervenuti e gli organizzatori di questa giornata che hanno lavorato molto in questi giorni per accoglierci qui.

Ho ricevuto il telegramma del Presidente della Calabria che si scusa di non poter essere qui in questa giornata, aveva promesso di venire; è stato un atto gentile da parte sua comunicarci il suo rammarico di non riuscire ad essere con noi oggi.

Do subito la parola al Direttore Generale dell'Assessorato alla Sanità della Regione Liguria che fa gli onori di casa e introduce la nostra mattinata.

Dott. Fabio Focarile
Direttore Generale Assessorato alla Sanità Regione Liguria

Buon giorno a tutti, parlo a nome dell'Assessore Micossi, Assessore alla Sanità della Regione Liguria, che si scusa per non poter essere presente e mi ha incaricato di portare un breve saluto agli operatori, alle organizzazioni, agli enti, ai rappresentanti del Parlamento e dei Ministeri presenti.

Sei mesi fa circa, nel dicembre scorso, Genova ha ospitato la Conferenza internazionale "Carta 2000: sicurezza sul lavoro", Conferenza organizzata dai Ministeri del Lavoro, della Sanità e dell'Ambiente, di concerto con la Presidenza del Consiglio, la Conferenza dei Presidenti delle Regioni e delle Province Autonome, la Regione Liguria, la Provincia ed il Comune di Genova.

Con il manifesto programmatico "Carta 2000" il Governo, le Amministrazioni locali, le istituzioni, le parti sociali si sono concretamente impegnati a svolgere quell'azione legislativa, operativa e culturale necessaria a rendere il lavoro sempre più sicuro, per raggiungere standard europei anche per quanto riguarda la frequenza di infortuni e malattie da lavoro, anche per ridurre il loro costo sociale, nella piena consapevolezza che la sicurezza nel lavoro, oltre a tutelare la salute e la dignità dei lavoratori, favorisca la competitività economia e riduca costi sociali e sanitari.

Le Regioni, le cui funzioni nel campo della sicurezza sono fondamentali, proseguendo un lavoro comune da tempo avviato, hanno inteso imprimere un rinnovato e comune impulso nella costruzione di un efficace coordinamento dell'operato degli Enti di controllo, anche ai fini della semplificazione del rapporto con le imprese ed ai fini di rendere sempre più efficiente questo rapporto.

Il Convegno di oggi è una tappa importante di questo processo ed esprime l'impegno delle Regioni in un settore del lavoro, quale quello marittimo e portuale, particolarmente significativo per gli alti livelli di rischio infortunistico e di danno alla salute che sono tuttora riscontrabili.

I porti sono una realtà produttiva fondamentale per la Liguria ed il rinnovato sviluppo delle attività portuali contribuisce alla valorizzazione più complessiva della nostra Regione.

Ma queste stesse attività portuali, il loro più intimo rapporto con il territorio limitrofo, lo sviluppo dei rapporti internazionali della portualità fanno emergere nuovi rischi che coinvolgono non solo specifiche categorie di lavoratori, ma strati sempre più vasti della popolazione.

Per questi motivi il Piano Sanitario 1999/2001 della Regione Liguria ha riconosciuto nelle attività portuali uno dei comparti lavorativi a maggior rischio, nei confronti dei quali va sviluppata una appropriata strategia, con interventi di prevenzione e mediante il potenziamento e la qualificazione delle attività dei dipartimenti di prevenzione delle Aziende USL e l'armonizzazione delle azioni di tutti gli organi della Pubblica Amministrazione e degli altri soggetti operanti in materia.

Le linee di indirizzo per l'attuazione dei decreti legislativi 271 e 272/99, che vengono presentate nel Convegno di oggi, sono state elaborate da un gruppo tecnico interregionale coordinato dalla Regione Liguria. Queste linee di indirizzo testimoniano la competenza e l'impegno fattivo degli operatori della prevenzione. Tale strumento dovrà consentire alle Regioni di esprimere la propria capacità di svolgere, nella materia della sicurezza sul lavoro, quel ruolo di indirizzo operativo e culturale e di coordinamento che la normativa nazionale ha loro riconosciuto e affidato.

L'auspicio, quindi, è che siano armonizzate le competenze e gli interventi di tutti gli Enti a vario titolo coinvolti e che l'intera materia della tutela della salute dei lavoratori marittimi e portuali sia ricomposta in un disegno unico e coerente con lo scenario complessivo della 626.

Mi sembra che il programma del Convegno, che prevede nella mattinata gli interventi di Enti e organizzazioni e nel pomeriggio approfondimenti su alcuni punti critici, quasi con una metodica di problem solving, ponga le premesse per una giornata efficiente.

Quindi auguro a tutti una proficua e gradevole giornata di lavoro e di confronto.

Moderatore

Grazie dottor Focarile. Io, passando la parola adesso al dottor Cravedi, che farà la prima parte della relazione a nome del Coordinamento delle Regioni, voglio ricordare che gli auguri di buon lavoro sono arrivati anche dal Questore di Genova che è impossibilitato ad essere presente e cogliere l'occasione per ringraziare subito due dei nostri relatori più importanti: uno è già a questo tavolo, il senatore Smuraglia, che non ha bisogno di presentazione in questa sede, in quanto segue con passione da tempo le nostre attività di prevenzione e sicurezza sul lavoro. Il secondo autorevole relatore è l'onorevole Guerrini, che sta arrivando, ci ha segnalato proprio adesso un ritardo del suo aereo, ma sta arrivando; come sappiamo, l'on. Guerrini è il Sottosegretario al Lavoro che ha la delega sulla prevenzione e sicurezza sul lavoro.

La parola adesso va a Bruno Cravedi che, per il Coordinamento interregionale, introduce gli argomenti di carattere generale di cui discuteremo nei nostri lavori.

Dott. Bruno Cravedi, Regione Toscana, coordinatore del Coordinamento interregionale per la prevenzione nei luoghi di lavoro

Un saluto a tutti i partecipanti, un saluto alle autorità e ai rappresentanti delle istituzioni, delle categorie, delle forze sociali che sono qui presenti. Un saluto particolare anche ai lavoratori che sono presenti in questa sede.

Il tema che trattiamo oggi è un tema molto importante. L'emanazione dei decreti legislativi 271 e 272 costituisce un significativo passo in avanti nella costruzione di un sistema unitario della prevenzione che vede finalmente estendersi questo sistema anche ai settori dei porti e delle navi, finora rimasti a margine o, comunque, esclusi da questo tipo di normativa.

Con tali decreti viene inoltre recuperato un ritardo, un vuoto, nel convulso processo di

trasformazione dei porti che è avvenuto negli ultimi anni senza che fossero date regole precise, all'insegna, spesso, della deregolamentazione. La salute, la sicurezza non sono, non devono più essere una variabile o un costo da comprimere, ma devono diventare una parte organica della strategia e della pianificazione aziendale.

Viene così a cessare, per i porti e per le navi, una separazione, un'area franca che finora aveva usufruito di ampie deroghe e disattenzione da parte di tutti i soggetti interessati al problema della prevenzione.

Si deve tra l'altro precisare che, nel caso dei decreti legislativi 271 e 272, non si tratta di una normativa di tipo speciale, che vale quindi soltanto per questo specifico settore lavorativo, ma invece di una normativa integrativa che fa riferimento organico a tutti quegli istituti che sono previsti dal decreto legislativo 626, adattandoli al lavoro portuale e marittimo. Si pone, inoltre, in continuità con tutte le altre direttive europee.

A tale riguardo bisognerà tenere sempre più conto dell'innovazione delle trasformazioni conseguenti all'entrata nell'Unione Europea non solo sul piano finanziario, economico o della concorrenza, bensì anche sul piano dei nuovi livelli di benessere e di civiltà che tale processo di integrazione propone ai cittadini di tutti i Paesi, soprattutto per quanto riguarda la tutela e il rispetto dei diritti della persona e del lavoratore; questi obiettivi vanno assolutamente mantenuti e perseguiti anche nei frangenti di esaltazione derivanti dal nuovo sviluppo economico, la cosiddetta "nuova economia", sapendo che non ci può essere un livello adeguato di civiltà se non si affrontano i problemi strutturali di una società che deve assicurare per tutti i cittadini le stesse opportunità, gli stessi diritti, le stesse dignità; il diritto al lavoro, il diritto alla salute non possono essere scambiati.

Sappiamo che la situazione europea ed anche mondiale del settore si presenta molto complicata dal punto di vista dell'omogeneità delle legislazioni, della regolamentazione delle attività, dell'organizzazione produttiva, della pianificazione industriale, della concorrenza, dell'attuazione dei sistemi di prevenzione e sicurezza.

Sappiamo che l'Italia è chiamata ad affrontare una difficile sfida, stare in Europa dal punto di vista economico-finanziario e starci anche dal punto di vista politico, contribuendo con i valori di solidarietà, di equità, di rispetto della persona, che purtroppo a volte sono dichiarati solo formalmente, e contraddistinguono in modo significativo la legislazione sociale del nostro Paese.

Così come in altre occasioni, come è avvenuto per le linee guida sul decreto legislativo 626, su quello relativo ai cantieri in edilizia, su quello di recepimento della direttiva "macchine", anche per i due nuovi decreti 271 e 272 il Coordinamento delle Regioni si è attivato, senza dover corrispondere a un obbligo di legge, per dare un costruttivo contributo all'attuazione della nuova normativa. Tale contributo si sostanzia nel documento "Prime linee di indirizzo" che è stato già ampiamente diffuso ed ha lo scopo di fornire primi strumenti interpretativi della nuova normativa, stabilire modalità uniformi di applicazione per tutti gli ambienti in cui sono impegnati i dipartimenti di prevenzione delle Aziende USL.

Il documento tratta dei compiti della Pubblica Amministrazione, del coordinamento fra le diverse istituzioni ed organismi, del ruolo dei servizi di prevenzione. Vengono successivamente analizzati nello specifico i contenuti dei due decreti legislativi 271 e 272, soffermandosi sulla applicazione del decreto sui marittimi nel contesto del decreto legislativo 626, sulla decorrenza temporale degli adempimenti, sulla vigilanza, sugli infortuni, sul ruolo del medico competente, sulla sorveglianza sanitaria.

Per quanto riguarda più specificatamente il lavoro portuale, sono inoltre trattati i temi della definizione del datore di lavoro, delle merci pericolose, delle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione navale, del documento di sicurezza e dell'uso della fiamma.

Con questo contributo, che sarà seguito da linee guida di carattere tecnico, si intende ancora una volta sottolineare il ruolo attivo delle Regioni nel processo di trasformazione dello Stato che non può essere un'operazione di decentramento amministrativo, ma che

invece deve essere un pieno riconoscimento delle autonomie nel quadro di uno Stato federale che comunque garantisca gli stessi diritti per tutti i cittadini.

Autonomia che, dobbiamo essere chiari, significa anche assunzione di responsabilità per decisioni conseguenti. Il recente documento "Piano straordinario per la sicurezza del lavoro", varato dal Consiglio dei Ministri nella prima seduta del 12 maggio scorso e poi definitivamente approvato nella seduta del 2 giugno, può essere un terreno per sperimentare questa nuova fase di intesa fra Stato e Regioni.

Ciò, comunque, non può essere lasciato all'iniziativa episodica isolata, ma deve avere un disegno, un quadro di riferimento nel quale siano definiti specificatamente ruoli, competenze, programmi ed azioni.

Con il Ministero del Lavoro, che è stato delegato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri a coordinare l'intera politica del Governo sulla materia, si è cominciato a lavorare per definire il Protocollo d'Intesa nel quale i temi dell'emersione delle imprese, dei subappalti, del lavoro nero, della sicurezza nei luoghi di lavoro, devono essere puntualmente affrontati.

Un primo passo significativo in questa direzione, per dare maggiore incisività all'azione degli organismi delle Pubbliche Amministrazioni, è quello di valorizzare in pieno l'esperienza fin qui affrontata a livello regionale nei Comitati regionali di coordinamento inter-istituzionali previsti dall'articolo 27; si tratta di dare maggiore sviluppo e consistenza alle attività già in atto, di recuperare ritardi e risolvere problemi dove l'attività stenta a decollare, di impegnarsi fino in fondo anche con misure sostitutive (quando parlo di responsabilità delle Regioni ci sta anche questo) dove i Comitati non sono ancora stati costituiti. Ma è indispensabile che questi organismi funzionino in stretto rapporto con i livelli operativi dei dipartimenti di prevenzione, con i Comitati paritetici, con i lavoratori, con i rappresentanti dei lavoratori, con i rappresentanti delle imprese e dei datori di lavoro. I Comitati regionali inter-istituzionali non devono essere solo una sede formale di incontro e di confronto, ma devono essere la sintesi delle esperienze di base e la sede dell'elaborazione strategica, e, come per il 626, non si tratta solo di una funzione di vigilanza e controllo, ma anche una funzione che richiama l'informazione, la formazione e l'assistenza.

I decreti 271 e 272 rappresentano un'occasione per il rilancio dello sviluppo del sistema di prevenzione in generale, ponendosi essi in stretta continuità con i contenuti della Conferenza nazionale sulla prevenzione tenutasi a Genova nello scorso dicembre, e soprattutto in riferimento agli obiettivi previsti dalla "Carta 2000" sulla sicurezza del lavoro.

La straordinaria adesione non solo formale e la partecipazione delle istituzioni nel loro massimo livello, il Governo nella presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri e dei diversi Ministri, la partecipazione dei massimi organi del Parlamento, delle Regioni, degli Enti locali, dei rappresentanti le forze sociali, degli operatori dei servizi e dei lavoratori hanno fatto di quell'assise e del documento finale di "Carta 2000" un'importante tappa nel difficile percorso di tutela della salute dei lavoratori.

Voglio richiamare brevemente in questa sede alcuni passi dell'intervento conclusivo del Ministro del Lavoro Cesare Salvi. Il primo: "La sicurezza del lavoro deve diventare una questione nazionale, deve diventare un imperativo del Governo, sottolineando che tutti devono lavorare e collaborare in questa direzione". Il secondo: "Dobbiamo creare la consapevolezza che si tratta di un processo complesso, che implica un approccio culturale organico a cominciare dalla scuola e in tutti i momenti di formazione e aggiornamento, anche di integrazione fra le politiche dei diversi settori". Il terzo riguarda l'invito alle imprese che sono chiamate in primis ad adempiere agli obblighi di legge, ad essere meno caute, più concrete, più reattive, a fare entrare in termini stabili nelle proprie strategie aziendali, nella pianificazione ed organizzazione produttiva, gli obiettivi di prevenzione e di sicurezza che vengono a contraddistinguere, oltre che la qualità del lavoro, anche quella della produzione.

E a partire da questa sede le Regioni sono disponibili a incontrarsi e a confrontarsi con le Associazioni datoriali e le imprese, con le componenti tecniche dei sistemi di prevenzione

aziendali, i tecnici, i medici competenti, per procedere insieme anche nella costruzione di un nuovo sistema di prevenzione.

Dicevo prima che i due decreti legislativi richiamano, oltre che i compiti della vigilanza e del controllo per quanto riguarda gli organismi pubblici, anche compiti che riguardano l'informazione, la formazione e l'assistenza.

Il Seminario odierno si propone in particolare di perseguire i seguenti obiettivi: uno di tipo politico, in cui vengono ad esporsi le linee di indirizzo del Coordinamento delle Regioni, e uno di carattere più tecnico.

Gli obiettivi possono essere riassunti: a) nell'intenzione di promuovere le linee di indirizzo delle Regioni; b) nell'allargare la base di ragionamento e confronto a partire da queste prime riflessioni proposte dalle Regioni e dal mondo dei servizi di prevenzione e controllo sul territorio; c) nel promuovere un tavolo tra Coordinamento interregionale, Ministeri della Sanità, dei Trasporti e del Lavoro per affrontare impegni, problemi e criticità applicative dei nuovi decreti.

Un altro importante obiettivo che vorremmo proporre alla vostra attenzione in questa sede, e soprattutto parlo alle aziende, è di cominciare a valutare da questo momento qual è l'impatto che si viene a determinare con le nuove normative: impatto in termini economici, sociali e di costruzione di nuovi livelli di civiltà. E cominciare a valutare qual è il costo delle imprese e quali sono i vantaggi che si vengono a determinare con la prevenzione e la salute.

Un'ulteriore proposta che noi facciamo a partire da questo Convegno è di allargare il progetto di monitoraggio sull'applicazione del 626, che è già partito in diverse Regioni ormai da due anni, anche al settore delle attività portuali.

Ma, nell'applicazione dei decreti legislativi ci sono anche alcuni elementi di criticità che noi dobbiamo evidenziare e tenere molto presenti. Un elemento particolare di criticità fortemente sottolineato nel documento è quello del coordinamento, la necessità di dover assicurare livelli di forte integrazione nei quali tutti gli Enti pubblici svolgano in maniera sinergica le proprie attività.

Vengono a definirsi perlomeno tre momenti, tre livelli di coordinamento: uno che viene ricompreso a livello della Commissione consultiva permanente nazionale del 626, per il quale le Regioni hanno già proposto da due mesi l'integrazione dei soggetti referenti specificamente a questo tema.

Il secondo livello di coordinamento, come dicevo, deve essere riferito ai Comitati regionali di coordinamento inter-istituzionale, che comprendono tutti i soggetti ed organismi pubblici che intervengono sulla materia, a partire quindi dalle Aziende USL, e in esse dai dipartimenti di prevenzione, dall'INAIL, dagli Ispettorati del Lavoro, compresa la Sanità marittima e aerea e possono allargarsi anche ad altre componenti specificatamente coinvolte nelle problematiche della prevenzione.

Terzo momento di coordinamento, e credo che sia questo il momento strategico, è quello del livello territoriale nel quale tutte le componenti devono ritrovare un ambito, un territorio, una sede per potersi confrontare e definire azioni comuni.

Si ritiene che debbano essere sviluppate tutte le azioni allo scopo di attivare e rendere operativi questi nuovi istituti di coordinamento a livello territoriale previsti dai due decreti, a cominciare dalle Commissioni territoriali sulle navi, richiamandosi ad esperienze che in diversi porti sono già avanzate e possono essere punto di riferimento anche per altre realtà; la attivazione immediata di tali istituti di coordinamento potrà inoltre favorire e promuovere la fase abbastanza complessa di applicazione dei decreti.

Però dobbiamo, nello stesso tempo, dire che questo sforzo di coordinamento, che deve essere perseguito a questi tre livelli, territoriale, regionale e centrale, deve trovare un analogo impegno a livello centrale; a questo proposito è assai importante la recente decisione del Consiglio dei Ministri di politica unitaria sulla sicurezza del lavoro da parte di tutti i Ministeri

ed è essenziale che non ci siano latenze, assenze da parte di alcuni dicasteri che hanno un'ampia competenza in materia.

In particolare il decreto 271, all'articolo 28, prevede un atto di indirizzo e coordinamento per gli organi di vigilanza da emanarsi entro un anno. Le Regioni ritengono necessario che i Ministeri coinvolti - Trasporti, Lavoro e Sanità - nel rispetto degli impegni normativi di "Carta 2000" pongono mano urgentemente all'elaborazione di questo fondamentale atto con un'operazione che recuperi una diffusa partecipazione e un ampio confronto fra le competenze presenti a tutti i livelli nelle aree tematiche in questione.

Tale atto di indirizzo è opportuno che sia definito ed approvato contestualmente a quelli di identica natura e finalità dell'articolo 25, a rinsaldare ancora una volta gli stretti legami fra i decreti legislativi 271 e 626.

Dobbiamo porre attenzione anche all'attivazione di tavoli comuni di analisi della normativa, in ogni porto, che coinvolgano per i diversi aspetti, le Autorità Portuali, le Autorità marittime, gli Uffici di Sanità marittima, i Vigili del Fuoco, le Aziende USL, sia con lo scopo di sostenere gli Enti che hanno potestà regolamentari nella predisposizione di eventuali atti di recepimento locali, sia per fornire anche funzioni di assistenza.

Non dobbiamo sottacere che tutta la materia comporta anche dei costi aggiuntivi per le aziende Unità Sanitarie Locali, sono materie nuove e complesse, tutti sono chiamati a svolgere la propria parte, e le Regioni devono assicurare le condizioni affinché i Dipartimenti di prevenzione siano pronti ad affrontare questi nuovi compiti, sia con l'adeguamento dei servizi e delle risorse, sia con interventi-azione di aggiornamento del personale, proponendo anche iniziative interregionali o, comunque, iniziative che possono essere assunte da organismi ed Enti nazionali quali, ad esempio, l'ISPESL.

In questo va recuperata una latenza, purtroppo oggi presente, del Ministero della Sanità che, a distanza ormai di qualche anno dal Piano Sanitario nazionale e ormai di più di un anno del decreto legislativo 229, non ha ancora dato seguito a quelli che erano gli obiettivi e gli impegni conseguenti ad un'azione programmatica per quanto riguarda la tutela della salute dei lavoratori.

Va sottolineato nel contempo l'importanza fondamentale del collegamento fra servizi e lavoratori, fra servizi e rappresentanti dei lavoratori, come stabilito dall'atto-indirizzo del Ministero della Sanità, del Ministero del Lavoro e della Presidenza della Conferenza dei Presidenti delle Regioni; senza una forte partecipazione, senza un forte sostegno e stimolo dei lavoratori, anche questa normativa rischia di rimanere una dichiarazione di intenti o solo un obbligo formale.

Ci deve essere una cultura a tutto campo, sia nelle imprese come anche nella popolazione e nei lavoratori, si deve fondare un nuovo sistema di relazioni. Dobbiamo passare da una logica di organizzazione corrispondente alla parte che ciascuno ha, per quanto svolge nel mondo lavorativo, ad una logica di sistema nel quale vinca l'integrazione, la sinergia, la volontà comune di raggiungere degli obiettivi condivisi. Così come si procede per altri settori, anche per la salute ci deve essere attenzione e una valutazione integrata di come le scelte economiche e le scelte produttive possono produrre infortuni, malattie, incidenti.

Come Coordinamento tecnico per la prevenzione nei luoghi di lavoro, sotto l'egida della Conferenza dei Presidenti e con la collaborazione della Regione Liguria, abbiamo dato luogo a questa iniziativa che si articolerà attraverso un percorso istituzionale nella prima sessione, un percorso più tecnico nella seconda, per illustrare come intendiamo muoverci nel futuro, per confrontare interpretazioni e valutazioni, per proporci come uno dei soggetti di promozione ed attuazione di questi importanti atti legislativi.

Grazie.

Moderatore

Do la parola alla dottoressa Carcassi che naturalmente ringraziamo perché è il motore, insieme agli altri, di questa giornata; si è fatta carico dell'organizzazione della giornata per conto del Coordinamento delle Regioni ed ha anche coordinato i lavori dei gruppi tecnici che hanno prodotto le linee guida che stiamo discutendo e delineato le azioni che abbiamo in mente di portare avanti.

Dott.ssa Rosaria Carcassi, Regione Liguria, Azienda USL 3 Genovese – Gruppo di lavoro del Coordinamento interregionale

Come Coordinamento tecnico delle Regioni per la prevenzione e sicurezza del lavoro e come servizi di prevenzione e vigilanza delle Aziende USL non possiamo che partire, avviando i lavori di questo nostro seminario, dal grande significato dei decreti di cui parliamo oggi.

Vorrei evidenziare alcune ragioni di questa forte convinzione che è alla base di tutto il lavoro che ci ha portato a questa giornata.

- I decreti 271 e 272 - e anche il più trascurato 298, il decreto sulla pesca di cui oggi purtroppo parleremo marginalmente, ma non si poteva mettere troppa carne al fuoco - estendono regole e diritti importanti a territori e lavori finora in parte esclusi da queste regole e da questi diritti.
- L'impianto dei diritti e doveri fissato dal 626 raggiunge adesso, per effetto del decreto 271, i luoghi di lavoro delle navi, seppure con qualche difficoltà; cominciano a comparire le nuove figure del 626, gli addetti ai servizi di prevenzione e protezione a bordo, i medici competenti; i nuovi strumenti preventivi del 626 iniziano ad essere utilizzati anche sulle navi e scoperti poi come non molto dissimili da quanto disposto dalle regole Solas; ma soprattutto stanno per entrare in campo i rappresentanti alla sicurezza dei lavoratori marittimi, sarà un processo certamente complesso e difficile, ma sicuramente positivo nella misura in cui estende e rafforza diritti di tutela finora in parte negati.
- Rispetto al lavoro portuale entra in funzione, ad opera del 272, una disciplina tecnica più stringente, integrativa delle norme e degli standard di prevenzione e sicurezza validi sul territorio nazionale, in considerazione della specificità del settore e degli alti livelli di rischio presenti.
- Complessivamente le aree portuali e del lavoro marittimo, in passato considerate dal legislatore distretti speciali, in regime quasi di deroga ed esclusione dagli standard normativi dei luoghi di lavoro, entrano in pieno nel sistema unitario di prevenzione sul lavoro di matrice comunitaria.
- I decreti agiscono verso tutti i soggetti in campo come un fermo richiamo alla considerazione della **gravità del rischio lavorativo nei porti e sulle navi** e pertanto alla necessità che si dispieghi il massimo impegno comune per ridurre significativamente il rischio, secondo le indicazioni del Piano Sanitario Nazionale che ci impongono l'obiettivo di intervenire con priorità dove maggiori sono la gravità e l'incidenza del rischio.

Alcune relazioni specifiche delle sessioni pomeridiane metteranno a fuoco anche quantitativamente il pesante **fenomeno degli infortuni**, specie di quelli gravi e mortali, che marchia questo settore, come più complessivamente il settore tutto dei trasporti, a livelli solo di poco inferiori a quelli dell'edilizia.

Anche senza avventurarci in analisi, che non sono alla nostra portata, sui determinanti macro-economici - la globalizzazione, la suddivisione estrema del ciclo delle merci in un'infinità di passaggi a carico di una moltitudine di soggetti, con una tendenza alla scomposizione sempre più fine e ad una precarizzazione dei soggetti in campo - non possiamo non cogliere alcuni aspetti di complessità intrinseca che sono alla nostra portata di tecnici della prevenzione:

- innanzitutto la presenza nel lavoro dei porti di una miriade di soggetti, non tutti familiarizzati con i luoghi e le regole dei luoghi;
 - la caratteristica dei lavori portuale e marittimo come attività ancora ad alta intensità di lavoro umano, in compresenza di sistemi meccanici e di trasporto evoluti e complessi.
- E oltre al rischio infortunistico non va dimenticata la permanenza nel lavoro portuale, come ci richiederanno alcune relazioni del pomeriggio, di **rischi chimici e fisici** e per tutti, ancora, la **presenza dell'amianto sulle navi**.

Si apre ora un percorso di ampio sviluppo del 626 come sistema di prevenzione dei rischi anche in questi distretti; non sarà un percorso facile perché, in un settore così complesso e così a lungo improntato da schemi propri e lontani, l'approccio all'analisi dei rischi dovrà essere di pari elevato profilo di complessità e i processi di cambiamento da innescare in termini di cultura e di comportamenti dovranno necessariamente essere ancora più radicali e profondi.

L'avvio di applicazione dei decreti cade temporalmente nel pieno di questa stagione di forte impulso sui temi della prevenzione promossa in primis dalla Commissione Lavoro del Senato e, soprattutto, dal suo ineguagliabile Presidente, che abbiamo l'onore di avere oggi qui con noi, e successivamente rilanciata - per la prima volta in Italia con effetti così diffusi e penetranti - da "Carta 2000".

Il lavoro nei porti e sulle navi, ora ridefinito dalle nuove regole, punto di incontro di due approcci normativi partiti molto distanti tra loro e infine faticosamente confluiti insieme, è un naturale terreno di estensione e pratica di "Carta 2000".

Da un lato il filone delle direttive comunitarie di protezione dei lavoratori e l'impianto 626, con il ruolo promotore dei Ministeri del Lavoro e della Sanità; dall'altro il filone specialistico delle regole internazionali della navigazione e della portualità, sotto la promozione del Ministero dei Trasporti.

Si pone ora una forte esigenza di coordinamento tra questi due approcci, innanzitutto a livello centrale, dove si determinano le politiche normative, una forte necessità di condivisione di obiettivi, di impegno comune, che faccia superare le diverse provenienze e afferenze dei vari soggetti investiti di ruolo nel sistema, sia a livello centrale sia a livello locale.

Chi mi ha preceduto in questa relazione a due voci ha articolato soprattutto il discorso sul livello centrale, a me compete portare all'osservazione del seminario il livello territoriale dei problemi che sono posti dai decreti, in primo luogo partendo dal forte impatto della nuova normativa sull'area dei servizi pubblici di prevenzione da cui provengo professionalmente.

Il decreto 272 conferma il ruolo di organo di vigilanza del servizio dell'Azienda USL nelle aree portuali, aree di tipo "terrestre" in qualche modo, dove anche il lavoro che si spinge sulla nave è sostanzialmente propaggine di organizzazioni di terraferma.

La Azienda USL trova un naturale alleato nell'ente di regolazione e promozione del territorio portuale e delle attività che vi si esercitano, l'Autorità Portuale, cui sono assegnati compiti complementari, fondamentali, di controllo del lavoro portuale anche ai fini della sicurezza.

Il decreto 271 per la prima volta attribuisce ai servizi delle Aziende USL funzioni di piena vigilanza rispetto alla **tutela della salute dei marittimi**, riservando analoghe funzioni, in una possibile diversificazione di compiti, ad altri due soggetti marittimi: la Capitaneria e l'Ufficio di Sanità marittima, quindi fortemente indicando la strada dello stretto coordinamento dei tre Enti nell'esercizio delle funzioni.

Siamo assolutamente consapevoli dell'accresciuto impegno che i nuovi compiti pongono ai nostri non floridi servizi, sia in termini di risorse necessarie, sia sul piano delle nuove professionalità richieste. Ma siamo ancora più consapevoli del valore della scelta fatta dal legislatore verso un sistema unitario della prevenzione in Italia.

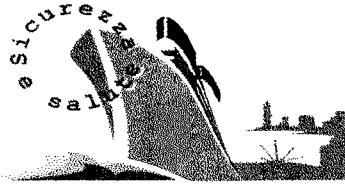
I Servizi delle Aziende USL inevitabilmente dovranno rappresentare l'elemento di forte continuità e unitarietà del sistema di prevenzione e controllo tra luoghi di lavoro terrestri e lavoro che si svolge sul mare e nei porti.

La rete dei servizi territoriali, sotto l'indirizzo delle Regioni, è un sistema ormai ben caratterizzato, orientato verso la prevenzione, la promozione di salute e sicurezza e l'assistenza nei confronti di lavoratori e imprese più che sulla mera repressione; in questo momento, sull'onda del 626, è un sistema assai vitale, pur nella indeterminatezza dei possibili futuri assetti istituzionali, pur nelle ristrettezze di personale e mezzi, ristrettezze presenti anche in alcune aree del nord, sebbene non ai livelli del sud.

La rete dei servizi che operano nei territori marittimi e portuali, con una presenza che è certamente attiva nelle situazioni portuali maggiori del nostro Paese, si è rapidamente riallacciata sotto l'impulso delle Regioni che ponevano il nodo dell'applicazione dei nuovi decreti, costituendo un **osservatorio** tempestivo sulle notevoli trasformazioni in atto per effetto delle nuove disposizioni, e ponendo con forza al primo punto un'esigenza di uniformità di applicazione a livello nazionale. Di qui **le linee di indirizzo** come primo e immediato contributo di orientamento.

Lavorare in rete e mirando a uniformare i comportamenti, se è un criterio di efficienza e efficacia ormai obbligato per i nostri servizi e dipartimenti di prevenzione - come, più in generale, per tutta la pubblica amministrazione - è vitale per servizi che hanno a che fare con porti e con navi, per l'ovvia considerazione che mentre gli stabilimenti, le aziende sono fisse sul territorio, le navi e le merci vanno, tendenzialmente verso punti di debolezza del sistema. E ciò è cosa che può viziare profondamente il sistema della concorrenza, disincentiva le stesse imprese portuali adempienti, induce a comportamenti verso il basso.

Operare nei settori legati a porti e navi naturalmente impone a tutti i soggetti in campo, più che in altri settori, di lavorare in sistemi reticolari. In fondo gli interlocutori che abbiamo chiamato a lavorare con noi oggi, sono tutti rappresentanti autorevoli di sistemi a rete.



Sicurezza e salute

a bordo delle navi
e nei porti

I Decreti legislativi
271 e 272/99

Grande significato dei decreti

- ★ estensione di regole e di diritti a territori finora in parte esclusi
- ★ porti e navi entrano in pieno nel

SISTEMA 626

forte richiamo
alla gravità del rischio
nelle aree portuali e a bordo

infortuni

- presenza in porto di molti soggetti
- attività ad alta intensità di lavoro umano
- complessità dei sistemi meccanici evoluti
- complessità del ciclo
- retaggi culturali e comportamentali

rischi per la salute

- rumore
- polveri, fumi, gas
- amianto

OGGI....

Commissione Lavoro del Senato

Carta 2000

**stagione di forte rilancio
della prevenzione**



coordinamento

Ministero Lavoro

Ministero Sanità

Ministero Trasporti

**direttive comunitarie
626
protezione lavoratori**

**convenzioni OIL/SOLAS
regole della navigazione**

**271
272**

**272
porti**

organo di vigilanza

✦ Azienda USL

Autorità Portuale: controllo
e promozione di sicurezza e salute

**271
marittimi**

organi di vigilanza

✦ Azienda USL

Capitaneria di Porto

Ufficio di Sanità Marittima

626

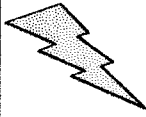
organo di vigilanza

✦ Azienda USL



rete

uniformità



molto si è mosso nei porti - 272

- **Comitati di igiene e sicurezza istituiti dalla Autorità Portuale**
- **stretta collaborazione tra Autorità Portuale e AUSL**
- **tavoli tra enti (anche con Capitanerie, Vigili del fuoco, ecc.)**
- **prime innovative esperienze di formazione**
- **le imprese**
- **i ris portuali**

lento e difficile l'avvio del 271 sulle navi

- **le Commissioni Territoriali?**
- **il Regolamento per l'ambiente di lavoro a bordo?**
- **i piani di sicurezza dell'ambiente di lavoro delle navi (da inviarsi al Ministero Trasporti entro febbraio 2000)?**
- **le segnalazioni degli infortuni dei marittimi?**

punti critici del sistema

Composizione della vigilanza sulle navi

coordinamento

Scarsa sintonia tra vecchi e nuovi istituti

- sorveglianza sanitaria sui marittimi
- nomina delle nuove figure

Imprecisione dei contenuti tecnici del 272
rispetto agli standard legislativi

Debole collegamento 271 ↔ 272



che i decreti siano applicati fino in fondo

confronto sui punti critici e sulla loro risoluzione

fare sistema

Carta 2000 nei porti e sulle navi



Dall'osservazione dei servizi territoriali presenti negli ambiti portuali risulta che molte cose si sono mosse a seguito del decreto 272 sui porti, quasi ovunque si sono avviati gli strumenti relazionali previsti: i Comitati di igiene e sicurezza, presieduti dalle Autorità Portuali per la partecipazione delle imprese e dei lavoratori; i tavoli strettissimi tra Azienda USL e Autorità Portuale sulle numerose questioni di forte intreccio autorizzativo e pianificatorio; tavoli ancora più allargati su specifiche situazioni, è il caso di dirlo, proprio "calde", anche con Capitaneria e Vigili del Fuoco, a partire dalle problematiche dei "lavori a caldo", si sono avviate prima iniziative importanti di formazione, le imprese stanno rispondendo, i rappresentanti dei lavoratori, pur non presenti ancora capillarmente, cominciano a svolgere il loro ruolo; anche per essi la scommessa sarà mettersi in rete.

Faccio un piccolissimo riferimento all'esperienza genovese del coordinamento paritetico tra i rappresentanti dei lavoratori e i responsabili dei servizi di prevenzione e protezione delle imprese portuali: è nato circa un anno fa, sull'onda drammatica delle morti di tre lavoratori portuali, è un tavolo di lavoro che sta producendo cose molto interessanti, in collegamento stretto con il servizio di prevenzione dell'Azienda USL.

Viceversa stenta a mettersi in moto il percorso applicativo del 271 rispetto al sistema nave:

- in pochissimi compartimenti marittimi sono state istituite le Commissioni territoriali e, dove anche istituite, comunque da nessuna parte sono ancora partite.
- Il Regolamento per l'ambiente di lavoro a bordo, previsto dall'articolo 34, entro 90 giorni, quindi con scadenza novembre 1999, sostitutivo di un regolamento del '39, non è ancora ad oggi stato emanato.

- Non è dato sapere quali esiti complessivi abbia avuto l'adempimento delle navi esistenti all'obbligo della predisposizione del Piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro e se entro febbraio 2000, termine di scadenza, tutte le navi italiane abbiano provveduto a inviarlo al Ministero dei Trasporti - obbligo tra l'altro sanzionato penalmente.
- Non giungono segnali di applicazione neppure della nuova disciplina dei flussi informativi sugli infortuni dei marittimi che, tra l'altro, prevederebbero delle comunicazioni anche alle Aziende USL competenti per compartimento di iscrizione della nave.
- In breve, relativamente anche a tante altre questioni, è evidente che vi sia una diffusa tendenza a non considerare vigenti molti dei contenuti del decreto 271.

E' indubbio che le nuove normative, in quanto profondamente innovative e frutto della confluenza di mondi diversi, abbiano determinato o messo in evidenza punti critici del sistema. Ne presentiamo alcuni a solo titolo di esempio, i lavori del pomeriggio affronteranno nello specifico alcune di queste criticità e altre da me non evidenziate nel seguito:

- la composizione delle funzioni di vigilanza e controllo sulle navi basata sul sistema di tre soggetti afferenti a due diversi Ministeri, uno di questi soggetti, tra l'altro, la Sanità Marittima, in una preannunciata profonda revisione di ruolo. E' una composizione certo difficile, ma possibile e proficua, nella chiarezza del contributo specialistico di ogni soggetto, se sostenuta da una forte volontà centrale di indirizzo e coordinamento.
- Alcuni istituti del sistema 626 vanno ad innestarsi su schemi organizzativi preesistenti, relativamente alle navi, non sempre perfettamente compatibili con i nuovi dispositivi. Solo due esempi: la **sorveglianza sanitaria del lavoratore marittimo** (ne parleremo nel pomeriggio), le nomine delle nuove figure relazionali previste dal 626 a bordo, abbastanza poco compatibili rispetto al turnover nei ruoli dell'equipaggio.
- Rispetto al 272, normativa di dettaglio tecnico integrativo, più che di impianto organizzativo, nascono sul campo continue difficoltà applicative per una diffusa imprecisione dei contenuti delle norme rispetto alla legislazione generale vigente. Ciò può mettere in difficoltà i soggetti destinatari degli obblighi nel voler adempiere, e la pubblica amministrazione nel voler facilitare e sostenere l'attuazione dei precetti. Vogliamo puntare alla semplificazione, alcuni dei nuovi istituti rischiano di tramutarsi, se non fortemente indirizzati, con indicazioni che riportino ai reali obiettivi preventivi, in inutili appesantimenti burocratici.
- I due decreti non hanno risolto i problemi di collegamento reciproco tra le organizzazioni delle navi e le organizzazioni del porto e di stretto intreccio di responsabilità. Il lavoro portuale e di riparazione navale spesso è fortemente condizionato da questioni legate strettamente alla nave e riconducibili all'organizzazione a bordo e alle responsabilità armatoriali. Viceversa, frequentemente i marittimi presenti a bordo e sulle banchine sono soggetti a rischi ulteriori delle operazioni portuali e delle riparazioni navali.

Certamente come organizzazione del seminario sappiamo che questa giornata non basterà a dare risposte ai tanti problemi avvertiti da più parti.

Cosa ci ha animato nel pensare e preparare questa giornata?

1. Innanzi tutto la volontà che i decreti siano applicati fino in fondo perché riteniamo la salute e sicurezza sul lavoro un obiettivo di civiltà del nostro Paese.
2. La volontà di facilitare un confronto di merito sulle spigolosità normative, perché crediamo che i soggetti vicini ai problemi dell'applicazione concreta possano e debbano contribuire a meglio orientare i livelli decisori delle politiche generali.
3. La convinzione, in primo luogo, che la gravità del problema della salute e sicurezza a bordo delle navi e nei porti imponga l'impegno di tutti i soggetti presenti in campo, ognuno al suo livello di intervento specifico, ma tutti collegati nell'obiettivo di coordinarsi, di **fare sistema**.

Se era la forza e la sostanza del messaggio di "Carta 2000", c'è bisogno di "Carta 2000" anche nei porti e sulle navi.

Cosa chiediamo ai nostri interlocutori della giornata? Che portino le loro posizioni, che diano il loro contributo di ragionamento ed esprimano la loro disponibilità a lavorare per la risoluzione delle singole questioni critiche. Certo, le leggi si possono anche aggiustare, o se ne può orientare in maniera più chiara l'applicazione, purché l'obiettivo sia sempre e solo la salvaguardia delle migliori condizioni di tutela della salute sul lavoro.

Le Regioni intendono proseguire sulla rotta tracciata oggi, andando avanti con gruppi di lavoro di esperti verso linee guida tecniche. Il seminario è solo un porto di primo approdo, un momento di ascolto e di incontro di tante competenze, intelligenze, sensibilità e disponibilità che vediamo qui presenti.

Se, come crediamo, quello che ci unisce come volontà di miglioramento è molto più forte di quello che può dividerci, potremmo fare un proficuo lavoro insieme.

Moderatore

Come vedete le proposte che abbiamo avanzato a questo tavolo sono ampie, perché i problemi sono tanti e dobbiamo cercare di metterli in fila e tentare di risolverli.

Adesso ci mancano ancora, per completare il quadro generale le due relazioni, quella del Senatore Smuraglia, che certamente ci illustrerà cosa sta succedendo anche a livello legislativo, poi l'intervento del nostro coordinatore, on. Guerrini, che ha la delega specifica per la parte della sicurezza e della salute dei lavoratori.

La parola al Senatore Smuraglia.

Sen. Carlo Smuraglia, Presidente Commissione Lavoro, Senato della Repubblica

Naturalmente questa mia non è una relazione ma semplicemente un intervento, lascio questo compito ai relatori che l'hanno svolto a mio parere egregiamente, ponendo sul tappeto tutti i problemi che esistono e indicando anche i momenti di criticità e i momenti anche da cui emergono indicazioni precise.

Ho lavorato a questa materia soprattutto nell'ambito della Commissione Lavoro del Senato e ne ho vissuto le origini, la crescita e quindi posso dire le ragioni e i modi dell'approdo del quale oggi prendiamo atto.

C'è stato, in realtà, un contrasto abbastanza evidente e abbastanza vivace su come impostare questo problema, una diversità di opinioni in campo, tra coloro che consideravano che la materia fosse così settoriale da meritare un'assoluta autonomia e coloro che pensavano che la questione della sicurezza, dell'igiene e della prevenzione abbia invece un suo carattere unitario dal quale non debba distaccarsi nessuno se non per dettare poi discipline specifiche, come dice il decreto 626, che si applicano nelle regole generali, tenendo conto delle particolari esigenze connesse al servizio prestato.

Questa era la divergenza, queste sono le ragioni che hanno comportato alcune difficoltà, anche nella pratica attuazione e in come si è arrivati prima alla legge 485 e poi ai due decreti; e queste sono anche le ragioni per le quali non tutto può considerarsi superato, ma qualche problema ancora da risolvere c'è, forse anche psicologicamente, anche se un passo avanti, notevole, è già stato fatto con molta evidenza. Se si pensa che il decreto 277 del 1991 escludeva espressamente questa materia, il fatto che nel 626 si dicesse: "Si applica l'indirizzo generale tenendo conto delle particolari esigenze" era già un momento fondamentale.

Ma le tendenze separatiste e autonomiste si sono fatte sentire in più occasioni e gli esempi non mancano, basta osservare il disegno di legge originario presentato dal Governo il 13 gennaio 1998, quello che poi ha condotto alla legge 485, per vedere quale era l'impostazione che, per la verità, la Commissione Lavoro del Senato, e poi anche quella della Camera, hanno modificato fortemente in alcuni punti perché in quel decreto l'indicazione relativa alla tendenza autonomista e separatista era assolutamente e inaccettabilmente evidente.

Ma, ancora, in varie occasioni questo fenomeno si è riprodotto perché anche in alcuni aspetti degli schemi dei decreti legislativi la tendenza separatista tornava a farsi vedere, talvolta in contrasto netto con la legge delega, e anche perché negli stessi decreti legislativi qualche indicazione al riguardo sostanzialmente è rimasta, anche se le linee generali ormai mi sembra che siano diventate assolutamente evidenti.

Io credo che i principi che oggi debbono essere affermati in questo campo sono i seguenti, detti in modo estremamente sintetico: la disciplina generale è quella che è contenuta nel decreto 626 e successive modifiche, quella è la base di tutto il nostro sistema in materia di igiene e sicurezza e di prevenzione che, tuttavia, non manca di tener conto dei vari settori, delle loro specificità e quindi anche, in particolare, del settore del lavoro nei porti e del lavoro marittimo.

La seconda indicazione che emerge è che non si può fare nulla in questo campo, ma del resto, in generale, in materia di prevenzione, se non si ha un concorso di competenze, di responsabilità, un concorso che deve essere leale, deciso, fermo, che deve superare qualsiasi possibilità o ipotesi di conflitto di competenze, che deve tendere fortemente a una unitarietà di intenti realizzata in qualunque momento.

Il terzo dato è che è cambiato fortemente il ruolo delle Aziende Sanitarie Locali che hanno assunto in questo modo responsabilità gravose, importanti e alle quali dovranno attrezzarsi per fare fronte sostanzialmente.

Un quarto elemento consiste nel fatto che la stessa sorveglianza sanitaria in uno di questi decreti assume connotati particolarmente rilevanti anche perché, se altrove la sorveglianza sanitaria è collegata alla presenza di rischi specifici, qui non c'è nemmeno bisogno di dare questa indicazione, essendo evidente che il legislatore ha immaginato che i rischi specifici in questo campo siano assolutamente immanenti e sempre presenti.

Queste indicazioni sono fondamentalmente di unitarietà, di necessità di integrazione, di indispensabilità di coordinamento sia a livello centrale che a livello periferico. Ci sono ancora, ne ho già fatto cenno, alcune anomalie, queste anomalie devono essere eliminate anche se sono presenti talvolta negli stessi decreti legislativi. Dico subito che non credo alla opportunità e alla possibilità di immaginare modifiche legislative a questi provvedimenti oggi, l'esperienza deve essere abbastanza lunga per rimettere mano a dei testi legislativi e deve dare indicazioni che devono essere probanti per modifiche che non abbiano il senso dell'aggiustamento progressivo con ricorso continuo all'opera del legislatore o dello strumento governativo; oggi credo che sul campo, con quella lealtà, buona fede, unitarietà di intenti, debbano essere cercate le soluzioni dei problemi che si presentano, anche quando si è in presenza di qualche anomalia dei decreti legislativi, anche là dove i decreti legislativi talvolta sembrano non corrispondere esattamente alla volontà del legislatore delegante.

Ma la via non è quella, oggi, di immaginare subito modifiche come si è fatto per altri provvedimenti di attuazione di direttive comunitarie, nelle quali peraltro era già prevista una possibilità di intervento per decreto in breve lasso di tempo, in questo caso i problemi sono così delicati e complessi che bisogna immaginare una strada diversa che è quella della sperimentazione, tenendo conto che abbiamo su questa strada, a livello centrale, almeno due elementi di novità dei quali non possiamo non tenere conto e dei quali, soprattutto, non possono non tenere conto i Ministeri interessati.

Il primo di questi elementi è il fatto che è stata approvata, con decreto legislativo 30 luglio 1999 n. 300, la riforma della struttura del Governo, che entrerà in funzione con la

prossima legislatura, quindi non molto lontano ad ogni effetto. Nella prossima legislatura cambieranno molte cose e in quell'ambito, con la istituzione del Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, si realizzerà uno dei primi e fondamentali aspetti di quel coordinamento nella materia della sicurezza e dell'igiene che io ho ritenuto più volte essere indispensabile. La concentrazione di questi compiti nell'ambito di un Ministero con una struttura sostanzialmente unitaria, faciliterà la soluzione di molti problemi, anche perché le tendenze che talvolta si sono espresse anche nell'ambito del Ministero dei Trasporti dovranno tener conto del fatto che in quell'ambito il Ministero dei Trasporti continua ad avere delle responsabilità, ma esse sono indicate soprattutto, in quel provvedimento, come la responsabilità del controllo generale sui porti; la sicurezza in linea di principio, in linea generale, compete essenzialmente al nuovo Ministero. Questo avverrà con la nuova legislatura, ma quando si è approvato quel provvedimento si è detto con molta chiarezza, in Parlamento, che sarebbe stato estremamente opportuno che di questa prospettiva si cominciasse a tenere conto anche nell'esperienza concreta dei mesi che ci separavano dalla fine della legislatura, cominciando ad anticipare gli esiti di una riforma che non può arrivare di colpo, all'inizio di una nuova legislatura, ma che deve essere preparata ancora una volta con buona fede e lealtà. Questo è un dato importante che dovrebbe aiutare sia a superare alcune tendenze centrifughe separatiste e autonomiste di alcuni Ministeri, i quali le hanno professate nel passato senza poi però dare un seguito concreto ad alcune delle loro competenze in questo campo, sia anche a superare alcuni ritardi, alcuni silenzi, alcune inerzie che hanno contraddistinto non di rado anche lo stesso Ministero della Sanità. Anche se è vero che molte delle competenze ormai spettano in questo campo alle Regioni, è anche vero che il Ministero della Sanità conserva poteri di indicazione e responsabilità di indirizzo e che non sarebbe stato male che a questi avesse fatto fronte per tempo e con maggiore tempestività, sarebbe stato bene per tutti; questa indicazione faciliterà senza dubbio i problemi che finora si sono presentati.

Il secondo dato del quale non si può fare a meno di tenere conto è il fatto che finalmente si è potuto ottenere che il coordinamento in questa materia fosse assunto direttamente dal Presidente del Consiglio, a nome, quindi, del Governo, superando conflitti, zone di inerzia e zone di silenzio. Che poi il Presidente del Consiglio abbia ritenuto di delegare al Ministro del Lavoro i suoi compiti è un fatto di amministrazione e di gestione ordinaria di compiti e di responsabilità, quello che interessa però è che questi compiti vengano assunti in forma di coordinamento e di responsabilità al massimo livello, è un frutto anche di quel Convegno che ci fu a Genova il 4 dicembre, di "Carta 2000" e di quella indicazione penetrante che vide per la prima volta un Presidente del Consiglio assumere responsabilità dirette in questo campo, partecipando anche a un Convegno direttamente.

Questo è un elemento di altrettanta importanza perché consentirà di sciogliere già fin da ora - perché questa delega non aspetta, per essere eseguita, la prossima legislatura, è già attuale - alcuni nodi in maniera pertinente, di svegliare gli inerti, di contenere quelli che per avventura non credessero fino in fondo alla unitarietà di intenti ed imprimere quello sforzo unitario, leale, convinto di realizzazione di un obiettivo primario, quale quello della prevenzione, a tutti gli organismi interessati.

Questi sono i primi dati che emergono. Io vorrei fare un'annotazione intanto per quanto riguarda i problemi che possono insorgere concretamente: se insorge un problema che riguarda un decreto legislativo di quelli che stiamo esaminando, in particolare il 271 e 272, e abbiamo dei dubbi di carattere interpretativo, bene, deve essere chiaro che il criterio ermeneutico, insuperabile, perché è quello che ci è indicato dai principi generali del nostro ordinamento, è che si deve fare riferimento alla legge che ha conferito la delega, dove vi è un dubbio interpretativo e applicativo il punto di riferimento è la legge 485 ed è quella che deve aiutare a risolvere eventuali dubbi e problemi interpretativi.

In secondo luogo, la seconda annotazione che voglio fare è che il problema degli indi-

rizzi generali è un problema di particolare importanza che va affrontato con molta serietà, nel senso che a questo punto di indirizzi generali noi rischiamo di averne perfino troppi, se non ci lavoriamo attentamente e bene. Sono previsti indirizzi generali in questo campo specificamente nell'articolo 28 del decreto 271, ma questo indirizzo non può non tenere conto del fatto che altri indirizzi sono prescritti, avrebbero dovuto essere attuati da tempo, dall'articolo 25 del decreto 626; ed è veramente spiacevole e doloroso che si sia dovuto registrare un simile ritardo nonostante che la Commissione consultiva permanente se ne sia occupata più volte, anche se credo che ormai siamo molto vicini all'approdo. Però c'è ancora un altro indirizzo generale del quale non dobbiamo dimenticarci, ed è quello previsto dall'articolo 7 opties del decreto legislativo 19 giugno 1999 n. 229 che è di competenza del Ministero della Sanità. Il Ministero della Sanità ha assicurato che, al momento in cui c'è stato il cambio delle deleghe, ci si stava lavorando, spero che questo sia vero e spero soprattutto che questa fase di lavorazione duri poco. Certo che tre indirizzi possono essere molti, possono essere utili, possono perfino essere troppi se non vengono raccordati fra loro.

Io credo che i tre indirizzi di orientamento generale debbano essere coordinati e adottati in contemporaneità almeno di intenti e di indicazioni, non possiamo immaginare che ognuno faccia il suo indirizzo in una particolare direzione e poi cerchiamo faticosamente di metterli insieme ed immaginare che si compongano da soli, bisogna avere questa visione unitaria, per cui articolo 25, 7 opties e 28 del decreto 271 trovano la loro soluzione di indirizzi di carattere generale che tengano conto, quindi, ovviamente, perché ce lo dice l'articolo 28 del decreto 271, della specificità del settore, ma in un contesto generale che punta tutto sulla prevenzione e sull'unitarietà degli indirizzi e degli intenti.

Se questo coordinamento di carattere nazionale, quindi, può trovare la sua composizione per gli elementi nuovi che ho detto, per quanto riguarda il lavoro dei Ministeri e per quanto riguarda questa operazione di indirizzo, la stessa cosa va detta per quanto riguarda gli aspetti locali, territoriali. E' già stato fatto un riferimento a questo nell'ambito delle prime relazioni, bisogna dire anche che qui si gioca, forse, la scommessa più importante nel senso che o questa unitarietà di intenti si realizza e si trova concretamente, con la lealtà a cui più volte ho fatto riferimento, anche a livello di singoli porti, di singoli settori, di singole attività di navigazione, oppure la scommessa è destinata ad essere persa in partenza perché non otterremmo risultati se non ci ispireremmo a questi criteri. Anche sul piano locale gli organismi sono molti, anche qui c'è il rischio che siano troppi, se non lavorano insieme, se non lavorano in modo coordinato, se non trovano un punto di coagulo, se la collaborazione non è ispirata realmente a un criterio e un intento unitario. Se pensiamo alle Commissioni territoriali previste dal 271, al Comitato tecnico ancora che si crea all'interno della Commissione consultiva permanente, se pensiamo alla possibilità di istituzione di altri organismi previsti dal 272 organizzati e diretti dall'Autorità con compiti di formulazione anche di proposte e indicazioni, se pensiamo a tutti questi e consideriamo che già il sistema di prevenzione prevede altri organismi di coordinamento, non specifici per questo settore ma che comunque hanno un carattere generale, se immaginiamo che, accanto a questo, ci sono organismi anche a livello regionale che dovrebbero essere stati istituiti, dovrebbero funzionare, anche se questo non sempre e non dovunque accade, ci rendiamo conto con molta evidenza che bisogna che tutto questo non solo funzioni, ma funzioni in modo coordinato e unitario e con obiettivi perseguiti da tutti nell'interesse comune, senza isolamenti, senza conflitti di competenze e senza anche che accada il fenomeno inverso, che alla fine, nella presenza di diversi organismi, finisca che alcune responsabilità non se le assume nessuno; ognuno si deve assumere le sue responsabilità, condividendole con gli altri e condividendo con gli altri organismi l'unitarietà di intenti che è necessaria in questo campo.

Questa scommessa si esercita anche per ciò che attiene la vigilanza, settore di estrema delicatezza in questo campo, proprio per il modo come è stata costruita e anche per la complessità dei problemi. Figuratevi che qualche problema, per quanto riguarda la vigilanza e il

concorso dei vari organismi, c'è anche in settori meno ardenti di questo, qualche conflitto di competenza permane perfino per i cantieri dell'edilizia, permane in altri campi e in altri settori, tuttavia il conflitto almeno si riduce potenzialmente a due organismi di vigilanza e non di più; qui la potenzialità è molto più ampia, la complessità è molto più rilevante. Se l'organo di vigilanza è definito dal 272, all'articolo 3, comma 1, lettera i), come una autorità unitaria che poi però si biforca in tre rami, bisogna che questa unitarietà a tutti i costi sia salvaguardata, che non vuol dire che si debba fare tutto insieme, che sarebbe inimmaginabile, vuol dire che però ci deve essere un coordinamento, anche se poi ognuno potrà avere all'interno di questo coordinamento la sua specialità, la sua capacità maggiore, per ragioni di competenza, di professionalità, di struttura, per affrontare questo o quel tema, ma sempre in un contesto che deve avere un carattere unitario. Non è a caso il fatto che la legge parli di una autorità poi indicando tre organismi, proprio il concetto che la legge ha voluto indicare nei decreti legislativi è sostanzialmente questo.

Così come il sistema che viene previsto per quanto riguarda le prescrizioni: anch'esso può funzionare se anche qui c'è un coordinamento, c'è un utilizzo della professionalità e della capacità che alcuni organismi hanno rispetto ad altri, particolarmente in questo campo che riguarda l'applicazione di norme di carattere penale, ma con un intento - è stato ben rilevato nelle due relazioni che hanno preceduto questo mio intervento - che non deve e non può avere un carattere meramente repressivo, deve essere un intervento che mira soprattutto a garantire l'adempimento e ad accompagnare tutti verso l'adempimento. Poi certo, ci sono anche le sanzioni, io sono convinto che la sanzione è l'ultimo rimedio, l'"*extrema ratio*" deve esserci anche come deterrente, anche perché i renitenti, alla fine, dopo tutti gli strumenti che possono essere in campo, debbono anche sapere che la punizione c'è; ma prima di arrivare a quel punto bisogna fare il possibile per indirizzare verso l'adempimento e l'osservanza delle norme e bisogna farlo, per quanto possibile, in unitarietà di intenti.

Credo che questo peraltro sia ancora più facile per quanto riguarda il decreto 272 in cui i problemi sono semplificati in un certo modo, anche se qui lo stesso decreto legislativo non manca di attribuire compiti particolari alle Aziende Sanitarie Locali, però indicando specificamente che questo va fatto in coordinamento con le varie autorità competenti in materia.

Sottolineo ancora pochissime cose da questo punto di vista e poi concludo, per non rubarvi del tempo. Ci sono delle innovazioni importanti delle quali bisognerà tenere conto per quanto riguarda la sorveglianza sanitaria, perché c'è un impianto che in una certa misura è addirittura innovativo, che pone compiti nuovi non solo per l'ingresso della figura del medico competente a tutto campo in questo ramo, ma perché il medico competente ha bisogno di essere competente davvero, competente professionalmente, quindi non per definizione di legge, ma per specificità di professionalità e di conoscenza della materia. Noi abbiamo reagito nella Commissione Lavoro con molta vivacità e abbiamo avuto successo, questa volta almeno, quando ci era stato proposto di consentire ai medici competenti di farsi accompagnare, sostenere e aiutare da medici generici e in questo caso l'abbiamo spuntata; io sono convinto che questa tesi ricorrente, che peraltro non c'è solo per il lavoro marittimo e per il lavoro portuale, ma c'è in tutti i campi, di allargare il novero dei medici competenti in modo che attraverso forme, che addirittura potrebbero rasentare il subappalto o il caporalato, possono servire alla fine soltanto a un obiettivo che non possiamo accettare che è quello di abbassare il livello qualitativo. Su questo saremo sempre contrari, lo siamo stati e su questo abbiamo avuto ragione, ma bisogna mantenere questo principio con molta forza anche nell'attuazione concreta: i medici specialisti possono e debbono recare un contributo saliente per i numerosissimi problemi che si possono presentare, il resto spetta alla responsabilità del medico competente e dell'organismo a cui fa capo.

Sono state accennate anche alcune problematiche, e cioè problematiche che riguardano - dico solo quelle che mi sembrano le più salienti in questo campo - il fatto che ci sono disposizioni che non sono specificamente richiamate nei decreti, dalla movimentazione dei

carichi manuali ad altri e il fatto che quella indicazione, che peraltro non solo nei lavori della Commissione Lavoro del Senato, ma nella stessa 485 era molto esplicita, della estensione di alcune norme del 277/91 a tutto questo settore, non è stata recepita, sono due criticità notevoli che io credo debbano essere superate, non tanto immaginando modifiche legislative, quanto facendo ricorso al fatto che c'è un'indicazione comunque generale, in tutti questi provvedimenti, all'obbligo di adottare misure di sicurezza necessarie secondo la specificità del lavoro. E allora mi pare che, sia esteso il 277 ai marittimi o no, il fatto è che se ci sono dei lavori che espongono a particolari rischiosità, a particolari fattori di rischio, non c'è nemmeno bisogno di uno specifico intervento legislativo, c'è un obbligo consacrato di tener conto di indicazioni e di applicarle concretamente in questo campo.

Credo infine che da questo punto di vista potrà essere utile, visto che ormai entrano in campo anche qui numerose figure della sicurezza, garantire per tutte la professionalità, io credo che formazione e professionalità siano due carte vincenti per tutti, lo dico per i responsabili a livello dell'impresa, dell'armatore, lo dico per coloro che sono addetti, lo dico per i tecnici della materia, lo dico per i medici competenti, lo dico anche per i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza.

Mi rendo conto che in questo campo, in questo settore delicato, possono esserci dei problemi, delle difficoltà oggettive, ma ribadisco che, nel creare questa rete importantissima di rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, non si può pensare soltanto a rappresentanti di carattere sindacale, bisogna pensare a vere e proprie figure professionali, forse non nel senso tecnico della parola, ma a rappresentanti dei lavoratori che siano dotati delle necessarie competenze, della necessaria formazione per poter svolgere il loro compito non tanto, che non interessa, in misura conflittuale, quanto e soprattutto in misura che conduca a un approdo, possibilmente fondamentale e importante per quanto riguarda la prevenzione. Da questo punto di vista la recente approvazione da parte della Commissione del Senato di un disegno di legge sulle figure professionali sulla sicurezza, che io spero possa arrivare all'approdo dell'aula entro un breve lasso di tempo, dovrebbe aiutare a definire i contorni di tutte le figure professionali della sicurezza, dovrebbe sottolineare il fatto che la professionalità è un elemento fondamentale in tutti i settori e anche specificamente in questo. Credo che dobbiamo tutti sperare che quel provvedimento, con le modifiche che l'aula riterrà necessarie, ed eventualmente poi la Camera, approdi, non solo per il suo significato di messaggio che comunque è sempre estremamente importante - questa accentuazione della professionalità e questa accentuazione forte della formazione continua e permanente di tutti coloro che sono addetti alla sicurezza, è già un elemento di per sé importante - ma anche perché definire meglio i contorni delle professionalità necessarie, delle competenze e, per quanto riguarda il settore della sorveglianza sanitaria, avviare una riforma anche rispetto alle vecchie indicazioni che imponevano sostanzialmente molte visite che, in molti casi, potrebbero essere considerate superflue e che invece danno l'indicazione della necessità di interventi specialistici ma che consentono interventi mirati anziché operazioni talvolta semplicemente inutili, credo che sia di estrema importanza.

Concludo sottolineando una parola che ho detto più volte, perché ci credo: unitarietà di intenti, necessità di coordinamento e necessità di una grande volontà e di una grande decisione leale di collaborazione fra tutti gli organismi. Avete, tra tutti coloro che si occupano di questo campo, un problema enorme davanti a voi, io credo che potrete affrontarlo soltanto tutti insieme; se avrete bisogno di interventi, di appoggi, il Parlamento è a disposizione, il Governo per definizione ha assunto attualmente nel piano straordinario una responsabilità nuova e inedita e la nuova delega sicuramente sarà esercitata con il massimo vigore, fra l'altro vedo qui un esponente, quello su cui questa delega cadrà fisicamente, il Sottosegretario Guerrini. Quindi ci sono tutti gli elementi; il resto dipende da voi e io spero che voi lo affrontiate con l'unitarietà di intenti che è necessaria in un settore così delicato. Grazie.

Moderatore

Grazie, Presidente, e naturalmente La ringraziamo per le parole precise e anche per il conforto che queste indicazioni ci danno, di un'attenzione del Parlamento non superficiale ai nostri temi. Questo è un grosso conforto per tutti noi che lavoriamo in questo settore, sia dal punto di vista istituzionale sia dal punto di vista proprio di operatori della prevenzione: sapere che l'attenzione è un'attenzione mirata e che le esortazioni a produrre davvero sicurezza e miglioramento delle condizioni del lavoro provengono in primo luogo dagli organi centrali più elevati del nostro Paese, dal Parlamento in particolare.

Ringraziamo l'on. Guerrini che è riuscito a raggiungerci nonostante i problemi di trasporti, e di collegamenti difficili che in questo momento sono più acuti che in altri.

Riprendiamo i lavori. Nella seconda parte della mattinata, come sapete, dovremo allargare il ragionamento dalle istituzioni ai soggetti che sono direttamente interessati sul piano operativo per l'applicazione dei nuovi decreti, ma più in generale per l'applicazione di tutta la normativa sulla sicurezza del lavoro nelle aree portuali e sulle navi.

Cominciamo con il dottor Allegra, che parla a nome del Comitato Nazionale di Coordinamento Utenti e Operatori Portuali.

Dott. Filippo Allegra, Comitato Nazionale di Coordinamento Utenti e Operatori Portuali

Desidero innanzitutto ringraziare a nome mio e del Comitato di coordinamento degli utenti e operatori portuali gli organizzatori di questo Convegno, in quanto a loro va in primo luogo riconosciuto il merito di aver offerto un'occasione importantissima agli operatori di questo settore per esprimere le proprie valutazioni, ancorché critiche in alcuni casi, circa le nuove norme di sicurezza del lavoro marittimo e portuale contenute nei due decreti che conosciamo.

Io sono assolutamente d'accordo con un *leit motiv* degli interventi che mi hanno preceduto che è quello di puntare molto su questa esigenza di un coordinamento, come è stato prima chiamato, di un sistema integrato di coordinamento, fra i vari soggetti che sono chiamati ad intervenire con diverse competenze e ruoli in questa vicenda; perché il rischio che si ingeneri una gestione molto complicata della vicenda sicurezza e salute c'è in quanto è materia complessa. Io ho fatto una decina di anni nei Servizi pubblici locali, in particolar modo nel trasporto locale, conosco abbastanza bene il 626, adesso sto imparando queste cose, ma mi pare che anche qui, se più soggetti che debbono esprimere la loro idea con ruoli, competenze diverse, non si incontrano e non si parlano, il rischio di sovrapposizioni, di arrivare a una situazione non chiara è enorme. Quindi ben venga un coordinamento ai vari livelli in cui esso è stato proposto per gestire questa materia.

Io ritengo che il settore marittimo, proprio perché ho avuto esperienze delle stesse questioni altrove, non sia l'ultimo settore, qui non sono d'accordo con alcune osservazioni di alcuni interventi, e non sia l'ultimo settore in tema di sicurezza; venivano ricordati l'OIL, la SOLAS, ma ce ne sono molte altre, come meglio sapete, di definizioni normative, di esperienze concrete che fanno dire - e di questo ne sono fortemente convinto - che il settore marittimo era già dotato di un sistema di prevenzione per quanto riguarda la sicurezza negli ambienti di lavoro, per cui non parte da zero, o quasi, come è accaduto peraltro invece in altri settori industriali. Certo, questo ormai è storia, le direttive europee hanno, a nostro avviso, appesantito oltremodo una situazione già in tutto il paese e generalmente abbastanza in linea sulle questioni della sicurezza, però comunque abbiamo i decreti, quindi dobbiamo, come peraltro è stato brillantemente detto in precedenza, tenere conto di questo.

Dobbiamo evitare i due rischi: il primo è quello di considerare la questione della sicurezza come terra di conquista, nel senso che già oggi noi intravediamo, in situazioni locali,

qualche caso di particolare eccessivo protagonismo che complica, invece di semplificare, la gestione di questa questione; dall'altra - ed è una questione che riguarda la parte che rappresento, le imprese - bisogna non tendere ad una sottovalutazione del problema, nel senso che la questione della sicurezza è una questione che, come riteniamo di aver fatto, ma come dovremmo certamente fare di più, sta a monte di ogni altra considerazione.

Prima di arrivare a un paio di questioni, rapidissimamente, di merito sulle quali abbiamo puntato l'attenzione anche nei confronti delle Autorità, mi preme dire che, sul piano degli adempimenti in generale, rispetto al 271 e 272, ci sono complessivamente dei ritardi, però poi le cose comunque camminano. Ora, noi abbiamo come imprese, praticamente nella generalità dei casi, fatto il piano di valutazione dei rischi, ancora non tutti, credo, ma ormai la grande parte ha esaurito questo aspetto che è il principale, cioè l'elemento fondamentale.

Abbiamo anche svolto un'idea che, secondo me è quella fondamentale, di coinvolgere, in un'opera di definizione di un progetto, chiamiamolo culturale, nuovo, i vari soggetti che con noi hanno a che fare su questa partita; abbiamo a gennaio - le imprese armatoriali pubbliche e private - fatto un accordo con le organizzazioni sindacali per cui la parte, che è fondamentale, e che riguarda i rappresentanti dei lavoratori è, sul piano delle norme di indirizzo, coperta; ora le imprese stanno in queste settimane gestendo gli accordi e quindi questa questione dovrebbe andare a soluzione.

Non credo che si debba parlare di un rappresentante dei lavoratori, mi scuseranno i colleghi del sindacato, come sindacalista che fa anche il mestiere del R.L.S., ritengo che invece debba essere proprio un rappresentante dei lavoratori sulla sicurezza, cioè un esperto a diventare un esperto informatore, quasi, oserei dire, un consulente aziendale e quindi lasciare il vestito del sindacalista, che non è pertinente per la materia che trattiamo, e vestire quello del consulente, che è un elemento fondamentale all'interno del meccanismo legislativo. Su questo, comunque, l'analisi è condivisa anche con i nostri colleghi del sindacato.

Molte aziende hanno già definito la questione del medico competente e quindi anche sotto questo versante le aziende hanno praticamente predisposto convenzioni, hanno comunque scelto il medico competente e qui vorrei solo avanzare una raccomandazione: questa è una partita delicatissima sulla quale attendiamo, ma ci è stato detto che praticamente è in preparazione qualcosa, un pronunciamento; peraltro già il documento del Coordinamento delle Regioni dà degli indirizzi su questa questione. Sul medico competente noi raccomandiamo chiarezza e rapidità, nel senso che dobbiamo poter definire bene questo medico, non confondere ovviamente la inidoneità alla mansione, che è tutt'altra cosa e che riguarda il sistema sanitario che abbiamo, con la inidoneità, come veniva peraltro detto molto convincentemente dal senatore Smuraglia, specifica rispetto ai fattori di rischio, che è quella che deve valutare il medico competente.

Un accenno soltanto alla questione della formazione; noi, insieme alle organizzazioni sindacali, abbiamo puntato molto su questo aspetto, ritengo che la questione debba, come veniva già detto, coinvolgere tutti i soggetti perché è un fattore strategico, determinante; occorre anche individuare risorse finanziarie dedicate a questo, occorre definire progetti che sviluppino in modo continuativo la formazione rispetto a questo punto di vista.

Due questioni - e chiudo - ci interessa rilevare sulle quali noi - mi perdoni il senatore Smuraglia - riteniamo, se questo sarà possibile, i tempi ovviamente non sta a noi decidere, riteniamo che un intervento legislativo invece sarebbe opportuno.

Sono due le problematiche, diverse tra di loro, che tendono entrambe a evidenziare la necessità di un nuovo e deciso intervento del legislatore diretto a conferire maggiore certezza sugli obblighi imposti dai decreti e delineare una più coerente e coordinata regolamentazione di tutte le attività esercitate a bordo delle navi e nei porti, evitando in tal modo il rischio di inutili e dannose sovrapposizioni di norme e di funzioni.

Come è noto, tanto nel 271 che nel 272, è stata disegnata una specifica disciplina per i lavori di manutenzione e riparazione svolti a bordo delle navi; tale circostanza ha generato

e genera tuttora un evidente problema di sovrapposizione fra i due decreti. A titolo di maggiore chiarezza cito l'ipotesi di effettuazione di lavori di manutenzione e riparazione a bordo, effettuati in tutto o in parte da soggetti diversi dai componenti l'equipaggio, siano essi imprese o lavoratori autonomi; la fattispecie innanzitutto è disciplinata dall'articolo 10 che regola, appunto, il caso di affidamento di lavori a bordo della nave ad imprese appaltatrici; in particolare la norma in parola pone capo all'armatore e alle imprese appaltatrici un obbligo di cooperazione e coordinamento da realizzarsi nell'ambito del piano di sicurezza della nave, ex art. 6 del 271, nei documenti di sicurezza delle imprese appaltatrici redatti in base al disposto dell'art. 4 del 272. In tal modo le suddette imprese, ricevute dall'armatore dettagliate informazioni sui rischi specifici esistenti a bordo delle navi e sulle relative misure di prevenzione e protezione da adottare, dovranno cooperare all'attuazione di queste ultime coordinando gli interventi al fine di evitare interferenze con l'attività lavorativa di bordo.

Però il coordinamento di più imprese chiamate a svolgere a bordo di una nave operazioni di manutenzione e riparazione, è specificatamente disciplinato anche nell'art. 38 del 272, il quale impone all'armatore o al comandante della nave di designare l'impresa capo-commessa che dovrà a sua volta nominare il proprio responsabile tecnico dei lavori ed elaborare il documento di sicurezza di cui all'art. 4 del decreto 626.

A nostro avviso tale evidente sovrapposizione, formale e sostanziale, di discipline per un'analogha fattispecie, può essere risolta solamente con un chiarimento del legislatore diretto a meglio specificare il campo di applicazione delle rispettive norme o, comunque, con un provvedimento che abbia valenza analoga.

Riteniamo, al riguardo, che l'art. 38 del decreto 272 non può che riferirsi al caso di navi battenti bandiera straniera o in disarmo, per le quali non trova attuazione il decreto 271 con la conseguente applicazione dell'art. 10 del 271 a tutte le navi nazionali armate. Infatti, dalla lettera dell'art. 38 appare evidente come il legislatore abbia voluto identificare nell'impresa capo-commessa il soggetto al quale attribuire, in sostituzione dell'armatore, il compito di promuovere la cooperazione e il coordinamento tra le imprese chiamate ad operare a bordo delle navi, mentre tale compito, nel caso di nave nazionale in esercizio, viene assegnato esplicitamente all'armatore dall'art. 10, comma 3 del 271.

La seconda problematica, e mi scuso della lunghezza, che vogliamo portare all'attenzione di questo Convegno, peraltro già abbondantemente citata nel corso degli interventi precedenti, si riferisce al sistema dei controlli previsto nel decreto 271: l'art. 3, comma 1, individua gli organi di vigilanza nelle Autorità Marittime, nelle ASL e negli Uffici di Sanità marittima. Sin dalla fase parlamentare di approvazione del decreto, le associazioni dell'armamento hanno costantemente manifestato la propria preoccupazione e le forti perplessità connesse all'attribuzione di competenze in materia di vigilanza sul rispetto delle norme sulla sicurezza e salute dei lavoratori a bordo delle navi a soggetti diversi da quelli a cui storicamente erano sempre stati attribuiti. Ciò perché temevamo il rischio di conferire simili funzioni a strutture culturalmente abituate a gestire l'applicazione di norme, come la 626, e qui sono d'accordo che va visto come un sistema integrato, 626, 271, 272, ma è evidente poi che particolari specificità che sono di questo settore a nostro avviso vanno, e andrebbero, evidenziate con maggiore semplicità rispetto alle complicità della 626.

Temevamo infatti che conferire simili funzioni a strutture culturalmente abituate a gestire l'applicazione della 626, chiaramente concepite per l'attività di terra, non si addicesse a un settore caratterizzato da una marcata specificità operativa. D'altra parte fino all'emanazione della 271 l'attribuzione alle sole Autorità Marittime e Uffici di Sanità marittima delle competenze di vigilanza e ispezione e di sanzioni, aveva trovato costante riscontro sia nel rispetto giuridico generale, che nella disciplina speciale della materia della sicurezza.

Tale orientamento si inseriva in una consolidata tradizione legislativa nazionale per la quale all'attività marittima era - e per altri versi è ancora - affidata una disciplina speciale anche dal punto di vista della organizzazione sanitaria; del resto, già nell'art. 24 della legge

833 del 1978, istitutiva del Servizio Sanitario Nazionale, si distingueva, dalla disciplina generale in materia di igiene e sicurezza negli ambienti di lavoro, quella relativa all'esercizio della navigazione marittima e interna. Lo stesso decreto 626, all'art. 23, nell'attribuire la vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, alle ex Unità Sanitarie Locali, faceva comunque salve le competenze specifiche degli Uffici di Sanità aerea e marittima e alle Autorità Marittime, Portuali e Aeroportuali per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori a bordo di navi e di aeromobili in ambito portuale e aeroportuale.

Nonostante il precisato contesto normativo, il legislatore ha voluto comunque dare al settore un apparato di vigilanza più articolato affidando anche alle ASL la verifica del rispetto delle norme che disciplinano la sicurezza dei lavoratori marittimi e, in caso di infrazioni, l'applicazione delle sanzioni di carattere penale. Probabilmente l'assegnazione alle ASL di così rilevanti funzioni è stata preordinata all'obiettivo di raccordare il settore marittimo al sistema generale di tutela nei luoghi di lavoro. Riteniamo, tuttavia, che tale operazione sia rimasta incompleta in quanto carente, ancora un volta, nella disciplina dell'aspetto attuativo forse più importante, quello del coordinamento, punto che più volte questa mattina è stato giustamente citato.

L'articolo 41 del 271 prevede infatti che alla vigilanza, ai fini penali, debbono provvedere i tre organi citati in precedenza, in coordinamento tra di loro. A riguardo, l'art. 28 del decreto, appunto intitolato: "Vigilanza", ha impegnato i dicasteri dei Trasporti, Sanità e Lavoro ad emanare entro un anno dalla sua entrata in vigore un atto di indirizzo e coordinamento nel quale dovranno essere individuati i criteri per assicurare unitarietà e omogeneità di comportamento in tutto il territorio nazionale nell'applicazione delle disposizioni in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi. A nostro avviso, senza questo ulteriore intervento del legislatore, che a tutt'oggi sembra alquanto lontano, potrebbero farsi spazio, nella realtà applicativa del decreto, pericolose difformità di comportamento tra i diversi organi di controllo e, nell'ambito di ognuno, tra i diversi territori di competenza delle strutture periferiche. Tali difformità impedirebbero di fatto agli armatori di analizzare e disporre in modo organico il sistema di sicurezza a bordo delle navi che, a differenza di un qualunque stabilimento, sono mobili, con le ovvie negative conseguenze sull'organizzazione delle aziende; le esposte preoccupazioni ovviamente sono confermate, se possibile anche rafforzate, dalle prime linee di indirizzo che sono oggetto anche del nostro dibattito, proposte dal Coordinamento delle Regioni.

In particolare desidero richiamare l'attenzione - e concludo - di questa platea autorevole sulla pericolosità della soluzione applicativa ivi proposta in materia di ripartizione dei compiti di vigilanza in base alla quale, data la sfera non esattamente sovrapponibile delle competenze dei tre soggetti preposti dalla legge, viene attribuita a ciascuno "Sia - sto leggendo - la capacità di iniziativa nelle attività di ispezione e controllo, sia la potestà prescrittiva in presenza di violazioni penalmente sanzionabili anche indipendentemente l'uno dall'altro."

Al di là delle considerazioni di opportunità, tale soluzione pone a nostro avviso anche seri dubbi di compatibilità con le norme costituzionali e di legge che regolano l'applicazione delle leggi penali, è noto infatti che il sistema giuridico che ci appartiene è imperniato sul fondamentale principio della certezza della legge penale, certezza che non può limitarsi alla esatta determinazione nel tempo e nello spazio del fatto considerato reato, ma deve estendersi anche alla fase di accertamento del fatto medesimo che non può essere lasciato all'autonoma determinazione di una pluralità di soggetti aventi cultura e riferimenti e organizzazioni diverse.

Io ringrazio, ci riteniamo a disposizione, ovviamente come coordinamento nazionale del sistema portuale perché riteniamo che, come è stato più volte citato dai relatori che mi hanno preceduto, questa materia che, peraltro, è una scommessa ed è anche una scommessa in termini culturali per tutti i soggetti che hanno le diverse responsabilità, è una materia che va seguita e monitorata da subito e quindi il nostro settore, la parte che rappresen-

to, è disponibile a entrare con le modalità che si riterranno opportune in questo coordinamento e quindi fornire, anche per imparare ovviamente, non solo per dire le nostre questioni, tutto il contributo che possiamo dare. Grazie.

Moderatore

Grazie per la relazione e anche per la serie di proposte, di dubbi o di approfondimenti che ci sono stati segnalati. Naturalmente io ritengo che sia opportuno sempre richiedere miglioramenti nella norma, ma vedere anche se riusciamo a fare un passo in avanti in un'applicazione più dinamica e più produttiva del sistema di sicurezza. Questo è il nostro obiettivo, lo abbiamo dichiarato prima, non è l'obiettivo semplicemente di vigilare e di controllare che ci sia l'applicazione formale della norma, ma che la norma produca effettivamente il miglioramento della situazione attuale; purtroppo i fatti a volte ci danno torto, ne abbiamo avute, e ne abbiamo di conseguenze sui lavoratori che vorremmo evitare d'ora in avanti. Credo che il concorso e l'alleanza siano fondamentali, la proposta è proprio di costruire insieme un sistema più partecipato, più immediato e più efficace su questo.

La parola adesso alle organizzazioni sindacali. Il Sig. Angusti, che parla, credo, per tutte e tre le confederazioni: sentiamo un po' i suggerimenti e le osservazioni che ci fanno le parti.

Sig. Gianfranco Angusti, CGIL-CISL-UIL

Sia, e non mi succede sovente, per l'assenso con la relazione della dott.ssa Rosaria Carcassi, sia per la possibilità di produrre poi del materiale specifico e magari intervenire nelle sessioni tematiche del pomeriggio, permettetemi di tagliare questo intervento non dal punto di vista di chi analizza tecnicamente se queste due normative sono un passo avanti o hanno dei limiti. Io faccio parte di quel mondo che quei due decreti li ha voluti: la storia a volte ci aiuta a capire limiti, difetti e anche cosa fare nell'immediato.

Noi lavoratori, in questa realtà, chi più, chi meno, sia nel settore del lavoro marittimo, che in quello portuale, che in quello delle riparazioni navali, più o meno con varie gradazioni, abbiamo preso in mano una bandiera, quella della prevenzione e della sicurezza del lavoro e lo abbiamo fatto di fronte a responsabilità e a silenzi pesanti; cioè giacevano linee di indirizzo, regolamenti che dovevano portare all'applicazione dell'OIL, la convenzione internazionale, e successivamente alla 626, o addirittura alla Legge 84 del '94 che, vent'anni, non uno, continuavano a non essere emanati. Qualche volta si cominciavano a mettere in piedi gruppi di lavoro, commissioni tecniche a livello ministeriale, con la presenza di tutte le parti sociali, ministeri; chi veniva, chi non veniva, chi veniva per far saltare tutto, da più di vent'anni. Al punto tale che a un certo punto questo sindacato, CGIL-CISL-UIL, ha deciso che fosse ora di rompere; perché, è vero, nel frattempo la rivoluzione del lavoro nei porti, nel settore marittimo, nella cantieristica, l'impennata tecnologica della produttività, la concorrenzialità internazionale hanno fatto sì che comunque ci svegliassimo un po' anche noi e prendessimo in mano il discorso delle regole del nostro mondo, del nostro modo di lavorare.

Questo sindacato, CGIL-CISL-UIL, a un certo punto, sostituendosi ai poteri e ai compiti dello stato, ha elaborato un proprio regolamento - e mi riferisco in modo particolare al settore portuale e delle riparazioni navali - come azione di provocazione perché era quello che il potere legislativo doveva fare. E non mi riferisco, tanto per capirci bene, anche ahimè, alle soventi fermate o scioperi a cui, in questa o in quella realtà lavorativa nel nostro Paese, ci hanno costretto le morti sul lavoro, no, abbiamo proprio fatto sciopero soltanto per raggiungere questo obiettivo, a prescindere dagli eventi luttuosi.

Poi questa azione ha consentito di mettere in moto di nuovo, questa volta in maniera efficace, la macchina, si era prodotto un materiale che noi ritenevamo congruo, adeguato,

frutto anche di un delicato equilibrio di presenze, perché c'eravamo noi, c'erano i soggetti titolati, in quella Commissione, c'erano le controparti.

Quando ci pareva di essere arrivati in fondo e questo prodotto arriva in mano al legislatore, il legislatore ritiene che io, che noi siamo dei separatisti, dei derogatori o dei soggetti che contribuiscono alla deregolamentazione. Se ho sbagliato, mi prendo la colpa, chiedo che sia almeno riconosciuto il fatto che noi la buona volontà l'abbiamo messa e l'obiettivo era un altro, era ben altro; noi volevamo far rispettare le convenzioni internazionali e la 626 in questi settori, questo era l'obiettivo. E abbiamo visto con quale difficoltà la normativa vigente fosse in larga parte difficilmente applicabile per la complessità, la promiscuità, non la atipicità; la atipicità per noi non era vista come deroga, ma come normative che integrassero e ci aiutassero in questa battaglia.

Ora, stranamente, chi di noi ha fatto questa battaglia, chi ha voluto queste cose, oggi, rispetto alla 271 e 272, in parte si sente sconfitto, è sbagliata questa cosa qua, è una battaglia che stiamo facendo in questi giorni, perché questo strumento, rispetto a quello che era il nostro desiderata, è largamente, oggi, evaso e rischia di essere inefficace.

Non ci rinuncio, io lo considero un punto di partenza sul quale non mollo, ci tengo i denti sopra e non mollo una virgola, per andare avanti, e anch'io sono contrario a interventi, a modifiche legislative, probabilmente rischieremmo di perdere altri vent'anni e non ci penso neanche un minuto. Però quello che ci dobbiamo dire è che se parliamo di limiti o di passi avanti, il 271 e il 272 sono largamente inapplicati, anzi, uno, il 271, del tutto e l'altro, il 272, a macchia di leopardo; se dovessi parlare da lavoratore, dovrei dire che non me ne sono neanche accorto di che cosa è cambiato dopo l'emanazione dei decreti e siccome quei lavoratori li a me tirano le orecchie, perché hanno creduto a questa battaglia, l'hanno fatta davvero, non a chiacchiere, non a discorsi o a sofismi, e non mi riferisco ai morti, mi riferisco al lavoro fatto, agli scioperi su quel regolamento, mi fanno le orecchie lunghe come un somaro perché ci credono e vorrebbero vedere che queste cose potessero avere un minimo di efficacia.

Questa è la verità, cioè in quella mappa che la dott.ssa Carcassi ha tracciato nel suo intervento, dove si vedevano i puntini dei porti con presenza di servizi delle ASL, quella rappresentata è meno della metà della portualità italiana, cioè i porti italiani - e qua oggi giustamente è stato detto che dovremmo affrontare anche i problemi della pesca - sono 144, quelli che hanno vocazione commerciale sono più di 40; quelli della mappa li ho contati, erano 18, meno della metà, ripeto, quindi questa è la realtà.

Io credo però che il primo impegno che ci dobbiamo prendere oggi è che le norme siano applicate. Io concordo con la dott.ssa Carcassi quando diceva che dobbiamo lavorare in termini di sistema, dobbiamo evitare differenziazioni nell'applicazione fra area e area del territorio. Io so che qua ci sono anche presenze di strutture di lavoratori del sud del nostro Paese, delle realtà portuali marittime e la cantieristica anche del sud, non solo del nord. Vi lascio pensare cosa significa il parlare di ASL, e non solo di questo, ma parlare anche di Autorità portuale, laddove è istituita, ma lasciamo perdere.

Questo è il quadro. Quindi, la prima cosa da fare, vera, è vedere - e sono d'accordo con il senatore Smuraglia - le cose da fare perché questo strumento sia quello per il quale qualcuno di noi ha creduto, e continua a volerlo realizzare.

Passo alle cose da fare. Io penso che l'uniformità sul territorio nazionale - del resto i provvedimenti lo prevedono - sia quella di definire delle liste di controllo, dei piani di rischio, cioè recuperare quegli strumenti che garantiscono una univocità di comportamenti su tutto il territorio nazionale. In questo caso credo che vada recuperata una distonia, non so con quale strumento sia possibile farlo, un limite grosso del 272 in modo particolare. Ora, qualcuno ha fatto una battuta, in parte la condivido, in parte no, cioè mi diceva: c'è la Francia, c'è l'Inghilterra, c'è il Tunnel, la Francia e l'Inghilterra sono la stessa cosa. Sulla nave c'è lo scafandrone per salire o meno, quindi terra-nave sono la stessa cosa: no, cioè, come dire, se c'è

il Tunnel, la Francia e l'Inghilterra sono la stessa cosa. No, per piacere, queste sono semplificazioni.

C'è un problema che riguarda il discorso terra e nave e nel 272 sparisce, si tende a non evidenziare la responsabilità del comando della nave. E guardate, che il mio compito non è quello di rappresentare il malessere dell'impresa portuale, non ci penso neanche cinque minuti, il problema è che il più delle volte queste contraddizioni poi si scaricano sul fatto che nessuno risponde.

Credo che sia un problema sul quale occorra andare a ulteriori chiarimenti, cosa che del resto credo sia ampiamente condivisa anche in quel passaggio della relazione della dott.ssa Carcassi sulle difficoltà sulle quali occorre da subito intervenire con chiarimenti.

Poi c'è la questione del coordinamento. Permettetemi una battuta: unicità di controllo e tre soggetti. Ora, io uno e trino che funzioni nella storia dei secoli ne conosco uno solo ed è quello sacro. E' una battuta ma qua c'è un grosso problema. La legge 272 dice "Possono ...", e già il "possono" ha fatto sì che al momento, al di là degli strumenti di coordinamento che già preesistevano e della buona volontà di alcune realtà territoriali, non esiste un porto in Italia dove si è realizzato questo momento di coordinamento, uno! Uno! Con riferimento al 272, al di là dei coordinamenti, laddove già preesistevano in alcune realtà, anche in maniera molto efficace, ripeto, quel tipo di coordinamento di igiene e sicurezza del lavoro non c'è da nessuna parte - neanche in questa città che pure passi in avanti ne ha fatti sostanziali in questo ultimo periodo, in riferimento anche ai gravi eventi che sono successi - in nessun porto!

Allora il problema è: ci sarà un motivo? Tra un po' questi provvedimenti compiono un anno, ci sarà un motivo perché non si sono fatti i coordinamenti? Probabilmente "uno e trino" funziona bene solamente Quello là e basta. Ma siccome anche qua non possiamo andare a modificazioni di sorta, perché non provare altre cose? Fermo restando il coordinamento, le competenze, eccetera, perché non li mettiamo assieme i vari soggetti? Perché quella sinergia non cominciamo a farla sperimentare assieme? Poi lo strumento è quello della convenzione, del protocollo, si può vedere. Mettiamoli tutti nello stesso ufficio, cioè, finiamola, perché di fronte a una chiamata che poi magari il motivo della chiamata provoca un incidente, tu fai tre telefonate e tutte e tre rispondono: "Non tocca a me", e ti passano un altro, poi quell'altro e poi quell'altro ancora; se sono tutti e tre nello stesso ufficio, verranno in due, ma quei due li rispondono al problema.

Pare anche qua un'ipotesi quasi semplicistica? E va bene, partiamo dalle cose semplici; non mi voglio complicare la vita, però, siccome ci credo, partiamo dalle cose semplici.

Quindi, credo che il problema del coordinamento sia quello di riuscire a correggere quel "può" (riferito all'Autorità Portuale che può istituire il Comitato di Igiene e Sicurezza) in "devo", la legge dice: "Può, possono", e quando in Italia si dice "possono"..... No, "devono"! E poi, operativamente, mettiamoli in condizioni di esprimere sinergie, troviamo le soluzioni tecniche - ripeto, convenzioni, protocolli, uffici, un solo telefono per tutti e tre, se si potesse - ma cominciamo a far vedere che questa sinergia è possibile realizzarla.

Formazione e informazione. In quel regolamento che è stato cassato dal Parlamento c'era una piccola nota - nel nostro lavoro, formazione significa non soltanto formazione per quanto riguarda i temi della sicurezza, ma anche professionalità dell'operatore che opera, perché la professionalità è la conoscenza del proprio lavoro, è la condizione per evitare il rischio. Tant'è che noi avevamo messo, legandoci alla OIL, il concetto che chi opera in determinate situazioni, in attività promiscua, e via dicendo, avesse l'abilitazione; quindi c'era un legame tra sicurezza e professionalità, conoscenza del proprio lavoro e capacità di poter anticipare il pericolo e il rischio.

E questa cosa non c'è più. Ora, mi auguro tanto che per un verso si faccia formazione sui temi della sicurezza e per l'altro verso, siccome abbiamo anche un tavolo aperto per fare il contratto unico dei lavoratori dei porti, anche questa cosa del contratto unico, altra regola

fondamentale insieme a quella della sicurezza, ci consenta, perlomeno, sul piano della classificazione del personale, di recuperare qualche cosa in questo senso.

Modifiche, strumenti, tempi e risultati. Io credo che, se non riusciamo a farlo oggi di definire questi passaggi, perché io considero questa giornata una grande cosa, ringrazio chi l'ha fatta e lo sa chi mi conosce, ho tutto nel DNA meno che la diplomazia, credo che se non oggi comunque a partire da oggi, con la discussione che faremo, con i contributi che verranno dal dibattito, dobbiamo individuare la sede di un nostro coordinamento a questo livello, per definire alcuni obiettivi e tempi e gli strumenti per raggiungerli e realizzarli. Dico questo perché io sono d'accordo con il senatore Smuraglia, pensare oggi a modifiche significa perdere altri vent'anni, però sono anche d'accordo che su alcune cose si devono fare delle correzioni, su altre cose bisogna fare delle verifiche, individuare le cose concrete da realizzarsi. Perché io non mi sento così ma i lavoratori che sono qui presenti e che hanno fatto la battaglia per raggiungere nuove regole dentro il nostro mondo, a tutela della salute e della vita dei lavoratori, in questo momento da quei decreti si sentono sconfitti.

Moderatore

Grazie per l'intervento. Naturalmente anche questo ci pone ulteriori problemi, noi pensiamo invece di poter fare un passo in avanti, la nostra proposta è di fare un passo in avanti insieme, non ci sentiamo ancora sconfitti, poi ce lo dimostreranno i fatti se abbiamo ragione o no, senza voler fare, naturalmente, nessuna polemica.

Adesso abbiamo l'Ammiraglio De Stefano per le Capitanerie di Porto che sono, naturalmente, l'altro soggetto importante, uno dei soggetti più coinvolti in queste azioni anche dal punto di vista degli interventi diretti e del coordinamento e delle proposte innovative su come operare per migliorare la situazione, non per rimanere nel passato. Grazie.

Ammiraglio Sergio De Stefano, Comando Generale delle Capitanerie di Porto

Grazie Presidente, grazie alla Conferenza dei Presidenti delle Regioni per questo Convegno e per aver voluto invitare il Comando delle Capitanerie di Porto, di cui io mi faccio latore del saluto e degli auguri.

E' un Convegno particolarmente importante dove noi delle Capitanerie ci confrontiamo in prima linea, ci confrontiamo a bordo, ci confrontiamo a terra e per vecchia tradizione siamo stati un po' i custodi di questo mondo, qualcuno dice 'speciale', io dico 'estremamente complesso', 'estremamente specifico' ma che sicuramente deve essere ricondotto, almeno per quanto riguarda questo aspetto della sicurezza, della salute e dell'igiene dei lavoratori, nell'alveo di quella che è la legislazione comune.

Io ho preparato un bell'intervento, tutto patinato, con tutti i riferimenti, però vi faccio grazia, perché molte delle cose che avevo scritto sono state encomiabilmente dette dalla dottoressa Carcassi, che ha fatto un intervento estremamente lucido, ha detto le singolarità, le opportunità dei due decreti, ha espresso le criticità su cui mi trovo estremamente convinto. Ma anche lo stesso senatore Smuraglia ci ha illustrato anche la battaglia giuridico-politica, oserei dire, con cui si è pervenuti a voler introdurre anche nel mondo marittimo e portuale i concetti, che poi ci venivano prescritti dalla Comunità Europea; alla fin fine, non è che potevamo farne a meno di portare la 626 nell'ambito marittimo e portuale. Volendo fare un piccolo excursus cronologico, noi siamo passati da una competenza, bisogna dirlo, un po' generica e generalizzata che avevano solo le Capitanerie di Porto, che regolavano tutto e per tutto, ma erano i tempi del '40, erano i tempi in cui i fenomeni produttivi, i cicli produt-

tivi erano estremamente più semplici, meno complessi, meno articolati di ora. Per cui l'Autorità sorvegliava, controllava, imponeva dei precetti forzatamente generalizzati, forzatamente generali perché non poteva essere a conoscenza dei vari cicli produttivi.

Lo stesso è stato fatto nel '94, gli stessi compiti sono stati demandati all'Autorità Portuale, ma con la 626 (che è dello stesso anno, tra l'altro) si è operata questa rivoluzione, come ho già detto in un altro Convegno, copernicana per cui il centro di responsabilità si è voluto porre nell'imprenditore: è l'imprenditore che conosce i cicli produttivi, che conosce le pericolosità e le rischiosità del proprio lavoro, è l'imprenditore che, in dialettica con i lavoratori (la 626 parla di lavoratori, nel caso specifico anche lavoratori portuali), deve elaborare quel documento di sicurezza che deve essere poi tenuto nel posto di lavoro, su cui poi bisogna semplicemente controllare che sia rispettato.

Sono state avanzate due particolari esigenze, in tutti gli interventi è venuta una parola, da quello istituzionale - sia Carcassi sia il Presidente della Commissione Lavoro l'hanno evidenziato - ma anche gli interventi precedenti al mio e credo lo diranno anche gli interventi successivi: la parola 'coordinamento', il coordinamento nella vigilanza e nel controllo. Pensate che io sono Capoufficio Coordinamento del Comando generale ed è la cosa più difficile del mondo coordinare, porto le stelletto quindi dovrebbe essere più facile avendo possibilità gerarchiche. E' difficilissimo coordinarsi, ma soprattutto diventa più difficile nel momento in cui sono enti dipendenti da diversi dicasteri e con diverse filosofie, con diversi obiettivi nella loro azione di controllo e vigilanza, ma è necessario trovare un tavolo unico di confronto, dove poter avere unicità di intenti. Si richiamava l'articolo 28 del 271 per le linee di indirizzo e di coordinamento che devono emanare le Amministrazioni, io penso sia stato un lapsus freudiano, senatore Smuraglia, Lei ci ha detto "e lo stiamo facendo subito" però poi l'articolo 25 della 626 sono cinque anni che lo stiamo aspettando. Mi rivolgo ora, scusate questa perenzione, al rappresentante del Governo - perché questi atti di indirizzo e coordinamento dal centro arrivino, perché in periferia si possa poi operare in sede locale. Perché in sede locale si è sicuramente dissimili da porto a porto, vi sono esigenze diverse ed alcune volte contrastanti, a noi interessa che arrivino le linee guida; lasciate poi alla Aziende Sanitarie Locali, alle Capitanerie di Porto, alle Autorità Portuali, secondo le rispettive competenze, alla Sanità Marittima, perché no, al Comando dei Vigili del Fuoco per l'aspetto specifico dell'uso della fiamma, lasciate a noi la possibilità, poi, di poter disciplinare localmente, seguendo però direttive comuni.

Ritengo che noi possiamo essere estremamente efficaci. Nella 271 si fa richiamo al Port State Control, dove si esprime l'auspicio che anche sulle navi estere si possano operare gli stessi controlli utilizzando lo strumento del Port State Control - il Port State Control non è altro che un controllo che viene fatto dall'Autorità alle navi di bandiera estera che scalano i nostri porti per riscontrarne lo standard minimo di sicurezza; sicurezza proprio intesa ai fini della navigazione, che poi, ovviamente, è prodromica anche alla sicurezza dei marittimi a bordo perché, se la nave è sicura, saranno sicuri anche i marittimi.

C'è voluto del tempo, però mi piace leggere dei dati, tre dati che tra l'altro sono anche sulla stampa: "Le Autorità Marittime italiane, quindi il corpo delle Capitanerie di Porto, lo scorso anno 1999, ha effettuato ben 2.194 visite su navi estere raggiungendo la quota sulle navi approdate del 42,27% su un obbligo del 25% a carattere comunitario", quindi siamo ben oltre gli altri Stati comunitari, i mitici Stati del nord che vengono sempre menzionati. Siamo bravi anche noi italiani e su queste navi ne abbiamo ben contravvenzionate, fermate, raccomandate, 1.023 di cui 211 addirittura detenute. Questo dimostra che, se si vuole, si possono fare i controlli, si possono ottenere risultati, si possono migliorare gli standard di sicurezza sia a bordo sia a terra.

Però proprio in riferimento alla 271 - una piccola nuance con la relazione della dottoressa Carcassi - io credo che la mancanza di regolamento sulle caratteristiche costruttive delle unità, quello previsto dall'articolo 34 del 271 e la impossibilità quindi che i piani di costruzione della nave siano sottoposti alla verifica della Commissione territoriale e all'approvazio-

ne del Ministero siano elementi estremamente emblematici e stoppino per molti aspetti la vigenza della legge; gli Armatori, mi risulta, rispondendo a una interrogazione fatta questa mattina da un relatore, stanno presentando tutti i piani di sicurezza relativi alle unità, però li stanno presentando sulla base di una disciplina normativa, la 1045 e le convenzioni che man mano si sono succedute, che potrebbe, non dovrebbe essere, ma potrebbe essere diversa dal regolamento che avremo poi, una volta definito con l'articolo 34. Questi piani di sicurezza, però, il Ministero non riesce ad approvarli né le Commissioni possono pronunciarsi perché le Commissioni nuove non sono ancora istituite perché non potrebbero lavorare, perché dovrebbero lavorare le Commissioni della 1045; credo che questo regolamento che, da notizie di Ministero, sembrerebbe che sia a livello di rifiniture fra i tre dicasteri interessati, il Lavoro, Sanità e Trasporti, debba essere pronto a giorni, a breve quindi potranno scattare tutte quelle adempienze e il funzionamento di quelle Commissioni territoriali a cui io ritengo di poter annettere grandissima importanza, proprio al fine del famoso coordinamento; perché in quella sede si potranno incontrare le varie realtà istituzionali a cui è demandata la vigilanza e il controllo, ma non intesi in senso repressivo, perché credo che su questo i lavoratori siano d'accordo, a noi non interessa vedere i responsabili dopo che è successo il fatto, interessa che il fatto non succeda, quindi che sia un'azione di natura preventiva.

Questo seminario viene dopo un seminario cui ho partecipato a Livorno dove è stato trattato il tema analogo anche se limitato semplicemente all'aspetto del 272. Colgo l'occasione per ribadire ancora una volta che il 272 è una norma buona che va forse interpretata, ma non ipotizzando decreti o altro, richiamandomi alla giustissima considerazione del senatore Smuraglia; bastano delle circolari interpretative perché possano chiarire i limiti e le competenze, perché si possa stabilire quell'obbligo di cooperazione e di fornire notizie, da parte del Comandante dell'unità navale nei confronti del titolare delle imprese, ma non certo la corresponsabilità perché uno solo deve essere il centro di imputazione della responsabilità; non possiamo ipotizzare due o tre responsabili perché a questo punto avremmo veramente la difficoltà di poter percepire chi ha sbagliato o meno.

Lascero un mio scritto, se saranno fatti gli atti, dove più pieni sono i riferimenti, e vorrei chiudere qui. Grazie.

Relazione a cura del Contrammiraglio (CP) Sergio DE STEFANO

(Consegnata al convegno)

Le innovazioni normative intervenute negli ultimi anni nel settore della portualità complessivamente intesa suggeriscono la necessità di effettuare un "punto di situazione", anche allo scopo di avere una visione d'insieme della disciplina esistente attributiva di funzioni e regolatrice di situazioni/fattispecie concrete.

In particolare, si vuole soffermare l'attenzione sul concetto di sicurezza nel settore esaminato, obiettivo questo per il cui perseguimento risulta necessario rintracciare le competenze e le responsabilità degli organi preposti.

In tale contesto, si ripercorre storicamente l'insieme delle fonti normative di settore dalle più generati e "rudimentali", contenute nell'art. 81 del Codice della Navigazione, alla riforma della portualità avvenuta con la legge n. 84/1994 e successive modificazioni ed integrazioni, per giungere alle innovazioni contenute nei decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999, estensivi dei criteri e principi sulla sicurezza del lavoro al settore marittimo *lato sensu*.

Risulta evidente come tale disciplina, muovendo dall'esperienza di salvaguardare la sicurezza in generale, si sia via via indirizzata alla protezione di un interesse divenuto sempre più specifico e consistente nella tutela delle salute del lavoratore negli ambienti lavorativi.

I primi provvedimenti normativi citati, difatti, cristallizzano l'attenzione su profili generali, risiedendo la relativa *ratio legis* nel concetto di sicurezza complessivamente intesa.

Recita, infatti, l'art. 81 del codice della navigazione: *"il Comandante del Porto provvede per tutto quanto concerne in genere la sicurezza e la polizia del porto o dell'approdo e delle relative adiacenze"*.

I profili che emergono dalla lettera del predetto articolo, cui l'intero specifico istituto si associa per regolare numerose e variegate fattispecie, sono storicamente ancorati al concetto tradizionale per cui la pubblica autorità "sorveglia" e vigila su tutte le attività, intervenendo con remissione di precetti e divieti con i quali esercita quelle funzioni di polizia amministrativa di natura squisitamente preventiva.

La suddetta funzione, pur adempiendo ad un ruolo sociale sicuramente meritorio, suscita qualche perplessità in ordine alla sua efficacia reale perché non sempre in grado di penetrare in tutte le specifiche realtà lavorative per "scovare" ed evidenziare le fonti di pericolo "nascoste" non percepibili con un'analisi generale e generalizzata operata da un'autorità oggettivamente non sempre a conoscenza dei cicli produttivi, taluni dei quali particolarmente complessi e specializzati.

Inoltre, veniva a crearsi quasi una dicotomia spontanea tra l'organo pubblico e il responsabile dell'impresa che avrebbe dovuto adempiere alle "imposizioni" non sempre ritenute adeguate ai vari profili lavorativi ed allo scopo cui tendevano.

La legge di riforma del sistema portuale n. 84 del 1994 come novellata con la legge n. 647/1996, non trasforma il ruolo della pubblica amministrazione, ma "affianca" all'Autorità Marittima un nuovo soggetto giuridico a cui viene dato una collocazione pubblicistica ben determinata con relative attribuzioni di compiti e funzioni.

Vengono, infatti, create le Autorità Portuali alle quali, oltre i compiti specificamente indicati nell'art. 6 della legge stessa, spettano i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa.

L'entrata in vigore del decreto legislativo n. 626 del 1994 opera, poi, com'è noto, una rivoluzione copernicana nel settore perché identifica il concetto di sicurezza, incanalandolo nel significato ristretto di sicurezza ed igiene del lavoro e avvicinandolo, così, al modo in cui lo intende l'imprenditore, responsabile e vero profondo conoscitore dei cicli produttivi, nonché potenzialmente in grado di individuare con sagacia e precisione le fonti di pericolo per i lavoratori.

Dette disposizioni, imponendo tra l'altro, per ogni impresa, che venga redatto un piano di sicurezza, consentono ai lavoratori di prendere parte, attivamente, alle predisposizioni delle misure idonee per fronteggiare ogni situazione di pericolo insita nelle varie fasi del ciclo produttivo e di confrontarsi con il responsabile sulla sicurezza per ottimizzarne ogni decisione.

Si assiste, così, ad un cambiamento di concezione, le norme generali ed astratte, cioè, si trasformano in specifiche prescrizioni che riguardano aspetti determinati, facilmente percepibili, anche perché frutto di un'analisi congiunta lavoratore/imprenditore riferita a situazioni concretamente note anche nei particolari.

Il responsabile alla sicurezza, l'imprenditore, che può delegare tale incarico nei casi di organizzazioni più complesse, diviene fulcro del sistema e nel contempo indirizza consapevolmente i propri investimenti anche nel settore della sicurezza, ottenendone un significativo ritorno non solo sotto il profilo sociale.

Tali aspetti innovativi hanno riverberato i propri effetti benefici anche nel settore marittimo e portuale attraverso due atti di normazione consecutivi rappresentati dai decreti legislativi nn. 271 e 272 del 1999.

Il primo, naturale successore della vecchia normativa sull'igiene e abitabilità di cui alla legge n. 1045 del 29.06.1939, l'altro che ripercorre e settorializza nel campo marittimo criteri e principi del decreto legislativo 626/1994, fonte normativa questa che tra l'altro statuisce "restano ferme le competenze in materia di sicurezza e salute dei lavoratori attribuite agli

Uffici di sanità marittima ed alle Autorità marittime e portuali"; con ciò il legislatore ha voluto esternare un criterio di collegamento tra vecchia e nuova disciplina, evidenziandone non una divergenza ma un'evoluzione frutto del comune divenire della materia tecnica e giuridica.

In particolare, il decreto legislativo n. 271 definisce, preliminarmente, il proprio campo di applicazione, individuandolo in tutti i locali presenti a bordo delle unità mercantili o da pesca frequentati dal lavoratore marittimo, siano essi chiusi o aperti, in cui detti lavoratori esplicano normalmente la propria attività lavorativa a bordo e nei quali sono presenti macchinari di propulsione, caldaie, apparati ausiliari ed altri di vario genere, ivi compresi locali destinati al carico, depositi ed officine.

In tale contesto, è opportuno sottolineare che al momento sembra applicabile solo una parte del decreto legislativo n. 271, essendo in genere tali disposizioni condizionate dall'emissione di un apposito provvedimento cui lo stesso decreto legislativo fa rinvio e nelle more dell'emanazione persiste la vigenza della vecchia normativa rappresentata dalla legge 16 giugno 1939, n. 1045.

Al riguardo è opportuno evidenziare il rinvio operato dall'art. 34 all'emissione di un regolamento che, includendo le pertinenti convenzioni internazionali, disciplini l'aspetto meramente tecnico di tutto ciò che è riconnesso alla materia dell'igiene e abitabilità.

Ne consegue che i contenuti del nuovo regolamento, destinato a sostituire la vetusta normativa del 1939 oltre ad integrare le prescrizioni del D.Lvo. n. 271, ne costituiscono parte preminente se non addirittura e per certi versi prodromica.

Infatti, prescindendo dalla disciplina di talune fattispecie che assurgono in linea di principio a criteri che sorreggono l'intero dettato del decreto legislativo n. 271, l'atto attuativo si pone quale presupposto per l'accertamento di quelle situazioni che dovranno sussumersi proprio all'emanando regolamento.

E' evidente che il D.Lvo. n. 271, per taluni aspetti, regola in modo esaustivo ed indipendentemente certe fattispecie.

Al riguardo, ci si riferisce al regime degli obblighi posti in capo a taluni soggetti (Armatore, Comandante, lavoratore marittimo, progettisti, costruttori etc.), al limite dell'orario di lavoro a bordo, all'organizzazione dei servizi di prevenzione, alla nomina del responsabile e del rappresentante alla sicurezza, all'assistenza sanitaria, alla nomina di un medico competente, ecc..

Ma permangono situazioni/fattispecie che non possono essere prese neanche in considerazione se non si conosce con certezza la portata reale delle norme che ne disciplinano ogni profilo rilevante.

Si pensi, in tal senso, alla specificità e alla particolarità del regolamento che prescriverà con comandi perentori, *in limine*, i criteri che dovranno essere fatti propri dai piani e progetti da presentare per un esame preventivo alla Commissione, ma anche tutte le caratteristiche di alloggi, locali cucina, infermeria di bordo, mezzi d'accesso a bordo, impianti di ventilazione, sistemi di protezione, sistemi di condizionamento, tenuta delle cambuse etc.

Aspetti quelli menzionati che lungi dal costituire un elenco completo dovranno "a fortiori" avere un punto di riferimento in una norma concreta.

In ragione di quanto precede, sembra di poter affermare che gli stessi lavori della commissione ma anche le modalità nonché la compiutezza del regime delle visite a bordo verrebbe privato della necessaria funzionalità e sistematicità che il raccordo posto con il rinvio operato dall'art. 34 renderà completo.

E' ovvio che, muovendo dal principio che la legge persegue, godano di adeguata attenzione e tutela, in analogia ai locali di lavoro, anche i locali di servizio e i locali alloggio.

In concreto, le misure attuative miranti alla prevenzione degli infortuni vengono originate da una valutazione generale delle situazioni pericolose per la salute e la sicurezza, correlate all'esercizio dell'attività lavorativa a bordo.

Le misure preventive individuate sono frutto di un'analisi che mira all'eliminazione dei

rischi attraverso una riduzione degli elementi di pericolo, dalla fase di progettazione della nave e degli apparati alla fase di gestione tecnico-operativa dell'unità stessa.

Inoltre, non sono trascurati aspetti, solo apparentemente di secondo ordine, quali, tra gli altri, idonee misure igieniche, misure di emergenza in caso di operazioni di soccorso, antincendio, abbandono nave e di pericolo grave ed immediato, impiego di opportuna ed idonea segnaletica di sicurezza.

Dai principi enunciati, derivano gli obblighi per l'armatore ed il comandante, tra i quali spiccano la designazione del responsabile e del personale addetto al servizio di prevenzione e protezione dei lavoratori marittimi, la designazione del medico competente, l'organizzazione del lavoro a bordo, in modo da ridurre al minimo i fattori di fatica, la limitazione al minimo del numero dei lavoratori esposti a rischi di ogni genere, la tenuta a bordo del registro degli infortuni e l'attuazione delle misure tecniche ed organizzative adeguate per ridurre al minimo i rischi connessi all'impiego delle attrezzature di lavoro presenti a bordo.

In particolare per ciò che riguarda l'armatore, questi non può delegare alcuni degli obblighi/funzioni menzionati e di cui all'art. 6 del decreto n. 271, in quanto riflettenti i propri effetti nel sistema di sicurezza.

Ogni aspetto della specifica materia esaminata assume altresì importanza nelle operazioni e servizi portuali, ragion per cui il legislatore ha ritenuto di porre in essere una disciplina *ad hoc*.

Il campo di applicazione di tale atto riguarda, come detto, le operazioni e i servizi portuali e tutte le attività rivolte alla manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale.

In più, in considerazione del significativo ruolo svolto dal datore di lavoro, si provvede ad individuarlo espressamente nel titolare dell'impresa portuale, nel Comandante della nave che si avvale dei membri dell'equipaggio per i servizi e le operazioni portuali, in regime di autoproduzione, o per operazioni di riparazione e manutenzione navale, nel titolare dell'impresa di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi.

In relazione al tipo specifico di attività svolta, il datore di lavoro predisporre il "documento di sicurezza" che tiene conto della qualità, quantità, tipologia e consistenza delle operazioni tutte, allo scopo di predisporre misure atte a prevenire eventi pregiudizievoli di diversa natura.

In tale contesto vengono in evidenza le iniziative governative miranti alla formazione dei lavoratori.

La normativa pone specifici precetti per i vari interventi lavorativi nelle stive, nei locali chiusi, durante le fasi di chiusura ed apertura dei boccaporti, etc., enucleando regole certe che costituiscono, in tutte le manifestazioni operative, punti fermi per predisporre misure di prevenzione adeguate.

Ritornando alla prima parte della trattazione, viene da domandarsi quale sia il ruolo della Pubblica Autorità.

Le disposizioni del decreto legislativo n. 272 le attribuiscono una funzione propositiva laddove le viene riconosciuta la facoltà di predisporre un Comitato di igiene e sicurezza del lavoro, composto dai rappresentanti delle parti interessate, avente la funzione di formulare proposte in ordine alle misure di prevenzione e tutela per la sicurezza ed igiene del lavoro.

Evidentemente però, quanto detto, sebbene di innegabile importanza, non può essere esaustivo per l'esercizio dei pubblici poteri e per la rilevanza sociale a questi riconducibili.

In concreto, il baricentro dell'azione pubblica nei contesti trattati, si sposta, rispetto a quanto avveniva in passato, verso una funzione di verifica attraverso la quale viene accertata la rispondenza di ciò che le disposizioni specifiche prevedono a salvaguardia della sicurezza ed igiene del lavoro -ovvero tutte le prescrizioni e divieti consacrati nei documenti di sicurezza comunque denominati, individuati secondo modalità e criteri specifici- in funzione delle effettive condizioni lavorative.

In particolare per ciò che concerne l'attività di vigilanza sull'applicazione della legislazione in materia di sicurezza e salute a bordo, questa rientra nelle competenze delle A.S.L., delle Capitanerie di Porto (Autorità Marittime) e degli Uffici di Sanità Marittima, mentre negli ambiti portuali, per ciò che afferisce alle operazioni di movimentazione delle merci, ai lavori di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi, etc., detta attività di vigilanza rientra nelle competenze delle Autorità Portuali, laddove istituite, ovvero all'Autorità Marittima, e dell'ispettorato del Lavoro, congiuntamente al servizio di prevenzione e sicurezza della A.S.L. competente per territorio.

L'attività accertativa deve essere effettuata allo scopo di verificare la stretta rispondenza dei precetti e divieti tipicamente individuati, contenuti nei documenti di sicurezza redatti secondo le modalità ed i criteri stabiliti dalla legge.

Pertanto, in occasione delle visite a bordo di unità compiute a varie finalità, le operazioni di verifica anche nel settore in argomento consentono l'esercizio di una competenza di primaria importanza riconosciuta al Corpo.

Parimenti, lo stesso obbligo di accertamento investe ed interessa l'Autorità Marittima e laddove istituita l'Autorità Portuale negli ambiti portuali in cui vengono svolte operazioni portuali nonché movimentazione di merci o prodotti.

In più, rimane comunque alle predette Autorità l'esercizio di controlli miranti ad accertare l'ottemperanza alle disposizioni di prevenzione ed igiene del lavoro nelle specifiche attività di riparazione, manutenzione e trasformazione di unità navali.

Le predette attività accertative sono effettuate in concorso con altre Autorità quali l'ispettorato del lavoro, l'apposito servizio delle A.S.L. e, per gli aspetti di stretta competenza, i vigili del fuoco.

Esaminato il ruolo della Pubblica Autorità e focalizzando, ora, l'attenzione più specificamente sul decreto legislativo n. 272/1999, si può evidenziare come esso impronti la propria *ratio* sulla necessità di estendere i criteri di sicurezza nei luoghi di lavoro, già attuati in altri settori, anche alle operazioni dei servizi portuali.

Le caratteristiche e le tipologie di interventi concreti esercitati in tali ambienti lavorativi non consentono di formulare ipotesi di affievolimento regolamentare, quanto alle misure cautelative da adottare, rispetto ad altre realtà lavorative e produttive, in ragione delle potenziali insidie insite nei cicli operativi generalmente definiti operazioni e servizi portuali.

Ma non è solo alle operazioni e servizi portuali che si applica la disciplina *de qua*, riferendosi la stessa anche ad altre attività lavorative quali quelle rappresentate dalle manutenzione, riparazione e trasformazione effettuate su navi in armamento non ormeggiate o ancorate in ambito portuale.

I criteri già evidenziati, costituenti l'oggetto dell'innovazione delle recenti normative sull'igiene e la sicurezza del lavoro, consentono, come detto, di evidenziare, da un lato il ruolo centrale svolto dal datore di lavoro quale responsabile della sicurezza (in tale contesto la normativa di riferimento individua i soggetti responsabili per ogni singola tipologia lavorativa disciplinata) e, dall'altra, il ruolo conservato dai pubblici poteri e manifestantesi, solo in particolari situazioni, attraverso lo strumento autorizzatorio.

Evidentemente, la diversità di fonti normative che caratterizzano il settore nonché la recente emanazione del d.lvo n. 272, ha comportato delle difficoltà applicative dovute essenzialmente a divergenze interpretative relative non soltanto agli aspetti più strettamente tecnici ma addirittura al campo di applicazione.

In qualche caso, si è avuto modo di riscontrare la tendenza a richiamare una sussunzione nella normativa che, nella circostanza contingente, risultava meno rigida o ritenuta tale.

Nell'applicazione pratica del decreto legislativo sono emerse quindi difficoltà di varia natura di cui spesso si sono fatti portavoce i singoli Comandanti di porto i quali hanno recepito punti di vista dell'utenza talune volte non concordi con i criteri attuativi della nuova disciplina.

Gli aspetti oggetto della predetta discrasia interpretativa sorgono già nello stabilire il campo di applicazione (art. 2) del d.lvo in parola, laddove ci si riferisce alle "operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale", locuzione ribadita, direi quasi con chiara efficacia ermeneutica, dal successivo art. 3 nel cui contesto, al punto b), viene chiarito che le menzionate operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione si intendano effettuate su navi in armamento o in disarmo che siano ormeggiate o ancorate in ambito portuale.

In concreto, la tassatività dell'espressione letterale dei citati articoli non lascia dubbi circa l'inopportunità di ricondurre in essa situazioni e tipologie lavorative estranee al combinato degli articoli 2 e 3 ma soprattutto *alla ratio* che sottende agli stessi.

Inoltre, la flebile ipotesi, da qualche parte sostenuta, che vorrebbe ricondurre la portata applicativa del d.lvo n. 272/1999 anche ai cantieri navali, non può essere presa razionalmente in considerazione.

Tanto, pur prescindendo dalle riflessioni prima effettuate circa il carattere tassativo dell'art. 3, in ragione dell'individuazione, da parte del legislatore, di quelle specifiche prescrizioni disciplinanti le attività svolgentisi in impianti e stabilimenti all'interno dei quali vanno ricondotti i cantieri navali.

Qualche legittimo dubbio potrebbe sorgere nell'ipotesi di lavori di manutenzione effettuati in bacino, ma criteri logicointerpretativi lasciano dedurre che in tal caso il *discrimen* non debba essere individuato nell'ambito speciale in cui rientra il bacino ma piuttosto alla titolarità dell'esercizio dell'impresa che effettua i lavori.

Con riguardo ai nuovi criteri formulati in premessa, consistenti nell'individuazione dei cicli funzionali allo scopo di individuare gli elementi di pericolo e i rischi, viene in evidenza il documento di sicurezza.

Tale atto, che trova analogo riscontro nel decreto legislativo n. 626, deve contenere un'analisi e una descrizione precisa delle fasi di lavoro e dei rischi in esse individuabili.

Chiaramente copia del documento in discorso dovrà essere trasmesso agli organismi di controllo per favorire e stimolare la doverosa attività di vigilanza.

Quanto all'individuazione del soggetto responsabile della sicurezza delle operazioni, il decreto legislativo individua criteri e principi che, per le modalità e tempistiche con cui sono scanditi e ripetuti, non lasciano dubbi circa i ruoli e le rispettive sfere di responsabilità.

Così nell'ambito delle operazioni portuali tecnicamente intese la differente posizione del Comandante della nave e del titolare dell'impresa non assurge ad elemento di promiscuità o di "confusione", ma rileva nel momento in cui viene operata una ripartizione logica dei rispettivi oneri e responsabilità.

Tale aspetto tende cioè, in modo sottile, ad individuare colui che deve garantire la salute e la sicurezza degli operatori, fermi naturalmente gli obblighi in capo al Comandante della nave il quale è chiamato a svolgere un'attiva cooperazione innanzitutto fornendo ogni utile informazione all'imprenditore portuale ed assicurando l'espletamento di azioni che si riconnettono al ruolo dallo stesso ricoperto.

Sempre con riguardo all'individuazione del soggetto giuridico preposto alla sicurezza, il legislatore del 1999 non trascura l'eventuale cooperazione di più imprese, definendo la necessità di nominare un'impresa c.d. capo-commessa, cui è demandata la funzione del coordinamento ai fini della sicurezza.

E' evidente che collateralmente ed in raccordo funzionale con il responsabile per la sicurezza emergono le figure di altri soggetti investiti di correlati obblighi.

Si pensi, al riguardo, al ruolo dell'armatore ma anche e soprattutto del Comandante della nave per ciò che afferisce alla corretta caricazione e stivaggio.

Il nucleo della normativa in tema di responsabilità, in linea con i principi cardine del nostro ordinamento, mira ad individuare con certezza il centro di imputazione.

Viene, altresì respinto il concetto "quasi tutorio", se non sostitutivo, di funzioni e responsabilità.

Si ritiene inoltre opportuno richiamare taluni momenti critici che accompagnano costruttivamente certe pregnanti novità del regolamento *de quo*.

In particolare, il coordinamento, ai fini di sicurezza, dell'impresa capo-commessa o la trasmissione del documento di sicurezza all'Autorità o all'A.S.L.

In effetti, sebbene una norma di nuova emanazione possa non prevedere aspetti censurabili, la stessa comunque deve allinearsi al contesto dell'esistente ordinamento.

Al riguardo, è facile ipotizzare il ricorso a norme penalmente rilevanti a cui si fa ricorso non solo per sanzionare comportamenti omissivi che non si uniformano a prescrizioni di natura preventiva, ma che trovano applicazione almeno in via generale al verificarsi di eventi dannosi.

Analogo criterio sorregge l'applicazione della pertinente normativa civilistica in materia di risarcimento danni.

Aspetto di particolare rilievo viene in evidenza dall'analisi dell'art. 46 e seguenti.

L'istituto citato presenta quei caratteri prescrittivi dei regolamenti di "vecchia concezione" laddove si rivede ben marcata la presenza dei pubblici poteri.

In effetti, gli elementi di rischio che in ipotesi emergono da talune tipologie di lavori consigliano delle verifiche preventive in funzione di controllo tali da consentire ed affermare come l'interesse che sottende all'elemento sicurezza debba essere prevalente su ogni altro, inclusi gli spesso appalesati interessi economici nella sue variegate conformazioni e manifestazioni.

E' evidente, quindi, la volontà del legislatore di prevedere un controllo forte sin dalla fase di approntamento di certi lavori proprio in virtù degli effetti deleteri potenzialmente causabili da talune tipologie di interventi lavorativi.

Tale tipo di tutela è chiaramente dissimile da quelle approntate per realizzare condizioni di idoneità in termini di sicurezza ed igiene nei luoghi di lavoro, ma con questa deve integrarsi e convivere per le più evidenti e logiche ragioni.

Proprio con riguardo all'art. 46, lo stesso si è prestato, nella sua prima fase attuativa, ad interpretazioni differenti, il che ha suscitato la necessità di ricorrere ad un'analisi compiuta della prescrizione stessa, che ha rilevato come un'interpretazione troppo restrittiva della regola possa ingenerare un effetto di allontanamento dal percorso voluto dal legislatore.

In tal senso, la tendenza in atto, è quella di estrapolare dal novero degli interventi in ipotesi sussumibili nell'art. 46, quelle tipologie di lavoro svolte comunque in zone aperte e di "lieve entità" con riguardo al basso rischio in essi insito e che per questo favoriscono l'attuazione di un sistema autorizzatorio più snello e pertinente.

Moderatore

Grazie per il contributo. Adesso la parola al Governo e all'on. Guerrini che lo rappresenta qui tra noi, che ringraziamo ancora per la sua presenza e per il contributo che ci darà.

On. Paolo Guerrini, Sottosegretario di Stato al Lavoro e all'Previdenza Sociale

Non riesco a cacciare un pensiero, questa mattina, che credo sarà un po' nella mente di tutti i presenti, quello riportato dalla radio, dalla televisione, dalla stampa stamane, di quell'incidente che ha portato alla morte 52 cinesi in Inghilterra. Veramente, in me ha suscitato una grande emozione questo fatto anche perché noi siamo percorsi da una discussione sui processi di immigrazione nel nostro Paese che spesso vengono sottolineati come problemi

di polizia, anziché come questioni sociali e quindi vengono visti sotto profili che spesso, con quella umanità che ci muovono queste emozioni, si separano, e si separano in questo o in quello, si separano nelle nostre coscienze di volta in volta quando ci si propone un fatto.

Per quel che vale volevo comunicarvi questo mio disagio, l'angoscia che ha suscitato in me questo evento anche perché, come sarà accaduto forse a qualcuno di voi, nella mia storia c'è il passato di una famiglia anche di emigranti e vedere questi problemi riproposti in questa maniera così grave, davvero è una cosa che mi ha colpito profondamente. Io mi auguro che questo problema dell'immigrazione in Europa venga davvero avviato a soluzione con una direttiva che riguardi tutti, con una collaborazione anche di polizia nel rispetto delle leggi, certamente, e anche più efficace, ma che questo problema sia davvero visto come un grande problema sociale.

Ci è stato ricordato anche negli ultimi giorni a Roma, e questo è un problema su cui noi, che ci occupiamo di questioni del lavoro, credo che dovremmo avere una sensibilità particolare.

Andando più specificamente al tema per cui sono stato invitato, desidero esprimere un apprezzamento sincero alle Regioni e, ovviamente, al gruppo dei tecnici delle Regioni che hanno preparato questo Convegno e per la tempestività con cui hanno elaborato la proposta di prime linee di indirizzo per l'attuazione dei decreti legislativi più volte citati, con soddisfazione o con sofferenza, il 271 e il 272 del 1999.

Il dibattito e le ulteriori indicazioni che qui si sono avute e, in particolare segnalo l'intervento del Presidente Smuraglia, che condivido pienamente, sono ancora importanti per ben due ragioni: uno, lo stimolo che esercitano su tutte le istituzioni interessate a muoversi con maggiore rapidità, a costituire quindi quegli organismi tecnici permanenti di supporto che, operando in seno alla Commissione consultiva prevista dalla 626, assicurano un confronto tra le Amministrazioni interessate e le parti sociali per una rapida e condivisa attuazione della normativa; due, sottolinea ancora una volta come sia essenziale la sinergia e la cooperazione tra lo Stato e le Regioni nel campo che attiene alla salute e alla sicurezza in tutti i luoghi di lavoro che per l'Italia rappresenta un'ineludibile battaglia di civiltà.

Il lavoro che abbiamo davanti è impegnativo, come è stato ricordato, c'è una prima esigenza di lettura di interpretazione di una materia vasta e complessa; ci sono decreti interministeriali da redigere e da emanare in tempi rapidi, come quello per individuare i criteri per assicurarne uniformità di applicazione in tutto il territorio nazionale.

E' già in preparazione una prima circolare di chiarimento sui dubbi finora rappresentati e c'è una disponibilità assai convinta, totale, del Ministero del Lavoro a dare il proprio contributo al completamento del quadro normativo. Inoltre, con il coordinamento assegnato al Ministero del Lavoro e per delega a me, come Sottosegretario competente, il coordinamento interministeriale terrà la sua prima riunione giovedì prossimo. E' davvero possibile snellire e sveltire procedure tra le Amministrazioni dello Stato e dare corpo ed efficacia alle norme e all'azione per tutelare uno dei diritti insopprimibili dei lavoratori: quello della sicurezza.

E' un passo avanti rilevante quello compiuto dal Governo con questa scelta, si attua una delle indicazioni di «Carta 2000» che proprio in questa città è stata solennemente approvata, si dice con chiarezza che sulla tematica della sicurezza si vuole fare sul serio cominciando a ridurre gli orpelli delle competenze, delle segmentazioni, delle responsabilità per creare un'azione più fluida, più intensa, più efficace.

In questo disegno un ulteriore passo in avanti vogliamo compierlo anche con le Regioni in un quadro che se non può prescindere dalla legislazione vigente, non può neanche ignorare quel federalismo di cui si parla, certo con accentuazioni diverse, ma che propone un tema ineludibile per ciò che riguarda la salute e la sicurezza negli ambienti di lavoro: che quello regionale, e lo sottolineo con forza, (e qui a Genova l'ho detto già alcuni giorni fa in altro Convegno) è il livello di governo più appropriato dell'azione di vigilanza a cui ricondurre tutte le Amministrazioni che ne hanno competenza per abbattere radicalmente il

numero delle morti bianche e degli incidenti gravi. Questo diciamo con forza ancora maggiore oggi dentro un dibattito che non è segnato dall'ennesima tragedia, ma che è parte di un lavoro mirato proprio a ridurre la cause delle tragedie.

Voglio anche dire che dalla Conferenza di Genova di «Carta 2000» del dicembre scorso, si sono fatti passi in avanti, ma ciò non è ancora sufficiente se continuano ad esserci infortuni sul lavoro e incidenti mortali, del resto «Carta 2000» non voleva essere una vaccinazione contro gli incidenti, ma uno strumento per coordinare impegno delle parti sociali, delle varie istituzioni centrali e di quelle che agiscono sul territorio come ho appena ricordato.

Pertanto il Governo, su proposta del Ministero del Lavoro, ha approvato, come è stato detto nella seduta del 12 giugno, il Piano straordinario per la sicurezza del lavoro che indica le linee direttive per un Piano organico di intervento ad ampio raggio, dalla promozione della cultura della sicurezza, alla formazione, al sostegno delle imprese, al rafforzamento della rappresentanza per la sicurezza e dei profili di alcune figure per la sicurezza, con la legge, che qui è stata ricordata dal sen. Smuraglia, che è stata approvata al Senato, alle azioni mirate di controllo sui settori più a rischio.

E' importante rilevare che il Piano straordinario, oltre ciò che ho sottolineato in materia di coordinamento e di rapporto con le Regioni, prevede l'intensificazione della lotta al lavoro irregolare e alle imprese sommerse, sia tramite interventi repressivi, sia attraverso interventi di promozione e sostegno, sottolineo promozione e sostegno, della legalità delle imprese e dei rapporti di lavoro. E' importante sottolineare, a tale riguardo, l'approccio inter-settoriale adottato dal Governo, nel quale le politiche per la sicurezza si integrano con quelle dello sviluppo economico, dell'occupazione in un'ottica di rispetto del diritto al lavoro e del diritto alla salute.

Il Governo, insieme alle Regioni, intende stabilire un confronto stabile e permanente con tutte le forze sociali affinché nel Paese, a tutti i livelli e in tutte le aree territoriali, non ci sia scambio sulla salute o, peggio, monetizzazione del rischio. Essere in Europa, stare nella Unione Europea non significa soltanto avere i bilanci e conti economici in pareggio, ma anche poter garantire quei diritti di civiltà quali il lavoro e salute che devono contraddistinguere la nostra società.

La globalizzazione, l'internazionalizzazione, la concorrenza che nel settore marittimo e portuale è particolarmente accesa, si affrontano non solo sul piano dell'efficientismo e del produttivismo, ma anche sul piano della qualità ed in primo luogo della qualità del lavoro.

Una parte del Piano straordinario varata dal Governo, riguarda il settore portuale e marittimo che per la prima volta trova una sua puntuale ed organica trattazione nella logica del modello di prevenzione dettato dal decreto legislativo 626 del 1994 ed i cui contenuti sono puntualmente espressi dai decreti 271 e 272 del 1999. Viene così a cessare formalmente e definitivamente una non comprensibile situazione di esclusione dalle regole della sicurezza e salute lavorativa dei porti e delle navi che sono ambienti di lavoro per un gran numero di lavoratori italiani.

Il decreto 272 fornisce in più una disciplina tecnica particolareggiata, aggiuntiva a quella valida per tutti i luoghi di lavoro in considerazione delle specificità del lavoro portuale e della rischiosità particolare in esso presente. E ancora in considerazione di tali specificità e rischiosità, il sistema di controllo pubblico, garantito dai servizi delle Aziende USL, viene potenziato e reso più incisivo dal ruolo delle Autorità Portuali cui sono assegnati i compiti di controllo generale e supervisione diffusa sui comportamenti delle imprese.

Il decreto 271 applica al lavoro dei marittimi, adattandoli alla specificità dell'organizzazione del lavoro sulle navi, gli istituti innovativi del 626, adattandoli, li applica adattandoli, non deve fare un'altra cosa, perché altrimenti stravolgerebbe il segno della legge. Su questo potremmo ancora discutere, potremmo approfondire, potremmo mettere in opera tutte quelle azioni virtuose che possono aiutare il coordinamento, ma questo è il segno del decreto.

Questioni di così grande impatto e valore sociale devono ora essere trattate con unitarietà ed uniformità, non ci si può permettere che nelle pieghe di trattamenti normativi non

uniformi o speciali, che spesso sottendono punti di vista e interessi particolari, non sempre coincidenti con finalità di protezione sociale, si determinino, nella sostanza, aree di non tutela, disparità di diritti, luoghi in cui nella confusione dei ruoli di controllo nessuno interviene: questo è un punto importante da sottolineare, questo è un punto importante sul quale occorre intervenire con più forza.

Questo, in parte, è avvenuto nel più lontano passato per il lavoro nei porti; solo nel 1987 e solo dopo la più grande tragedia sul lavoro degli ultimi anni in cui persero la vita 13 lavoratori delle Riparazioni Navali di Ravenna, ci si è drammaticamente interrogati a tutti i livelli su quali fossero gli Enti preposti: per la prima volta senza equivoci i servizi delle Aziende USL sono stati indicati quali soggetti investiti dalle leggi delle funzioni di controllo anche sulle navi ai lavori e nei porti.

Questa condizione di non tutela certamente si è determinata fino a ieri per il lavoro marittimo, lavoro disagiato e rischioso quanto altri mai, ma da sempre considerato come separato dagli schemi usuali di approccio e tutela del lavoro della nostra legislazione statale. Valga come unico ed eclatante esempio la questione drammatica dell'amianto: pur presente l'amianto a tonnellate nelle navi, nel decreto legislativo 277 di protezione dei lavoratori, compariva una esplicita esclusione dal campo di applicazione dei lavoratori marittimi e di quelli della navigazione aerea.

I decreti 271 e 272 pongono fine a queste separazioni ed esclusioni, si tratta ora di applicare concretamente tali decreti con la consapevolezza della complessità dell'organizzazione portuale e marittima, soggetta per ovvie questioni anche a regole di carattere internazionale che travalicano i confini della stessa Unione Europea, ma anche con la profonda convinzione che vi è un solo modo di leggere il lavoro in sicurezza e nel rispetto della salute, sia che si lavori in un'impresa metalmeccanica, sia che si lavori in un ufficio, sia che si lavori in un porto o sopra una nave.

Si tratta, ripartendo da Genova dove è stata lanciata nel dicembre «Carta 2000», di inserire anche i porti e le navi nel patto sottoscritto allora dal Governo, dalle Regioni, dalle parti sociali per abbattere il grave fenomeno degli infortuni e delle malattie da lavoro.

Ringrazio ancora il coordinamento tecnico interregionale che ha posto le basi per questa riflessione, tutti voi che ci partecipate e che con il vostro contributo renderete più agevole il lavoro che ci aspetta e che ci impegniamo a rendere il più veloce possibile.

Grazie a tutti voi.

Moderatore

Grazie. Naturalmente avete sentito le parole che guidano le nostre azioni in questo momento, avete sentito tutti quanti, le commenteremo ancora e le terremo con noi in questi giorni di lavoro.

Abbiamo ancora tre interventi, pregherei i relatori di stringere al massimo possibile le loro considerazioni in modo da consentirci di finire verso l'una e mezza la mattinata.

Per l'Assoporti, il dottor Robba.

Dott. Luigi Robba, Assoporti

Grazie, Presidente. Innanzitutto un ringraziamento per l'invito, un plauso sentito per gli organizzatori di questo interessantissimo Seminario e credo che, arrivati a questo punto della mattinata, dopo così autorevole e pregnante relazione, sia difficile focalizzare da parte mia in poche battute l'attenzione dell'uditorio.

Vorrei però fare alcune brevi considerazioni e puntualizzazioni in ordine soprattutto al

ruolo che esce da questi provvedimenti, in modo specifico dal decreto legislativo 272, in capo alle Autorità Portuali in quanto io sono modesto rappresentante associativo dell'Associazione che raggruppa, tra gli altri, le Autorità Portuali, enti piuttosto nuovi nel nostro ordinamento, nati, come tutti sanno, da una legge di riforma portuale che, pur se varata nel 1994, ha compiuto i suoi primi passi attuativi a far data dal 1995 e 1996.

Alcune puntualizzazioni o premesse. Mi pare che il decreto legislativo 626 riconosca la specificità settoriale del trasporto marittimo con le sue connotazioni e per le sue connotazioni di essere un settore aperto, da tempo immemorabile, alla concorrenza internazionale, alle regole internazionali. Analoga peculiarità e l'esigenza di una specifica regolamentazione mi pare sia stata riconosciuta con l'articolo 24, terzo comma, della legge 84, laddove si autorizzava il Governo a emanare un regolamento al fine di assicurare l'adempimento degli obblighi derivanti dalla convenzione OIL nonché di dare attuazione nel settore portuale alle direttive comunitarie in materia.

Di acqua sotto i ponti ne è passata molta, non sono tra quelli che disprezzano o apprezzano in modo sperticato ciò che è avvenuto negli ultimi anni, sono uno tra quelli che, molto terra-terra, cerca di aiutare i propri associati ad applicare le norme. E allora non esprimo giudizi sul decreto legislativo 272; credo di poter commentare però, in questo senso in linea generale, che, intanto, è stato attuato, come molto più autorevolmente di me è stato detto e ribadito, sulla base di una delega del Governo, in base alla legge 485 del 1998 e mi pare di poter significare che il decreto legislativo sia al contempo una norma di principio, o contenga delle norme di principio, e contenga delle norme prescrittive.

Norma di principio fondamentale è quella che mi sembra che chiaramente attribuisca al datore di lavoro una posizione centrale; attribuisce al datore di lavoro e al suo responsabile apprezzamento il compito di rendere disponibili mezzi, attrezzature e adottare quanto opportuno, necessario, conveniente, convincente, adeguato, ai fini della sicurezza e dell'igiene dei lavoratori; questo aspetto credo che noi, o coloro che più di me sono operatori sul campo, non se lo possono e non se lo devono dimenticare.

Norma prescrittiva anche il decreto legislativo 272, dal momento che per talune attività, per talune tipologie di interventi e operazioni, detta, che piaccia o non piaccia, che sia completo o non completo, ma detta, mi sembra, degli adempimenti che sono abbastanza puntuali e specifici e quindi piuttosto vincolanti.

Un'altra cosa. Con l'entrata in vigore del decreto legislativo 272 che, comunque, a maggior ragione sulla base di quello che dicevo prima, va letto alla luce sia del vecchio D.P.R. 547 del 1955, sia del decreto legislativo 626, l'Autorità Portuale vede il proprio ruolo, già sancito dalla legge 84, confermato, che è un ruolo di governo generale, di sviluppo, di regolamentazione, di controllo del territorio e delle attività che si svolgono nell'ambito portuale, ma va tuttavia ricordato che il decreto legislativo non ha riconosciuto alle Autorità Portuali i poteri sanzionatori, eccezion fatta per un caso, quello previsto dall'articolo 60 che è il caso in cui a seguito di reiterate violazioni, eccetera, così come stigmatizzate dalle A.S.L. e dalle autorità competenti, c'è la possibilità da parte dell'Autorità Portuale di sospendere l'autorizzazione o la concessione all'impresa.

Mi pare invece che il decreto legislativo abbia contribuito a indicare quelli che sono i compiti, citati in vari articoli, conferiti all'Autorità Portuale in materia, per questa materia, colmando quel vuoto di genericità che era contenuto - come osservato anche da alcuni, mi sembra, parlamentari, e giuristi e dottrinari - nella norma dell'articolo 24, comma 2 bis, della legge 84.

Io non voglio entrare nel merito di alcune criticità applicative che per un verso sono già state indicate dalla brillante relazione della dottoressa Carcassi, che credo verranno riprese da persone più competenti di me nel pomeriggio, criticità applicative riscontrate, che io credo auspicabilmente, con tutti gli strumenti possibili, sarebbe opportuno risolvere. E non entro nemmeno nella necessità di alcuni chiarimenti come chi mi ha preceduto a livello operativo ha indicato. E non voglio nemmeno evocare possibili conflitti di competenza perché -

e l'invito lo colgo tutto, per quel poco di istituzionale che riesco a rappresentare - bisogna cercare di superare ogni possibile insorgente conflitto e operare perché credo che si possa complessivamente, sinteticamente, sostenere che siamo di fronte a una materia molto complessa, a norme composite, siamo di fronte a delle concorrenti competenze di diversi organi, di diversi uffici della Pubblica Amministrazione, nonché siamo di fronte a norme anche particolari, da tutto questo deriva che cosa? Una necessaria interazione e collaborazione tra Autorità Portuali, Autorità Marittime, A.S.L., per quanto di competenza, Vigili del Fuoco e anche Chimici di porto. Ma credo che questa collaborazione e interazione sia opportuna e necessaria con le imprese, gli operatori portuali, coi lavoratori e con le loro rappresentanze all'interno del Comitato di sicurezza e igiene del lavoro previsto dall'articolo 7 del più volte citato decreto.

E' con questo contesto, ma non perché voglia plagiare gli organizzatori di questo Convegno, perché io ci credo, diviene importante il coordinamento e la fattiva collaborazione tra Autorità Portuale e A.S.L., A.S.L. che lo stesso legislatore ha individuato come organo di vigilanza delle aree portuali, sia in base al decreto legislativo 758 del '94, sia con richiamo ricettizio al 626. Le quali A.S.L. sono chiamate a esercitare anche un ruolo di supporto tecnico all'attività dell'Autorità Portuale e dell'Autorità Marittima.

Vorrei citare alcuni punti del decreto legislativo in cui viene citata l'Autorità Portuale, ma colgo la raccomandazione del Presidente, quindi mi limito soltanto a citare due passi in cui c'è questa accomunanza e interazione che richiama, quindi, la necessità di collaborazione tra Autorità Portuale e A.S.L., e sono l'articolo 4, secondo comma, e l'articolo 38, quinto comma, che sono le due norme che prevedono che sia l'Autorità Portuale, sia l'A.S.L., ricevano dalle imprese portuali e dalle imprese capocommesse quell'importante documento che si chiama 'documento di sicurezza'.

Questa non sfugge a nessuno degli addetti ai lavori che è una disposizione innovativa, che non trova precedenti neanche nel decreto legislativo 626 e mi sembra che serva a porre attenzione sulla necessità della prevenzione.

Credo che solo conoscendo preventivamente le realtà lavorative nei particolari, i flussi e i cicli delle operazioni, si possa realizzare meglio quella funzione di controllo voluta dal legislatore.

Un altro punto è quello che riguarda l'istituzione dei Comitati di sicurezza. Qui io sono un pedissequo applicatore di norme, la norma dice: "L'Autorità Portuale può", è una facoltà. Io, come Associazione, ho invitato tutte le Autorità Portuali a istituire questi Comitati di sicurezza e igiene del lavoro, ma non posso mica prenderli per i capelli; posso dire che mi risulta che la maggior parte delle Autorità Portuali li hanno costituiti o li stanno costituendo. Comitati di sicurezza con la partecipazione dell'A.S.L. e dei rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori.

Io credo che questo sia uno strumento utile, questo può essere anche il punto di partenza, attraverso l'esperienza di chi opera sul campo, per un miglioramento delle condizioni di sicurezza basato su proposte avanzate a seguito di monitoraggio della situazione di fatto. Ma, mentre dico questo, sono anche colui che è contrario agli assemblearismi per averne praticato nel tempo l'inutilità, per cui dico che questi Comitati dovrebbero essere snelli, composti da poche persone esperte, aperti di volta in volta a coloro che possono portare contributi sostanziali ed effettivi agli argomenti posti in discussione che poi sono quelli della tutela della sicurezza e dell'igiene e miglioramento della stessa.

Un altro punto in cui mi sembra che vi sia una necessità, proprio indicata dalla legge, di coordinamento, è quella laddove si dice (articoli 22 e 23 del decreto legislativo 272 relativamente alle merci pericolose e alle sostanze radioattive) che l'Autorità Portuale stabilisce, sentita la A.S.L., tempi, limiti e modalità relativi al deposito temporaneo delle merci pericolose e della movimentazione e deposito di colli con sostanze radioattive nelle aree portuali; è un intervento della A.S.L. di supporto tecnico all'azione dell'Autorità Portuale.

Altri spunti sono contenuti poi nell'articolo 50, ultimo comma, e nell'articolo 51, secondo comma.

Non voglio far polemica con l'amico Angusti che mi ha preceduto anche perché sembra che abbia fatto un intervento quasi volendo confutare le dichiarazioni della dottoressa Carcassi in merito all'attivazione di azioni di coordinamento che in determinati porti sono state approntate o sono in corso di attivazione. Per quel che mi risulta, al di là di patti o documentazioni formali, questo processo di collaborazione e di interazione è stato iniziato, non in tutti i porti, questo è vero, ma d'altronde non tutti i porti sono partiti dallo stesso staccato, questo storicamente; lo sforzo che forse tutti dobbiamo fare è quello di cercare di portare tutti a condizioni omologhe.

Questo per arrivare a dire che mi pare che in linea generale e conclusivamente si debba dichiarare, o si possa dichiarare che un porto efficiente, affidabile e competitivo è anche un porto sicuro. Quindi occorre che l'esperienza, la professionalità, che vanno aggiornate attraverso percorsi informativi e formativi, renda capaci tutti, e per tutti intendo le imprese, gli operatori, i dirigenti, i preposti, gli stessi lavoratori, i soggetti che controllano, di coniugare in maniera integrata e composita la sicurezza sul lavoro, l'efficienza e la produttività, la qualità dell'organizzazione dei servizi, dando a ciascun elemento la giusta importanza. Sappiamo infatti, come ha detto autorevolmente l'onorevole Guerrini, rappresentante del Governo, che la sicurezza in porto dipende dal comportamento di qualsiasi operatore ad ogni livello e dalla rappresentazione che le persone si fanno della realtà in cui operano.

Dobbiamo fare anche un salto di cultura: su questo dobbiamo lavorare. Grazie.

Moderatore

Grazie. Adesso abbiamo l'ing. Chimenti, Comandante dei Vigili del Fuoco di Genova e poi l'ing. Perticaroli per l'ISPESL. Vi prego di avere ancora dieci minuti di pazienza per queste due relazioni, dieci minuti a testa, naturalmente.

Ing. Giorgio Chimenti, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Genova

Ringrazio il Presidente. Dico subito che farò un brevissimo intervento nell'ambito di cinque minuti perché poi al pomeriggio rimanderemo agli approfondimenti con il mio funzionario del Comando di Genova che si occupa in particolare dell'applicazione del decreto 272.

I Vigili del Fuoco, nell'ambito della sicurezza: credo che tutti quanti sappiano quali sono le nostre competenze in materia di prevenzione incendi, del rischio di incendio. Purtroppo, spesso e volentieri, i Vigili del Fuoco vengono identificati con quelli che intervengono a disastro avvenuto. Questo noi vogliamo evitarlo, il contributo che diamo, abbiamo dato e daremo in questo ambito della sicurezza portuale, della sicurezza a bordo delle navi, è in tema preventivo, in tema di cultura della sicurezza, in tema di formazione e di informazione. Analogamente a quello che avviene in campo terrestre civile, nel campo della prevenzione incendi normali, nel campo del rischio di incidenti rilevanti, oramai la tecnologia di sicurezza, le tecniche di approccio alle problematiche antincendi e, in genere, dove vi siano rischi rilevanti, sono affinate; dal decreto 175/88 "Rischi di incidenti rilevanti" e normativa Seveso di acqua ne è passata molta anche in questo campo.

Quindi, il contributo è assicurato. Ovviamente abbiamo i nostri problemi, noi dobbiamo fronteggiare, a differenza di molti altri Enti che sono qui in questa sala, anche gli interventi di soccorso tecnico urgente, quindi questo ci comporta una difficoltà di far fronte a certe esigenze, qui ci sono dei tempi tecnici ristrettissimi. I famosi 'permessi di fiamma' previsti dall'articolo 46 del decreto 272, da un'indagine fatta in seno agli organi competenti, solamente per Genova si parla di circa 5.000 permessi fiamma all'anno da dare in tempi brevissimi, il sabato, la domenica, di notte, senza poter far ovviamente aspettare gli operatori, la nave;

questo ci ha comportato delle difficoltà applicative; in questi 6/7/8 mesi, da settembre/ottobre ad oggi, abbiamo cercato di adottare una linea, che abbiamo anche sottoposto alla nostra Direzione generale Ministero dell'Interno, Direzione generale Protezione civile dei Servizi antincendi di Roma, per cercare di emanare delle circolari applicative, delle disposizioni pratiche che evitino ritardi e disuniformità tra porto e porto, tra Comando provinciale e Comando provinciale, e mi pare che su questa linea siamo ben avviati perché il Ministero dell'Interno ha già da tempo intrapreso dei contatti con gli organi competenti per poter cercare di uniformare le linee e anche velocizzare le cose.

Per cui io chiudo qua con la prospettiva di lavoro.

I decreti in oggetto tutto sommato sono buonissimi, sono del 1999, il decreto 626 del 1994 per ora, come purtroppo sappiamo, non ha dato nessun risultato positivo in termini di miglioramento rispetto agli infortuni sul lavoro, ed è del 1994, perché ovviamente è una macchina che si deve mettere in moto lentamente, recepita a tutti i livelli, datori di lavoro, preposti, fino ai lavoratori. Anche questi decreti, in un campo ancora più complesso, più atipico, più particolare come quello delle navi e dei porti, hanno delle difficoltà applicative. Noi, con l'esperienza che abbiamo nel campo civile, cercheremo di dare quello che possiamo anche in questo settore; rispetto al problema del coordinamento sappiamo tutti che in campo terrestre, sicurezza e prevenzione terrestre, da tempo è stata emanata una legge che prevede la creazione dello Sportello unico delle imprese; cioè l'impresa che vuole mettersi in regola dal punto di vista 'prevenzione infortuni', in prospettiva non dovrà più andare a girare per i vari uffici competenti, ma farà capo ad un unico ufficio presso il Comune di residenza in cui ci saranno i vari pareri. Le Conferenze di servizio non sono un'invenzione di oggi, esistono già da tempo; in campo 'incidenti rilevanti' c'è per esempio il C.T.R., il Comitato Tecnico Regionale di prevenzione incendi, che raccoglie tutti gli organi interessati e che in un unico tavolo, in tempo reale esamina le pratiche, le problematiche e dà delle risposte.

Con questo vi ringrazio dell'attenzione e lascio gli approfondimenti alla parte pomeridiana.

Moderatore

Grazie. Do la parola all'ing. Perticaroli che è il rappresentante dell'Istituto superiore per la prevenzione e sicurezza del lavoro: ci proporrà cosa fa l'ISPESL e come può contribuire con soluzioni e indicazioni su questo problema.

Ing. Sergio Perticaroli, Dipartimento Documentazione e Formazione ISPESL

Intanto ringrazio per la richiesta di collaborazione e di supporto a questo sistema da parte dell'Istituto superiore.

Come supportare queste problematiche dei porti e della pesca.

Riporto le riflessioni che l'anno scorso l'ILO faceva a Ginevra, senza la presenza dell'Italia, tra l'altro; dava l'esigenza di conoscere le aree di priorità di intervento, conoscere le norme di buona pratica, adottare misure di coordinamento delle istituzioni interessate, miglioramento delle condizioni di lavoro, anche con aiuti finanziari, formazione ai pescatori perché questa parte era relativa solo alla tematica pesca, e la raccolta di dati su incidenti e malattie professionali.

Vediamo come supportare in termini sintetici, a flash. Cominciamo dalla fine. La raccolta di dati su incidenti e malattie professionali diviene significativa nella misura in cui riusciamo a capire perché, la causa degli eventi in modo tale da avere la possibilità, poi, di produrre norme di buona tecnica per evitarli.

Su questo già avevamo un accordo con le Regioni che ci può permettere, attraverso un

sistema di raccolta codificato, in termini anche di software, già realizzato, di raccogliere queste tematiche non solo nell'ambiente delle piccole e medie aziende, ma anche all'interno dei porti e della pesca, se possibile, e dovremo capire bene perché.

Però un'indicazione posso dare: questo tema è il progetto strategico del prossimo anno che viene finanziato in questo momento, del sistema sanitario nazionale. Per la parte relativa alla prevenzione e sicurezza dei luoghi di lavoro questo è l'unico progetto strategico, ce ne sono ovviamente per i tumori, per le malattie cardiache e quant'altro ma questo è l'unico specifico per questa area tematica.

Due questioni, la prima è che dopodomani giovedì, come forse qualcuno sa - l'Istituto rappresenta il Focal Point dell'Agenzia europea per l'igiene e sicurezza del lavoro - cominciamo un'operazione che riguarda proprio le buone pratiche in ambiente di lavoro. Come raccogliere e come diffondere anche nel nostro Paese, insieme agli altri 15 Paesi queste tematiche, questo ovviamente riguarda anche le operazioni dei porti e della pesca.

Su questo tema però vedete, all'interno della vostra cartella un floppy disk dove sono raccolte quelle che comunitariamente abbiamo elaborato e si chiamano "safety check" cioè sistemi di autovalutazione del proprio rischio, da parte del datore di lavoro; sto parlando dei piccoli, piccolissimi datori di lavoro. Li ne trovate 30 circa che non riguardano pesca e porti però ne abbiamo in elaborazione altri 35 per arrivare a una settantina. Però, nel contempo, con i colleghi europei e con i colleghi della USL di Venezia che ci hanno aiutato in questo lavoro - il collega Montagnani presenterà proprio il lavoro relativo a una "safety check" nell'ambito portuale - invece noi abbiamo elaborato una serie di "safety check" cioè di autovalutazione per la pesca che riguarda la pesca a strascico, a traino, tutte quelle tecniche che normalmente fanno i nostri pescatori perché quella parte più significativa del sistema del piano della sicurezza, che è la valutazione dei rischi del posto di lavoro della pesca, è una cosa che normalmente non è stata considerata fino ad oggi in questa ottica; quindi uno strumento che dia all'armatore, e a chi per lui, delle informazioni, diviene significativo proprio per aumentare la cultura, per capire, ma anche, ritengo, per fare un'altra cosa: la formazione. Lì c'è scritto "formazione pescatori", giustamente, così era la raccomandazione OIL, è stata richiamata stamattina anche dal sindacalista, credo che per la parte relativa al lavoro, alla connessione sicurezza- professionalità, su questo, da «Carta 2000», stiamo lavorando abbastanza in modo complesso per arrivare a quella cultura della sicurezza interna alle logiche delle professioni e non solo, anche nella scuola e quant'altro, e quindi sarà significativa questa parte.

Però quello che mi interessa dire è che per le altre figure (il datore di lavoro, il rappresentante dei lavoratori, il responsabile dei servizi di prevenzione e protezione) e anche per la capacità di progettare attività formative verso i lavoratori per i rischi propri del posto di lavoro e quindi anche della pesca o dei porti, abbiamo già degli strumenti che insieme, noi, Regioni e parti datoriali e sindacali di questo mondo, possiamo tranquillamente contestualizzare, hanno un'alta efficacia ed efficienza in termini di qualità di formazione ed è quindi molto facile contestualizzarli, anche perché poi le problematiche fisiche, chimiche e biologiche alla fine sono le stesse, solo la parte di organizzazione del lavoro cambia in modo complesso, e va tenuta in considerazione.

Terminerei con due questioni. E' vero che il trend degli occupati nella pesca rispetto al mondo, come dice l'OIL, negli ultimi anni è passato da 13 milioni a 28 milioni, mentre i nostri pescatori continuano a discendere, siamo arrivati a 48.000 imbarcati a fronte di una flotta di 14.000 unità sotto i 24 metri, 780 sopra i 24 metri e ci sono anche le problematiche ovviamente connesse al lavoro nero e alle famose questioni che «Carta 2000», almeno nella parte iniziale, diceva.

Da ultimo, e termino ricollegandomi all'idea che aveva lanciato stamattina il dottor Cravedi, cioè l'idea, visto che partiamo da questo momento, di fare un monitoraggio sulla tematica costi-benefici di questa nostra azione rispetto a questi due sistemi. Anche su questo

credo che con l'azione comunitaria, con la valutazione costi-benefici in qualche modo che abbiamo costruito e possiamo ulteriormente affinare per noi stessi, in termini di monitoraggio questa volta, non di conoscenza, potremo capire se finalmente i nostri interventi che cominciano oggi danno un risultato; altrimenti dobbiamo cambiare, al di là delle questioni di interpretazione e coordinamento. Noi dobbiamo supportare, prima di tutto, come è nostro costume, Regioni e Istituto centrale e anche altri soggetti, supportare e mettere a disposizione degli strumenti che siano efficaci per realizzare quello che scrive la norma. Grazie.

On. Paolo Guerrini

Io non so se vi siete posti il problema, ma questo della pesca è un problema che deve essere ulteriormente affrontato, perlomeno a mio parere; non dico in questa sede perché io purtroppo debbo partire, non ho la possibilità di farlo, però voglio fare un telegramma: primo, dovete tener presente che la metà della flotta da pesca ha un solo addetto, lo stesso armatore; quindi c'è una particolarità tutta italiana che spesso nella norma comunitaria non è tenuta presente, ma deve essere presente nei decreti che facciamo noi perché la competenza è Ministero dell'Industria, per la gran parte; noi c'entriamo per l'aspetto della sicurezza.

Secondo: quando si dice che ai fini del Piano della sicurezza si deve presentare il disegno sulla base del quale si è costruita la barca, spesso, le barche più piccole sono state costruite dai maestri d'ascia senza alcun disegno.

Infine, ai fini dei controlli, anzi, davvero plaudo alle cose che sono state dette qua riguardo al lavoro svolto dalla vigilanza in mare delle Capitanerie di Porto e dell'Autorità Marittima. Quando è accaduto - così mi hanno raccontato dei pescatori - che qualche volta è stata fatta la multa perché non c'era scritto sulla barca, dove c'è un unico imbarcato, cioè l'armatore stesso, che in caso di pericolo non c'era scritto quale era il luogo da dove uscire per salvarsi. Mi hanno detto questo, non è vero?

Allora vorrei dire che per un settore come questo io chiedo un approfondimento supplementare. Grazie.

Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott. Paolo Tori, Regione Emilia Romagna

Mi permetto di fare delle conclusioni rapidissime, anche perché l'ora è tardissima, volevo ricordare almeno tre cose di quelle che abbiamo detto stamattina e che sono le nostre proposte e mi sembra di non aver sentito dissensi, anzi, vorrei che quei pochi che sono in aria, rientrino.

La prima cosa sono le alleanze. Noi siamo convinti che questo tema, come il tema della sicurezza in genere, il tema della 626 in particolare, si gioca definendo e responsabilizzando i ruoli di tutti questi attori che concorrono a migliorare il sistema attuale.

Allora, le alleanze vanno fatte, vanno fatte con le parti pubbliche, con chi ha il potere di intervento, il dovere di intervento, ma soprattutto con i professionisti e con i datori di lavoro e con tutti i soggetti che hanno responsabilità diretta perché non è possibile che noi riusciamo ad arrivare, con un sistema puramente e unicamente di vigilanza, a fare prevenzione; quindi dobbiamo integrare il nostro sistema di vigilanza e controllo con una maggiore responsabilizzazione dei soggetti che operano e che operano correttamente in un quadro di gioco delle parti che non è più scoordinato e richiamato puramente al dovere di ognuno di noi, ma coordinato e integrato. Questo significa andare in campo con una squadra, anche definendo chi è l'allenatore, definendo ognuno quale ruolo ha e giocare la partita a tutto campo, capire anche che tipo di campionato dobbiamo giocare. Perché i coordina-

menti sono tanti e stanno proliferando e se non li mettiamo ognuno nel loro campionato, nella loro classifica successiva, riusciamo difficilmente a cavarcela.

Allora noi abbiamo sicuramente le alleanze, sicuramente le responsabilità, sicuramente il dovere di collaborare e di unificare gli interventi e questo mi sembra che sia un messaggio comune di tutti noi, di tutti quelli che sono intervenuti oggi, dobbiamo spartire anche le responsabilità di governo dalle responsabilità operative, dalle responsabilità delle azioni singole che devono essere fatte. In un programma che tende a quel vento, a quel vento che porta le navi nei porti giusti, non che le porta in alto mare, voglio dire che è il vento che oggi abbiamo sentito come messaggio da parte di tutti, cioè del miglioramento delle condizioni di sicurezza e del rispetto della vita dei lavoratori che lavorano in questo settore.

Questo è il nostro messaggio di oggi, della mattinata, spero che nel pomeriggio affineremo invece le parti tecniche e le possibilità anche di concordare alcuni elementi specifici di azioni. Naturalmente a Genova abbiamo preso questo andamento, a Genova fissiamo i grandi quadri e le grandi strategie, l'abbiamo fatto per «Carta 2000» sulla sicurezza sul lavoro, lo stiamo facendo oggi per questa parte di sicurezza del lavoro; è una città che ci porta fortuna perché almeno riusciamo ad avere dei quadri definiti di responsabilità e di intervento che mai prima di adesso erano stati così accentuati dalle varie parti che lo compongono.

Il patto di «Carta 2000», lo sapete, bisogna sottoscriverlo e portarlo avanti non solo come istituzioni, ma come tutti i componenti che compongono i patti.

Io vi ringrazio con questo auspicio. Ci vediamo nel pomeriggio.

Sessione del pomeriggio

**Moderatore per il Coordinamento delle Regioni:
dott. Angelo Mulas, Regione Sardegna**

Stamattina abbiamo parlato un po' di argomenti che avevano più un taglio di tipo generale, mentre nel pomeriggio dovremmo entrare più in aspetti di dettaglio, più su alcune questioni tecniche; il pomeriggio è riservato a questo tipo di interventi, che sono, rispetto all'interesse degli operatori, altrettanto importanti quanto gli aspetti di taglio generale e di inquadramento che sono stati presentati stamattina.

Poiché mi sembra che ancora i relatori non siano tutti presenti in sala, facciamo una piccola variazione all'ordine degli interventi.

Poiché il dottor Filippetti del Ministero della Sanità è presente in sala, può anticipare il suo intervento per dare tempo agli altri relatori di arrivare.

Dott. Giuseppe Filippetti, Ministero della Sanità

La sessione di oggi pomeriggio mi pare di capire sia incentrata sull'esame di quelli che paiono essere i punti più critici dei decreti. Ovviamente ciascuno dei relatori porterà il contributo dal proprio punto di vista; il contributo che porto io è quello degli Uffici di sanità marittima ed aerea del Ministero della Sanità.

Credo che voi tutti sappiate che cosa sono gli uffici di sanità marittima ed aerea, per chi non lo sapesse sono 33 uffici il cui ambito territoriale ricomprende tutto il territorio nazionale e che sono investiti dal decreto legislativo 271 di alcune funzioni in tema di sicurezza e salute anche in ambito portuale.

Storicamente gli uffici nascono come enti governativi, tant'è che anche oggi dipendono funzionalmente dal Ministero della Sanità.

Con il passare del tempo hanno perso comunque la loro caratteristica iniziale che era onnicomprensiva negli ambiti di porto e di aeroporto, caratterizzandosi negli ultimi tempi soprattutto in tema di sanità trans-frontaliera, funzione questa che è stata ribadita da tutta una serie di normative, in ultimo dal decreto legislativo 112 del 1998 e dal decreto legislativo 229 del 1999.

Ciò detto, come premessa di ordine generale, e in riferimento al tema in discussione, annoto in via preliminare che i punti critici del decreto legislativo 271 sono diversi, tuttavia ovviamente è impensabile trattarli in maniera esauriente tutti quanti, per cui mi limiterò a soffermarmi soprattutto su quelle che ai nostri occhi sembrano essere le questioni di maggiore criticità e sostanzialmente sull'articolo 19, sull'articolo 23 e sull'articolo 28 del 271.

Forse la cosa migliore, siccome dispongo di un testo scritto, è leggerlo direttamente così si guadagna ulteriore tempo.

Le prime considerazioni da fare, riguardo all'articolo 19, sono relative all'impostazione generale delle visite preliminari della Commissione territoriale.

Nel quadro della collaborazione tra le Amministrazioni pubbliche e l'industria cantieristica navale, sono previste delle visite preliminari alla consegna dell'imbarcazione da parte del cantiere navale alla società armatrice. Queste visite sono effettuate dalla Commissione territoriale prevista dall'articolo 31, prima del definitivo completamento dei lavori, ed hanno lo scopo di verificare la corretta compilazione del Piano di sicurezza, la reale rispondenza sul campo nonché prevenire costruzioni evidentemente non conformi.

Il Piano di sicurezza, infatti, così come è previsto dal comma 1, lettera c) dell'articolo 6, deve essere predisposto dall'armatore e inviato al Ministero dei Trasporti per l'approvazione almeno sei mesi prima dell'entrata in esercizio della nuova imbarcazione.

Lungi, quindi, dal voler rappresentare un momento repressivo e sanzionatorio, tale visita ha lo scopo di contribuire a rendere di fatto l'ambiente - l'ambiente navale, intendo - il più

sicuro possibile, di eliminare quindi eventuali ulteriori rischi alla luce anche delle diverse professionalità ed esperienze che sono presenti nella Commissione territoriale.

In questa fase di completamento dell'imbarcazione è ancora possibile, infatti, perlomeno in alcuni casi, apportare delle modifiche tecnico-strutturali laddove la Commissione stessa rilevi problematiche tali da pregiudicare la sicurezza dei lavoratori.

Sottolineo con una certa enfasi l'importanza della collegialità della visita perché solo così si può far tesoro delle diverse specificità tecniche e solo così, quindi, è possibile favorire il momento preventivo della normativa sulla sicurezza negli ambienti di lavoro. La stessa Commissione, per chi non lo sapesse, effettuerà poi in seguito, la visita iniziale prima dell'immatricolazione della nave e nel caso di irregolarità riscontrate, procederà al comminamento di sanzioni amministrative.

Vale la pena sottolineare anche il fatto che in nessun caso questa visita - e questo è il punto fondamentale che riguarda la criticità dell'articolo 19 ai nostri occhi - potrà essere preliminare alla stesura del Piano di sicurezza da parte dell'armatore in collaborazione con il medico competente e quindi mai e poi mai connotarsi come una consulenza preventiva di tipo privato perché la ragione d'essere, a mio avviso, della visita preliminare della Commissione territoriale è quella del momento reale di collaborazione, più volte auspicato in termini generali - ne abbiamo sentito parlare anche questa mattina nel corso di quasi tutti gli interventi - tra esigenze degli armatori e l'obiettivo primario da parte dell'Amministrazione pubblica di tutelare in ogni aspetto la salute e la sicurezza dei lavoratori. Questo per quanto riguarda il primo e più saliente elemento di criticità, cioè l'articolo 19, esattamente il comma secondo.

Poi c'è la questione relativa all'articolo 28, questo articolo sapete benissimo che riguarda l'attività di vigilanza sull'applicazione della normativa in materia di tutela della salute e sicurezza a bordo delle navi così come identificata all'articolo 3, comma 1, lettera a).

Il comma 2 di questo articolo, l'articolo 28, recita che: "Le visite e gli accertamenti di cui agli articoli 19, 20 e 21 sono effettuati dalle Commissioni territoriali - e poi aggiunge - e dagli uffici periferici della sanità marittima." Peraltro la Commissione territoriale richiamata è quella istituita ai sensi dell'articolo 31 del decreto legislativo e essa prevede tra i componenti anche il medico di porto, ovvero il medico designato dell'ufficio di sanità marittima competente per territorio.

Il riferimento ai precedenti articolo 19, 20 e 21, assieme all'articolo 18, stabilisce i tipi di visita a cui la nave può essere sottoposta, cioè la visita iniziale, quella periodica e quella occasionale. Premesso che l'iniziativa di disporre tali visite, secondo le previsioni del decreto legislativo non fa mai capo ai nostri uffici, cioè agli uffici di sanità marittima, va precisato che il primo e secondo tipo di visite avvengono in occasioni e scadenze ovviamente o prevedibili o già prefissate. La visita occasionale, invece, viene disposta per le navi indicate all'articolo 18, comma 1, lettera c), ogni qualvolta si determina la necessità di verificare il mantenimento della conformità dell'ambiente di lavoro ossia di tutti i locali della nave.

Sulla base di queste semplici annotazioni che riguardano l'articolo 28 sembrerebbe chiaro che gli uffici di sanità marittima mantengono la potestà di effettuare le visite e gli accertamenti, che solitamente avvengono in occasione di visite a bordo per lo svolgimento di altri compiti istituzionali, anche al di fuori della Commissione territoriale e conseguentemente sembrerebbe altresì potersi dedurre che gli stessi uffici possono proporre, ove si riscontrino irregolarità, tutte le prescrizioni e gli altri adempimenti previsti dal Capo II del decreto legislativo 758 del '94 che saranno assunti dagli organi di vigilanza in coordinamento tra di loro, come recita l'articolo 41 del decreto legislativo.

Ancora: la lettura dell'articolo 28, comma terzo, appare perfettamente in sintonia con la proposta venuta all'inizio di quest'anno, dal Coordinamento delle Regioni e delle Province autonome che, nell'elaborare le prime linee di indirizzo per l'attuazione del decreto legislativo 271/99, ha proposto come soluzione applicativa più plausibile ed efficace, per l'eserci-

zio della vigilanza, cito testualmente: "in capo ai tre soggetti, cioè l'Autorità Marittima, le Aziende A.S.L. e le Sanità Marittime, data la sfera non esattamente sovrapponibile delle loro competenze ed ambiti di intervento, di mettere in capo a ciascuno sia la capacità di iniziativa nelle attività di ispezione e controllo, sia la potestà prescrittiva in presenza di violazioni penalmente sanzionabili, anche indipendentemente l'una dall'altra, seppure in coordinamento tra loro".

Mi pare il caso di segnalare la perfetta sintonia di intenti rispetto alle nostre posizioni che ha mosso il Coordinamento interregionale ed aggiungere semplicemente che ci troviamo perfettamente d'accordo con quanto appena riportato.

Più complesso, invece, è il discorso relativo all'articolo 23, cioè al medico competente. C'è un riflesso di carattere generale che riguarda i nostri uffici ed è quello relativo al quarto comma dello stesso articolo.

Così come per l'articolo 17 del 626, il medico competente di cui all'articolo 23 del decreto legislativo 271 è responsabile della sorveglianza sanitaria dei lavoratori marittimi e nella strategia prevenzionistica disegnata dal 626 la sorveglianza sanitaria è posta giustamente in una sequenza successiva, rispetto all'attuazione della ricognizione dei fattori di rischio e della messa in opera dei correttivi tecnici e procedurali atti alla riduzione degli stessi.

Risulta, infatti, prioritario studiare l'ambiente di lavoro, migliorarlo ove necessario e successivamente verificare, attraverso la valutazione dello stato di salute degli addetti, da un lato se i correttivi proposti sono stati sufficienti ad assicurare un ambiente sicuro, e dall'altro se vi siano soggetti che per motivi di suscettibilità individuale siano inadatti alle attività lavorative idonee per tutti gli altri.

Da questa configurazione non deve derivarne assolutamente l'assunto che la sorveglianza sanitaria possa essere secondaria agli atti precedenti; non bisogna dimenticare, infatti, che tutto l'impianto della normativa di sicurezza, così come la evoluzione tecnica ed igienistica in tema di sicurezza nei luoghi di lavoro, ha come fine ultimo la salute di chi in quei luoghi lavora. E' ovvio, quindi, che sono attraverso una corretta esecuzione della sorveglianza sanitaria può considerarsi compiuto l'iter disegnato dalla normativa.

La sorveglianza sanitaria, effettuata dal medico competente, comprende accertamenti preventivi e accertamenti periodici per controllare lo stato di salute dei lavoratori ed esprimere il giudizio di idoneità alla mansione specifica. E qui c'è il punto critico di questo articolo, almeno per quello che riguarda l'interfaccia con l'operatività dei nostri uffici, e riguarda in pratica la questione che attiene al ricorso del marittimo avverso il giudizio negativo espresso eventualmente dal medico competente. Il giudizio di inidoneità parziale, temporanea o totale riveste infatti la caratteristica di specificità per la mansione svolta dal marittimo e può essere legata a una patologia anche lieve e transitoria che può associarsi o meno a una situazione di rischio legata all'ambiente lavorativo.

L'armatore, a seguito di informazione scritta, dovrebbe effettuare una nuova valutazione del rischio ed una nuova analisi ambientale per verificare l'efficacia delle nuove misure di protezione adottate.

Nell'identificare l'ufficio di sanità marittima come struttura alla quale presentare ricorso, si potrebbe ipotizzare la gestione dell'iter ricorsuale all'interno della Commissione medica permanente di primo grado così come definita dall'articolo 4 del decreto del '33, il 1773. Tuttavia la non idoneità specifica, motivo del ricorso, non è oggetto di giudizio da parte di questa Commissione, che deve semplicemente valutare l'idoneità fisica generica al lavoro marittimo.

Nel caso previsto al comma 4, invece, trattandosi di una non idoneità alla specifica mansione occorrerebbe ipotizzare l'istituzione di una Commissione ad hoc; questa potrebbe essere costituita nell'ambito della collaborazione con le strutture sanitarie del territorio, così, ripeto, come abbiamo sentito auspicare più volte in mattinata, dal medico di porto oppure da un suo delegato e poi da un medico del lavoro, da un medico legale dell'Azienda A.S.L. territorialmente competente in qualità di membri.

Questa Commissione potrebbe avvalersi della consulenza specifica di uno o più esperti, chimici, fisici, ingegneri, eccetera, o di medici specialisti, in relazione alla valutazione della realtà lavorativa che espone al rischio e/o alla specifica patologia evidenziata. Una Commissione così composta potrebbe essere in grado di esprimere un giudizio di idoneità specifica a seguito di una globale valutazione della problematica, oggetto di ricorso, esattamente in analogia a quanto avviene per il lavoratore non marittimo, riprendendo così dei temi cari anche alla 626.

Questo, per economia di tempo, è il punto di vista delle Sanità Marittime rispetto ai punti di criticità più salienti, più evidenti portati, a nostro avviso, dal decreto 271.

Non avrei altro aggiungere salvo intervenire successivamente, caso mai, in fase di dibattito.

Moderatore

Ringraziamo il dottor Filippetti e diamo subito la parola a Umberto Laurenzi il quale ci parlerà dei nulla-osta all'uso di fiamma e il documento di sicurezza nelle riparazioni navali.

Ing. Umberto Laurenzi, A. USL Trieste

"I nulla-osta all'uso di fiamma e il documento di sicurezza nelle riparazioni navali"

Il mio intervento aveva come obiettivo iniziale quello di formalizzare le indicazioni operative in materia di lavori con uso di fiamma su navi in occasione di manutenzione, riparazione e trasformazione navale.

La prima osservazione che si può fare riguarda una sostanziale differenza tra la dizione dell'articolo 46 del Titolo II del 272 e la dizione di "lavori a caldo", che è forse una dizione alla quale siamo più abituati nella esperienza di questi anni, in riferimento a una ipotesi di innesco più ampia, perciò che non riguardi soltanto, come dice la legge, l'innesco che può svilupparsi durante lavori con uso di miscele ossiacetileniche, fiamma ossidrica, saldatura elettrica o simili, ma anche quando qualsiasi altro mezzo usato nel lavoro produca una fonte di calore o di scintille.

A questo secondo approccio siamo forse un po' più affezionati, in base all'esperienza vissuta in questi anni, ma tant'è, non è sicuramente una grandissima differenza, la segnalavo in quanto noi parliamo indifferentemente di uso di fiamma o uso di fonti termiche e in molti casi anche la molatura che produca scintille per noi è un possibile innesco da controllare durante le specifiche attività.

Non è possibile avviare questo discorso se non tentiamo una doverosa rivisitazione di quella che è la potenzialità preventiva del Titolo II nel suo complesso e cioè laddove si vanno a considerare, nel loro insieme, le operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione che non sono ovviamente soltanto ridotte all'uso di fiamma; il Titolo II introduce un elemento di novità assoluta che è l'obbligo, per lavori complessi che comportino la presenza di almeno due ditte, di un documento di sicurezza, che introduce finalmente e quindi la posizione dell'ente regionale su questo piano è di grande adesione alla filosofia di questo articolo 38 - elementi di prevenzione programmata nell'attività di manutenzione, riparazione, trasformazione che finora sicuramente non esistevano. Questa mattina è stato sollevato un problema di un potenziale aggravio di quelle che sono le attività previste dall'articolo 10 della 271, e cioè quando la nave in perfetto assetto di navigazione, quindi completamente coperta dal 271, nave italiana, in quel caso, intenda procedere a piccole ore di manutenzione, se anche implicante al limite l'uso di fiamma: è stato posto il problema se non fosse ridondante l'ipotesi di un documento di sicurezza, e così via.

L'ente regionale ribadisce che l'importanza dell'articolo 38, laddove viene dichiarato l'obbligo del documento di sicurezza, ha proprio al suo oggetto "lavorazioni complesse", cioè lavorazioni nelle quali la presenza di più ditte implichi un'esigenza reale di coordinamento tra queste e le residue attività a bordo nave. Quindi sarà sicuramente possibile, io credo, e lo toccheremo in seguito in modo abbastanza dettagliato, evidenziare l'esigenza di procedure semplificate per lavori di scarsissima entità, perché sicuramente l'articolo 38 non guarda quelli, guarda altre cose, cioè guarda la complessità di lavori complicati con tante persone presenti, con persone che fanno lavori potenzialmente mutuamente pericolosi nello stesso istante di tempo.

Quindi, io credo che possa essere colta quella preoccupazione di non sovraccaricare lo spirito dell'articolo 10 del 271, ma ribadiamo pienamente nella nostra cultura l'obbligo di mantenere tutta l'importanza preventiva dell'articolo 38 del 272.

L'altro elemento fondamentale del Titolo II riguarda l'obbligo di nominare un tecnico responsabile per cui sarà finalmente possibile capire chi segue questi lavori complessi, chi ne è il responsabile, chi in qualche modo dà la garanzia che il documento di sicurezza sarà rispettato; richiedono, molti degli articoli del Titolo II, degli adempimenti tecnici supplementari per consentire che i lavoratori, che svolgono i lavori di manutenzione, godano almeno in parte di un plafond minimo di garanzie di sicurezza che non sempre la nave consente. E quindi sono tutti quegli articoli che iniziano con la frase: "Il datore di lavoro provvede affinché"; è un mandato nuovo, con il quale chi debba essere considerato datore di lavoro, quindi il datore di lavoro dell'impresa capocommessa o lo stesso armatore, se del caso, deve in qualche modo verificare che le scale, le vie di uscita, l'illuminazione di emergenza, eccetera, godano di caratteristiche minime a tutela dei lavoratori chiamati a fare i lavori a bordo.

Il Titolo II prevede, per specifiche attività, qualche cosa di più, non soltanto il mantenimento di adeguati interventi tecnici, ma anche la procedura attraverso atti autorizzativi che diano il nulla osta a quei lavori; si tratta chiaramente di lavori di potenziale particolare gravosità e pericolosità e quindi, nel caso specifico del 272, sono previsti per la sabbiatura, per la pitturazione a spruzzo e appunto, per quello che ci riguarda in questa sede, per le attività che richiedono l'uso di fiamma.

Infine il Titolo II del 272 entra in una chiara definizione di figure responsabili e, come vedremo parlando di lavori a caldo, non sono neutre queste figure, sono quelle che firmano degli atti di richiesta, quindi si autoevidenziano come responsabili, come datori di lavoro e, dall'altro lato, figure, Enti, chiamati a svolgere un ruolo sia di autorizzazione sia di vigilanza.

Fatta questo doveroso piccolo richiamo a quello che è il quadro in cui inseriamo gli obblighi attinenti i lavori con uso di fiamma e richiamato il potere e la potenzialità ancora tutta da scoprire dell'articolo 38, io entrerei un attimo nello specifico di quello che qui siamo chiamati a commentare, ricordando quindi che parliamo delle attività con uso di fiamma per le quali, appunto, è stata prevista una fase autorizzativa specifica, per cui ripercorriamo, sull'articolo 46, molte delle cose già viste per il Titolo II e per l'articolo 38 in particolare.

L'elemento di particolare interesse che credo potrà rendere attuale questa relazione, questo contributo, è il fatto che mentre molti degli argomenti del Titolo II sono un'assoluta novità nella cultura degli Enti aventi competenza in materia - pensiamo al documento di sicurezza, pensiamo a molte delle richieste tecniche che in qualche modo il datore di lavoro è chiamato a verificare - sicuramente nel caso dei lavori con uso di fiamma la situazione è molto diversa. Non è vero che questa è una novità assoluta, non è vero che oggi noi in qualche modo ci troviamo a dover aspettare indicazioni, proposte, procedure, in quanto nulla di pronto esiste; è altresì vero invece che su questa attività, in molte realtà portuali, esiste una ricca esperienza pregressa, che va ribadita, a fronte di una serie di interventi molto preoccupati che abbiamo sentito oggi, con anche un certo orgoglio; esperienza che ha portato ad un'attività coordinata tra enti, in materia di autorizzazione di lavori a caldo, che sicuramente precorrono con buona omogeneità quelli che sono i mandati dell'articolo 46 del 272.

E quindi riteniamo, come Coordinamento delle Regioni, che sussistano tutti gli elementi per portare a questa discussione, avendo proprio come base questa esperienza pregressa, contributi concreti da porre alla base di queste linee guida tecniche che le Regioni d'Italia sono impegnate a produrre su argomenti specifici del 271 e del 272.

Parlavamo di Enti. Quando il 272 all'articolo 46 parla di Capitanerie di Porto, di Vigili del Fuoco e di Aziende Sanitarie, di fatto prende atto di una realtà che è quella più credibile, guardando le competenze più specifiche. In che senso? Nel senso che se evidentemente nulla si può dire sulle competenze delle Capitanerie di Porto, che come Autorità Marittima ricevono sia dal codice della navigazione, sia dal regolamento del codice di navigazione, un mandato amministrativo chiaro di vigilare in genere sulla sicurezza degli ambiti portuali - per cui possiamo ritrovare in questo, in senso un po' lato, molte delle cose che oggi il 272 ci richiede di fare - è altresì vero che è dal 1976, con una basilare sentenza del Consiglio di Stato che le ASL sono state riconosciute (all'epoca si parlava di Ispettori del Lavoro naturalmente) come competenti piene per quello che riguarda la verifica della sicurezza negli ambiti portuali con l'esclusione, evidentemente, di quelle attività che concernono l'esercizio della navigazione marittima. Su questo argomento, che tocco solo marginalmente, c'è stata una produzione cartacea giuridica di sentenze incredibile, si è cercato da un lato di individuare nelle Capitanerie addirittura gli Enti preposti alla vigilanza anti-infortunistica tout court, e dall'altro si è cercato, in questo modo, dicendo che si vietava l'applicazione di certe leggi anti-infortunistiche alla navigazione marittima, di escludere totalmente le Aziende Sanitarie dalla vigilanza negli ambiti portuali. Entrambe interpretazioni false: dal 1976, con una sentenza, io credo, esemplare, il Consiglio di Stato ha ribadito che laddove non direttamente impegnate nell'istituto della navigazione, tutte le attività nel porto e sulle navi in ormeggio, in bacino, in cantiere, sono perfettamente assimilabili alla vigilanza dell'Azienda Sanitaria.

Con queste sentenze, in quell'epoca si è andati anche a toccare un altro argomento molto interessante che riguarda il problema delle navi a secco, che io oggi riproporrò come problema ancora aperto perché, mentre tutto sommato su una nave che galleggia oggi le idee sono abbastanza chiare, io direi che sulla nave a secco, quindi che non può esercitare né ovviamente la navigazione, ma nemmeno prefigurarsi come nave, come definita, ad esempio, dal codice della navigazione, evidentemente c'è da assumere delle posizioni chiare che non abbiamo ancora.

Veniamo ad una situazione fortemente ambigua, una situazione nella quale, come si diceva, i pronunciamenti legislativi sono stati molti, non sempre omogenei e univoci in materia, su cui si è inserita, con una mazzata incredibile, l'esperienza di Ravenna del 13 aprile 1987, più volte, direi giustamente, oggi ricordata perché da quella volta nulla è più stato uguale in materia di vigilanza antinfortunistica in Italia; ricordiamolo perfettamente, perché in 40 minuti sono morti 13 lavoratori di cui due al primo giorno lavorativo della loro vita, erano ragazzi di 17 anni appena compiuti, in una città sensibilissima sui problemi ambientali, per cui emergeva con grande evidenza, e con una evidenza, al tempo stesso, che ci faceva sentire fortemente inermi, come fossero ambigue e contraddittorie le leggi, come fossero inadeguate le leggi a rispondere, quelle esistenti, anche se riconosciute applicabili all'ambiente nave, a garantire una reale sicurezza e vigilanza in materia.

Sono nate in quegli anni - le ricordo con piacere - delle elaborazioni ricche, importanti, quali ad esempio il Protocollo prodotto a Viareggio nel 1989 che cercava di fare un qualcosa forse impossibile, cioè di definire delle regole di sicurezza per le lavorazioni navali utilizzando leggi palesemente inadeguate alla materia. Questo Protocollo, che è diventato anche nota tecnica dell'ISPESL, precede in modo esemplare, ma non risolvendo il grosso problema dell'assenza di una legge fatta ad hoc, con norme tecniche ad hoc, il lavoro giuridico teso a regolamentare le lavorazioni su navi, all'interno delle quali il problema dell'uso di fonti termiche è sicuramente uno dei più rilevanti.

Se legislativamente fino ad oggi eravamo scoperti, ricordo che dopo Ravenna è stato istituito presso ogni Capitaneria di Porto il famoso Comitato di coordinamento delle attività finalizzate alla sicurezza delle lavorazioni sulle unità navali sotto le 100 tonnellate, è un decreto dell'88 - lo dico anche un po' per riscoprire e sentirsi in qualche modo consapevoli che qualche cosa si è fatto, evidentemente - che faceva carico alle Capitanerie di coordinare, per rendere più sicuri i lavori a bordo, Vigili del Fuoco, Aziende Sanitarie, Ispettorati del Lavoro, ISPESL e RINA (Registro Navale).

E' da questa base di lavoro che vorremmo partire oggi, in quanto è una base di lavoro che, laddove correttamente utilizzata, ha portato, in particolare per le lavorazioni con uso di fiamma a bordo di navi, ad elaborazioni importanti che non sono state soltanto di coordinare Enti, ma anche di produrre del materiale tecnico, riscoprendo, come elemento base per produrre questo materiale tecnico, in assenza di norme nazionali, lo strumento dell'ordinanza delle Capitanerie di Porto.

Noi oggi offriamo come contributo tecnico in materia di autorizzazione di lavori a caldo in ambito navale, per quanto riguarda le sole attività di ristrutturazione, riparazione, manutenzione navali, proprio questo tipo di attività coordinate che ritengo siano state un esempio di quel coordinamento che oggi è stato ricordato mille volte in questa sede, anche come segnale che le cose probabilmente possono essere fatte e non sono così difficili da fare.

Anticipo subito due posizioni basilari che il Coordinamento delle Regioni intende avanzare in questa sede. La prima, che è ovvia, visto che ci troviamo qui a discutere: l'articolo 46 e gli articoli collegati, quelli che in qualche modo aiutano a capire meglio le caratteristiche del lavoro a caldo, quindi gli articoli prima e dopo il 46 sull'illuminazione, nozioni di sicurezza, le vie di fuga, gli adempimenti da fare in caso di taglio, di saldature elettriche, eccetera, nel loro complesso non forniscono un quadro complessivo da definire sufficiente a regolamentare la materia. E' necessario che si vada a definire qualche cosa di più, che chiarisca meglio procedure, attività, atti autorizzativi, soprattutto però - e questo è l'elemento secondo che portiamo alla discussione - cercando di valorizzare al massimo, rendendoli omogenei e, se possibile, esportabili in tutte le realtà territoriali con porto, quelli che sono gli strumenti, quale integrazione dell'articolo 46 del Titolo II, delle ordinanze della Capitaneria di Porto.

In primo luogo, se questa è l'impostazione che vogliamo dare o che proponiamo alla discussione in questa sede, è palese che si tratta di dare risposte operative ad alcuni contenuti dell'articolo che richiama "il conforme parere" e il concetto di "sentita" (la ASL). E' già stato rilevato in precedenza di cosa voglia dire oggi un'autorizzazione dei Vigili del Fuoco, è un'attività complessa, sicuramente rilevante, con tempi non molto spesso compatibili con quelli del richiedente, ma è importante anche ribadire questo concetto di "sentita" che è diverso da "il conforme parere"; si mette l'Azienda Sanitaria in un ruolo fortemente diverso, che non è di assommare il suo parere a quello del perito chimico del porto e dei Vigili del Fuoco e della Capitaneria in materia di idoneità antincendio dell'ambiente, ma evidentemente qualcosa di diverso, un pronunciamento complessivo sull'ambiente di lavoro, un pronunciamento complessivo, lo diciamo molto chiaramente, sull'idoneità della ditta se questa rientra in un elenco di ditte, ad esempio, che hanno dato cattiva prova di sé in passato.

Se vogliamo, in due minuti, tracciare cosa proponiamo oggi in materia operativa, la prima cosa da ricordare è che è stato ben sperimentato in questi anni, come premessa, il concetto di suddividere le navi in ambiti particolari, ai quali subordinare procedure e apprestamenti igienici diversi, più sofisticati nel caso C, meno sofisticati nel caso A. E' una procedura che sta andando molto bene, noi oggi possiamo produrre su tre porti investigati, Civitavecchia, Genova e Trieste, quasi 1.000 richieste autorizzative in cui le USL e le Capitanerie si sono coordinate nel corso del 1999.

A queste procedure di suddivisione per ambiti diversi si sta cercando di dare risposte anche diverse che semplifichino l'intervento dei Vigili del Fuoco, ad esempio ipotizzando già nell'ipotesi di ordinanza quali sono gli apprestamenti da dedicare alla classe A, alla classe B

e alla classe C, definendo insieme compiti dei guardiafuoco, che sono uno degli elementi di grande debolezza oggi contenuti nella nostra esperienza quale emerge in questi anni.

L'ordinanza che vorremmo proporre dovrebbe anche affrontare il famoso discorso di eliminare dalla fase autorizzativa, per esempio, le piccolissime lavorazioni; la preoccupazione dell'articolo 10 era ben presente, non ha probabilmente molto senso pensare che una lavorazione di saldatura su una nave di piccolo cabotaggio debba essere subordinata a questo tipo di richiesta autorizzativa, l'ordinanza deve essere anche molto chiara sulle responsabilità del responsabile dei lavori e del coordinamento affidato al Comandante della nave.

L'ordinanza prevede - entro negli aspetti operativi ancora un minuto - una richiesta autorizzativa fatta dal datore di lavoro alla Capitaneria di Porto che viene trasmessa in copia anche all'Azienda Sanitaria e ai Vigili del Fuoco; la trasmissione in copia comprovata rappresenta, per la Capitaneria di Porto, il concetto di "sentita" (la ASL). Questa mi sembra una proposta, molto concreta: "sentita" per la Capitaneria di Porto che deve avere un parere di nulla osta vuol dire: "Ho la verifica che è stato trasmesso quello che è stato trasmesso anche a me. Ho la verifica che l'azienda è stata informata, perché hai mandato anche a lei la richiesta di nulla osta."

La risposta nei confronti dei Vigili del fuoco, che sono chiaramente subordinati a una valutazione molto più lunga nella loro esperienza autorizzativa, viene in parte risolta predefinendo in ordinanza che cosa va previsto come apprestamento antincendio nei casi specifici, quindi poco nella A, molto di più nel B e molto di più nel C, richiamando i guardiafuoco, cosa molto importante, cercando di fare in modo che i tempi medi di risposta dei Vigili del Fuoco siano compatibili con l'esigenza dell'utenza.

Per i 'classe C' l'autorizzazione viene subordinata ad un sopralluogo specifico congiunto, altro elemento che, laddove è stato applicato, è stato di ottima riuscita ed è stato un esempio pratico di coordinamento reciproco.

Restano aperti tre problemi: le navi a secco, il concetto di nave, sarebbe forse il caso di ritornare, appunto, al concetto del vecchio comitato di coordinamento che definiva "nave" da assoggettare agli obblighi quella sopra le 100 tonnellate per ridurre il numero abnorme di richieste che altrimenti dovrebbero arrivare; ultimo, una confusione che la legge fa tra "gas free" e "non pericolosità" come certificato del perito chimico del porto laddove il "gas free" è un qualcosa che si dà alla nave perché possa entrare dalla rada in ormeggio, mentre "non pericolosità" è qualcosa di più che richiede un'attenzione anche per la vivibilità dell'ambiente; nella legge vengono invertite, per cui la "non pericolosità" diventa "gas free" e viceversa.

Mi scuso per la lunghezza e grazie.

Moderatore

Ringraziamo Umberto Laurenzi e diamo rapidamente la parola a Roberto Montagnani il quale ci parlerà del documento di sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali.

Dott. Roberto Montagnani, ASL 12 Venezia

"Il documento di sicurezza nelle operazioni e nei servizi portuali"

Il mio compito è di dare una presentazione del documento di valutazione dei rischi lavorativi delle operazioni e servizi portuali, quindi dell'articolo 4 del decreto 272. Io ne do una presentazione, anche se noi abbiamo cercato di fare di tutto come Coordinamento naturalmente per raccogliere i dati il più possibile su base generale e nazionale, che riflette soprattutto quelle che sono state le esperienze che abbiamo fatto noi tra la Basilica di S. Marco e la Laguna, io parlo per Venezia, e quindi naturalmente il mio intervento risente un po' del-

l'esperienza nostra, pur se richiama anche gli apporti che ci sono stati forniti dai colleghi di altri porti.

Noi innanzitutto abbiamo ritenuto sacrosanto lavorare su questa problematica in perfetto coordinamento, ma direi di più, insieme proprio con l'Autorità Portuale; quindi con la Direzione ambiente e sicurezza dell'Autorità Portuale, abbiamo considerato che questo documento di valutazione di rischio, come è in generale il documento di valutazione di rischio del 626, è una cosa molto importante, che poteva meritare il fatto che noi ci muovessimo dai nostri uffici e servizi per andare negli ambienti di lavoro e sentire concretamente dalle aziende che cosa avevano combinato a questo proposito; abbiamo organizzato degli incontri di presentazione, prendendo questo momento della presentazione dei documenti del 626 da parte delle aziende, sia quelle concessionarie, che le aziende di servizio, come un momento fondamentale; abbiamo fatto parecchio lavoro su questo, abbiamo dedicato una parte del nostro tempo al confronto su questo argomento per vedere come erano questi documenti, che tipo di ricerca, di studio, avevano fatto le aziende per costruire il loro piano di sicurezza.

Come sappiamo la legge non dice le modalità, le metodologie del lavoro da seguire, è chiaro che poi ognuno ha portato l'esperienza e la specificità della propria ricerca culturale, si poteva pensare di più a interviste dei lavoratori, analisi di documentazione, la memoria storica, tanti erano i modi in cui si poteva affrontare questo impegno, essendoci poi solo, in pratica, un'importante precisazione di contenuti minimi che derivava proprio dall'articolo 4 del decreto, a completamento di quanto già era stato fatto dal 626, perché le ditte portuali, imprese del settore, sia le concessionarie che le imprese di servizi, avevano già fatto naturalmente il documento di valutazione del rischio del 626, quindi questa è stata una base nuova operativa.

Spesso queste elaborazioni, in più casi, si sono intersecate con un lavoro aziendale di certificazione di qualità, è un argomento molto importante, cioè le ditte stanno globalizzandosi, si diceva stamani, le ditte si certificano, vogliono essere sicure nella loro presentazione, il documento di sicurezza è un documento molto importante che viene dato ai partner commerciali, quindi si certificano sia rispetto all'ambiente, con tutta la famiglia dell'ISO 14000, e si certificano anche rispetto alla sicurezza e alla salute del lavoro con la famiglia dell'ISO 9000, poi con i vari istituti di certificazione, detti standard e via di seguito. Quindi c'è tutto un lavoro di approfondimento anche fatto dalle ditte per questo versante.

E' un lavoro di approfondimento che ha portato a chiarire anche punti importanti che magari nel documento del 626 non erano altrettanto bene sviluppati, per esempio il coordinamento tra imprese, concessionarie e di servizio, nell'ambito dei lavori da compiere. E' chiaro poi che questo coordinamento è una cosa che si realizza giorno per giorno, però paletti importanti di questo coordinamento, di come si realizza materialmente, nel documento ci devono essere; alcuni casi sono stati presentati egregiamente, altri meno; la viabilità, la presentazione dei piani di viabilità, anche noi abbiamo verificato questo, perché spesso questo aspetto è rimasto carente nella presentazione dei documenti, pur essendo molto importante; stamattina si parlava degli infortuni, la viabilità è un'importante causa di infortuni anche in questo settore, interazione tra mezzi, macchine, circolazione di pedoni. Però i documenti spesso sono stati in carenza, sulla base dell'analisi che abbiamo fatto noi, per questo aspetto.

Rispetto al lavoro a bordo nave dico che chiaramente alcune ditte nel loro documento lo hanno sviluppato maggiormente e altre si sono trincerate in un doveroso riserbo, in attesa di sviluppi normativi che esulano completamente dalla nostra sfera di competenza; per noi chiaramente il riferimento giuridico è quello del 626 e del necessario coordinamento, il lavoro a bordo nave è una parte del lavoro portuale, ci sono solo gli obblighi delle imprese nel momento in cui il lavoro viene fatto e i lavoratori portuali salgono a bordo e svolgono il lavoro, e quindi è importante che una caratterizzazione da questo punto di vista ci sia nei documenti di sicurezza degli operatori portuali.

Dico subito, a questo punto, che cosa poi è successo concretamente nell'esperienza che abbiamo fatto noi. Noi non abbiamo pensato di usare né gli strumenti della prescrizione, né quelli della disposizione, non abbiamo fatto multe a nessuno. Questo, per l'esperienza che abbiamo fatto noi, è proprio uno dei famosi campi in cui i servizi si presentano come assistenza, come momento di confronto, e non come un momento di imposizione perché altrimenti l'imposizione prevale sempre, quando facciamo i sopralluoghi quella è la nostra parte prevalente di lavoro, altrimenti in che cosa si sostanzia questo confronto? Questo è stato un momento importante, abbiamo concordato delle lettere di chiarimento che abbiamo fatto con le Autorità Portuali, lettere di integrazione, quindi abbiamo chiesto alle ditte di mandarci ulteriori dati, ulteriori informazioni, sapendo già che la logica della cosa è questa: chi fa bene questi documenti poi ha più opportunità per lavorare meglio, il riscontro pratico è senz'altro quello, chi invece su questo piano rimane parecchio indietro probabilmente poi avrà le maggiori difficoltà applicative.

Volevo mettere una nota sulla partecipazione dei medici del lavoro - io appartengo alla categoria, sono uno di questi medici che hanno abbandonato un po' il ruolo più strettamente sanitario per seguire le problematiche di igiene del lavoro - ecco, i medici competenti delle imprese portuali, che potrebbero avere un ruolo molto importante, lo diceva stamani il senatore Smuraglia, è una cosa che dice spesso ed è, secondo me, giustissima, adesso in Italia abbiamo tanti medici del lavoro, l'igiene e il benessere dei lavoratori potrebbero essere seguiti meglio che altrove, per una specificità professionale che da noi abbonda; per fare un raffronto, in Veneto ci sono più medici del lavoro in servizi pubblici che in tutta la Gran Bretagna - tanto per dare un'idea, l'Health and Safety Executive non arriva a 20 persone noi, in Veneto, siamo 35 - quindi potrebbe venire da questo la possibilità per una validazione, una credibilità maggiore su questo versante.

In realtà, molte ditte hanno finito per considerare questo documento come un documento della sola sicurezza, noi lo chiamiamo documento di sicurezza così, in breve, però si parla sempre di sicurezza e dei rischi lavorativi non legati alla sfera di prevenzione infortuni spesso si parla meno.

Molte ditte per la loro analisi hanno seguito una successione logica che poi è quella che risulta più facile operativamente, ricostruire il ciclo produttivo, è la logica proprio della valutazione dei rischi come è definita in letteratura, vedere tutte le fasi del ciclo produttivo, scomporlo, analizzarlo, identificare chi è a rischio, quali sono le persone esposte ai rischi lavorativi e definire punto per punto le misure di prevenzione e protezione che risultano necessarie. Spesso, quasi sempre, è stata fatta una quantificazione dei rischi lavorativi con il famoso algoritmo "Magnitudo per probabilità" che credo abbia dominato il versante delle valutazioni di rischio a livello nazionale già con il 626: quindi si è cercato di definire caso per caso i singoli lavoratori che punteggio di probabilità di rischio avevano; noi, ora, scherzosamente, e certo senza nessun tono offensivo, ma soltanto per sensibilizzare, l'abbiamo chiamata "la valutazione Enalotto": allora, un lavoratore ha 1 di probabilità, 2 di gravità per questo rischio, 2 per quello e 1 per quello, se qualcuno ha 3-4, scherzosamente in veneziano si dice: "Quello ha avuto 4", "Eh, ma quello è un po' più 'mona' degli altri, ha avuto più punteggio". Io ho cercato di mettere la cosa in termini un po' più simpatici, ma certamente la cosa che non è andata e che ha mortificato di più è stata l'assenza dell'analisi degli infortuni in queste valutazioni di rischio. A noi è capitato di far venire un grande professore di medicina del lavoro e questo è rimasto stupito: "Ma come? Qui non vedo un'analisi di incidenza!". Cioè, gli eventi che sono veramente successi in ditte che magari anche lavorano in attività portuali da 80, 90 anni, che quindi avrebbero una memoria storica che potrebbe dare informazioni potenti sia alla ditta, ai suoi operatori ma anche poi a tutto il sistema della prevenzione, tutti questi eventi sono stati coperti dal segreto istruttorio, non sono trapelati, né le problematiche degli infortuni, degli infortuni mancati, dei rischi occorsi e anche quello che riguarda gli aspetti sanitari, quindi le patologie riscontrate, i disturbi segnalati dai lavoratori, hanno avuto ben poco riscontro.

Io, prendendo dalla letteratura e dall'infortunistica per gli infortuni mortali che ci sono stati, vi faccio vedere una foto: le scale verticali per l'accesso alle stive. Ce ne sono stati di infortuni di questo tipo, è veramente doloroso che continuino a ripetersi, poi magari gli esperti della sicurezza mi dicono che con delle scale australiane messe nella paratia si potrebbe facilmente risolvere il problema, però continuano a succedere, da noi l'ultimo è successo tre mesi fa a Venezia, infortunio grave con queste scale, 15 metri di discesa e di risalita, magari con i fari puntati che servono a pulire meglio le stive e che poi l'operatore si trova sulla faccia quando risale.



Foto 1 - Problema: lunghe scale verticali di accesso alle stive

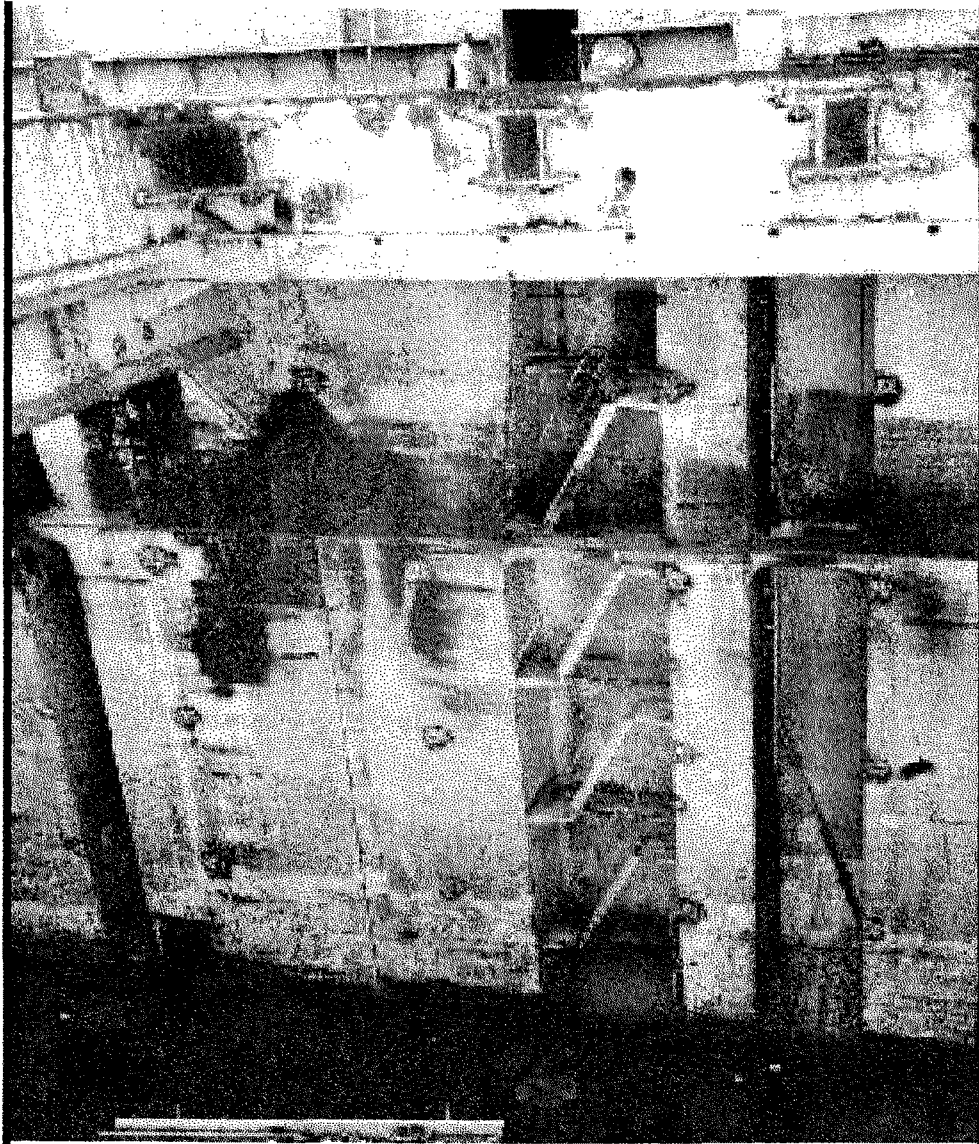


Foto 2 - Una possibile soluzione: le scale "australiane" con piccole rampe successive protette

E lo stesso si può dire anche di un altro problema, c'è stato in febbraio un Convegno mondiale (vedi Foto 3, immagine identificativa del convegno) a Rotterdam,- c'è stato solo il capitano Marzaroli per l'Italia - che riprendendo una circolare della I.M.O. (International Maritime Organization) ha proposto interventi urgenti per il problema del lavoro sopra i container, il blocco e sblocco di twistlock, problema per il quale da noi non è mai morto nessuno, però certamente costituisce una condizione di rischio importante; probabilmente si lavora anche male, pensiamo che di queste scatolette qui se ne muovono 190 milioni in un anno a livello globale; noi a Venezia ne muoviamo 200.000, a Genova 1 milione e rotti, comunque tutti i giorni ci sono queste condizioni, gli esperti di sicurezza ci spiegano bene che ci sono delle

soluzioni pratiche, ma nei documenti di rischio non si trovano discussioni di questi aspetti così concreti, che danno la sensazione un po' dolorosa di un impatto delle norme più teorico che pratico, concreto, che viceversa sarebbe poi la cosa più corretta da fare.

Lo stesso vale per un altro aspetto che noi anche a Venezia abbiamo vissuto come pesante: abbiamo avuto bombole di cloro, bombole di acetilene che hanno portato a rischi maggiori per la città (stiamo parlando di evacuazioni dell'area portuale), isocianati che sono finiti sulle banchine, abbiamo avuto diversi di questi incidenti. Questi eventi sono occorsi alle ditte, però non si riesce a trovare storia e traccia di questi eventi, delle misure che sono state poi decise per evitarli, per scongiurarli, per contenerli negli effetti, all'interno delle valutazioni dei rischi delle aziende; questo, anche se naturalmente poi gli Enti preposti alla prevenzione delle emergenze hanno la loro iniziativa autonoma, però certamente avrebbe potuto contribuire anche alla definizione dei piani di emergenza non solo delle ditte, ma anche delle aree territoriali, da parte degli Enti preposti alla prevenzione.



Foto 3

Mi sono accorto di recente - probabilmente parecchi di voi lo conosceranno già ma io l'ho conosciuto da poco - di questo sito del Nautical Institute che ha dedicato a questo argomento una specifica sezione informativa sulla movimentazione delle merci pericolose; è un punto che indubbiamente deve essere affrontato meglio, credo, per l'esperienza che abbiamo fatto noi, se ne è parlato anche venerdì a Livorno. È un aspetto cui probabilmente bisogna dare un'attenzione maggiore; soltanto incidentalmente volevo dire, ma certamente non ne voglio fare una riflessione normativa, che in Olanda dal 1992 vengono patentate le squadre di lavoro con le merci pericolose; ogni cinque anni, ogni squadra di lavoro ha un responsabile di squadra per una specifica movimentazione di merci pericolose classificate IMDG, l'autorizzazione vale, viene verificata da Enti pubblici specializzati in modo che ogni squadra di lavoro abbia la certezza di avere, nel momento in cui eventi gravi dovessero succedere, tutto quello che è necessario per provvedere.

Un altro versante critico - e qui facciamo la presentazione dei versanti critici perché è inutile raccontarsi che va tutto bene, siamo bravi, non serve - allora, è quello delle misure, delle rilevazioni, proprio forse dipeso anche dallo scarso impatto che hanno avuto i medici del lavoro in questa materia; nonostante valutare spesso voglia dire misurare, quantificare i rischi e dire che cosa veramente è il problema, misure ne sono state fatte poche per le polveri, una volta finito l'impatto 277 che ha portato a fare molte misure di rumore, nell'ambito portuale come altrove, poi questa via della rilevazione strumentale, spesso importante, si è persa perché è vero che le lavorazioni cambiano, ma è vero che ci sono metodiche anche di campionamento rappresentativo, il NIOSH ha scritto volumi su questo, che ci consentirebbero di caratterizzare meglio le situazioni; a Venezia una delle esposizioni lavorative più indagata è stata, come forse altrove, l'esposizione a fonti radiogene, l'esposizione a radiazioni ionizzanti, nella movimentazione dei rottami ferrosi. In Italia vengono fusi ogni anno 16 milioni di tonnellate di rottami ferrosi tanto per dare un'idea di che cos'è questo discorso, soltanto a Venezia ne arriva 400/450 mila tonnellate l'anno e le positività dal punto di vista della pericolosità del carico sono in crescita, sono 3 - 4 carichi per mille, il che vuol dire che il 3-4 per mille vengono bloccati e rimandati indietro, al punto che a Venezia abbiamo finito per mettere un rilevatore sotto cui passano necessariamente tutti i camion, altrimenti non ha più senso fare un controllo a spot, anche perché poi possono arrivare materiali di questo tipo che possono essere addirittura apparecchiature radiogene complete.

Però questa è un'indagine che è stata fatta, una fonte di accertamento di rischi, tra le poche; perché, per esempio, per le polveri, io qua ho preso dal sito della Health and Safety Executive un po' di dati sull'esposizione a polveri di farina comunque vedete che l'esposizione a polveri in determinati contesti, e in particolare nella storia portuale - cominciava a parlare Carlo Maria Cipolla e i suoi libri sui porti del 1600 - cioè l'esposizione lavorativa portuale a polveri è sempre stato un problema, ma poco indagato però.

Guardate che è un problema che, da quello che capiamo noi, anche come medici del lavoro, è di crescente rilevanza anche perché c'è il problema delle merci che hanno un potere sensibilizzante, ci sono allergizzanti potenti, come le farine di pesce, la farina di soia; sapete che la farina di soia ha dato origine a una vera epidemia di asma bronchiale nelle aree paraportuali a Barcellona, ma è successo qualcosa del genere anche quest'anno a Napoli, ci dicevano i nostri colleghi dell'Istituto di allergologia; e questo aspetto dell'esposizione a polveri è stato poco indagato, è stata fatta poco una selezione dei mezzi di protezione più necessari e può avere un forte impatto, qualche lavoratore può sensibilizzarsi non perché è nato malformato ma semplicemente perché ha delle esposizioni lavorative pesanti che lo portano a sensibilizzarsi e poi a perdere la capacità di lavoro, perché quando uno è sensibilizzato alla soia o alla farina di pesce, il posto in porto fa fatica a conservarlo. Quindi anche dal punto di vista della difesa dell'occupazione, oltre che ovviamente della tutela dei rischi, è un aspetto che non può essere trascurato; per ora invece, non è stato ancora a pieno valorizzato.

Adesso arrivo a parlare delle liste di controllo che è un contributo tecnico che portiamo alla discussione. Diceva prima Umberto Laurenzi del loro contributo tecnico veramente importante per quel che riguarda i lavori con fiamma; noi, sul versante veneziano, copiando assolutamente dai nostri colleghi di Ravenna, perché sono loro che hanno dato il via a queste esperienze sull'uso delle liste di controllo nell'ambito portuale, abbiamo elaborato, insieme con altri medici del lavoro, in un gruppo di lavoro coordinato da un tecnico della sicurezza, che è Mauro Plevani dell'Autorità Portuale di Venezia, queste liste di controllo per le merci. Noi crediamo che siano una cosa importante, che vada perfezionata, vediamo che anche altrove, anche in altri Paesi si lavora su questo versante: c'è un controllo nave per nave con la partecipazione dei capi stivatori, di personale specializzato della ditta di carico-scarico, anche dei rappresentanti dei lavoratori, anche come veicolo per far partecipare i lavoratori alle problematiche attive della prevenzione; perché ora noi abbiamo parlato di documento di valutazione dei rischi: io, lo dico scherzosamente, penso che pochi lavoratori vadano oltre la nona o la decima pagina di un documento di valutazione del rischio, per come sono confezionati adesso, giustamente poi, o lo mollano o prendono un'altra cosa in mano.

Ho finito, voglio soltanto dire che questo aspetto delle liste di controllo credo che vada molto sviluppato, vada molto qualificato dal punto di vista tecnico, noi abbiamo fatto una parte di lavoro, ma certamente la parte importante è quella di completarlo e metterlo in circuito, che poi penso che sia la logica di questa iniziativa, mettere in circuito esperienze, valorizzarle e quindi riprenderle potenziate dal lavoro di tutti.

Indicazioni bibliografiche relazione Dott. Montagnani

Per il rischio da polveri

An epidemic of asthma caused by soybean in L'Hospitalet de Llobregat Pont F, Gispert X, Canete C, Pinto E, Dot D, Monteis J. Arch. Broncopneumol. 1997 Oct; 33 (9): 453-6

Exposure response relationships of occupational inhalative allergens Baur Chen, Liebers V. Clinical experimental Allergy 28 537-544 1998

Health hazards from dusty cargoes during the loading and unloading of ships Health and Safety Executive 4/98 DIS2(rev) C30 (sito internet HSE <http://www.open.gov.uk/hse/hsehome.htm>)

Per il lavoro sopra container

Securing of freight containers on the decks of container ships, Convegno internazionale Rotterdam, 16 Febbraio 2000 (per aver copie ci si può rivolgere all'ing. Otto Rosier, Nationale Havenraad, Den Haag) e-mail otto.rosier@raden.cend.minvenw.nl

Per i rischi di eventi accidentali da sostanze e merci pericolose in ambito portuale e marittimo e numerosi altri aspetti di prevenzione

The Nautical Institute, <http://www.nautinst.org/>

Moderatore

Siccome ovviamente l'ora sta trascorrendo e la gente ha anche un po' fretta di intervenire e fretta di partire, invito i relatori ad essere sintetici e quindi a cercare di guadagnare un po' di tempo per consentire a tutti di poter esprimere la loro posizione.

Quindi do ora la parola al dott. Giancarlo Aceto, il quale ci parlerà del medico competente e della sorveglianza sanitaria del lavoratore marittimo.

Dott. Giancarlo Aceto, A. USL Livorno

"Il medico competente e la sorveglianza dei lavoratori marittimi"

Il decreto legislativo 271 estende anche al lavoratore marittimo la sorveglianza sanitaria prevista dal decreto legislativo 626, attraverso l'istituzione del medico competente.

La finalità di tale istituzione è quella di formulare il giudizio di idoneità alla mansione specifica rispetto ai particolari rischi esistenti su ciascuna nave a bordo della quale il lavoratore presta la sua opera.

Questa novità viene a sovrapporsi ad un sistema di controllo sanitario per il lavoratore marittimo, già esistente, che non viene di fatto abrogato dal 271.

Cercheremo di analizzare ed esemplificare come questi due sistemi si intreccino tra loro e dove si intravedano le criticità.

Partiamo dall'articolo 6, comma 5, che recita: "L'armatore e il comandante della nave, nell'ambito delle rispettive attribuzioni e competenze sono obbligati a: punto c), designare il medico competente di cui all'articolo 23", e qui vediamo le caratteristiche del medico competente.

1° lucido

CARATTERISTICHE DEL MEDICO COMPETENTE

Figura professionale	Appartenenza	Ambito di competenza
Medico specialista ai sensi dell'art.2, lett.d del D.Lgs.vo 626/94	Struttura pubblica o privata convenzionata; libero professionista o dipendente dell'armatore	La flotta La nave Varie navi di diversi armamenti

Come figura professionale, è un medico specialista, ai sensi dell'articolo 2, lettera d), del decreto legislativo 626; che può appartenere ad una struttura pubblica o privata convenzionata, libero professionista ovvero dipendente dell'armatore; con ambito di competenza, la flotta, la singola nave, varie navi di diversi armamenti.

Si deduce che, per ogni nave, come definita dal campo di applicazione del decreto, deve essere nominato il medico competente di riferimento. Il legislatore con questo obbligo tiene conto del fatto che il lavoro a bordo avviene in un ambiente particolare e sicuramente non privo di rischi, per cui detta l'obbligo prioritario della designazione del medico competente.

E' naturale che quest'ultimo utilizzerà la specifica valutazione di rischio di ciascun vettore al fine di individuare i criteri per la idoneità alle mansioni specifiche e per la determinazione del programma di sorveglianza sanitaria.

Da sottolineare come l'obbligo della designazione sia posto a carico dell'armatore, ma

Sempre il medico competente dovrà fare delle visite periodiche per controllare la idoneità alla mansione specifica, con una periodicità variabile rispetto al rischio e a suo giudizio. Esistono poi una serie di vari accertamenti a carattere medico-legale, eseguiti dal SASN, a seguito di denuncia di malattia o infortunio, volte al controllo dell'idoneità all'imbarco dopo assenza per motivi di salute.

Appare chiaro come l'intero sistema risulti piuttosto complesso ed obblighi il lavoratore marittimo a sottoporsi ad accertamenti sanitari e visite mediche ripetuti spesso in un arco di tempo breve, o brevissimo, in relazione all'elevato turn over che caratterizza questo particolare lavoro.

Si può in qualche modo pensare ad una semplificazione dei percorsi laddove sia possibile una integrazione organizzativa o funzionale dei vari momenti; resta, peraltro, evidente che la diversa finalità delle azioni sanitarie certificative e la diversa attribuzione istituzionale delle competenze costituiscono un punto di forte criticità.

Per quanto attiene l'organizzazione della sorveglianza sanitaria a cura del medico competente, presenta anch'essa alcuni elementi di criticità che possiamo solo riassumere brevemente con alcuni esempi. Dove sia più opportuno che il lavoratore venga sottoposto agli accertamenti di idoneità alla mansione, se presso la sede di imbarco o quella di armamento dovrà essere stabilito secondo criteri di funzionalità, anche orientati alla possibile azione di verifica e vigilanza; tenendo conto che la documentazione sanitaria è sicuramente custodita presso l'armatore, perché così prevede la norma, c'è da chiedersi quanto ciò risulti funzionale rispetto alla necessità del controllo che l'organo di vigilanza può esercitare in qualsiasi porto di approdo nazionale. E' presumibile, ma non esplicitamente indicato nella norma, che il comando nave disponga della documentazione attestante l'idoneità del lavoratore imbarcato; inoltre il comando nave dovrebbe essere in grado di dimostrare che il medico competente ha visitato la nave, almeno due volte all'anno, ha partecipato alla valutazione dei rischi ed alla programmazione del controllo della esposizione dei lavoratori.

Poiché il lavoratore marittimo può essere imbarcato su navi di diverso armamento, sarebbe opportuno che venisse assicurata una certa continuità nella raccolta della storia lavorativa e della valutazione della esposizione a rischi specifici, magari unificando le cartelle sanitarie di rischio presso l'ultimo datore di lavoro. Infatti l'ultimo ordinamento prevede l'istituzione di una cartella sanitaria di rischio presso l'armatore.

Considerato l'elevato turn over dei marittimi c'è il rischio che per ogni lavoratore siano istituite numerose cartelle sanitarie e di rischio rendendo così eccessivamente indagosa la ricostruzione della storia lavorativa.

Infine, qualora il lavoratore venga imbarcato in porti diversi da quelli nazionali, occorre domandarsi come e dove venga assolto l'obbligo della visita preventiva finalizzata alla idoneità specifica alla mansione. Si può ipotizzare che ciò avvenga al porto di imbarco facendo riferimento a norme internazionali che surrogano tale obbligo, oppure al primo porto di approdo nazionale. Questo prefigurerebbe la presenza di medici competenti presso ogni porto nazionale e che riferiscano ai diversi armamenti.

In conclusione, la complessità e l'incertezza legata alla fase di prima applicazione della norma lasciano intravedere l'opportunità di costituire un Osservatorio a livello locale, coordinato dalla Sanità Marittima, con lo scopo di monitorare l'evoluzione dell'applicazione del 271 in materia di sorveglianza sanitaria. Successivamente, e sulla base dei problemi emersi, potrebbero essere perfezionate le raccomandazioni con linee guida. Grazie.

Moderatore

Anticipiamo ora un intervento della seconda sessione e diamo la parola alla dott.ssa Marina Sintoni, la quale ci parlerà degli infortuni portuali.

Dott.ssa Marina Sintoni, A. USL Ravenna
"Gli infortuni portuali"

Ringrazio Angelo Mulas e questa platea ormai decimata ed esausta dopo i lavori di questa giornata.

Vorrei evidenziare un altro dei punti critici ai quali ci siamo trovati di fronte quando abbiamo affrontato i primi problemi di applicazione dei nuovi decreti, il 271 e il 272. Giustamente ricordava anche il collega Montagnani che questo Seminario ha rilevato più i punti critici che sono emersi nell'analisi e nell'applicazione di questi decreti piuttosto che cominciare a dire quanto siamo bravi o quanto lo siamo stati nel passato, che sarebbe stato forse poco operativo, quanto meno.

I lavori di questa giornata sono iniziati con il saluto del dottor Focarile che ci ha richiamato l'impegno di "Carta 2000", Carta 2000 - lo ricordiamo bene tutti - delinea un sistema di alleanze tra le parti sociali, ma soprattutto pone al centro del dibattito tra le parti sociali stesse, la riduzione degli infortuni, ponendosi anche un obiettivo piuttosto ambizioso, forse, cioè quello di ridurre la frequenza del 10%, con particolare riguardo ai settori più a rischio e agli incidenti e infortuni più gravi.

E' fuori dubbio che il porto, i porti, gli ambiti portuali, ovviamente per quelle Regioni, per quelle città dove questi si trovano, costituiscano un settore a rischio, quindi uno di quei settori citati, presi in esame da Carta 2000 e dai programmi di Carta 2000.

Qualcuno questa mattina ci faceva notare che l'ambito portuale è secondo solo all'edilizia per quanto riguarda gli indici di frequenza e gli indici di gravità degli infortuni. Spesso gli infortuni che si verificano sono anche ad esito mortale e quindi porsi questo obiettivo significa innanzitutto partire dalle cause, da un'analisi delle cause di questi eventi. Ogni intervento mirato ed efficace nella riduzione degli infortuni - e questo fa di nuovo parte della teoria - non può che partire da un'analisi attenta delle cause, quindi sia delle cause che determinano l'evento infortunio, che dei fattori che ne influenzano la probabilità di accadimento. Ce lo ricordava anche l'ing. Perticaroli questa mattina, quanto più l'analisi è approfondita, tanto maggiori sono le possibilità di incidere e di correggere queste situazioni lavorative a rischio.

Però, se ci poniamo il problema di conoscere le cause, dobbiamo fare un passo indietro e porci il problema di conoscere i numeri sui quali stiamo riflettendo, cioè quanti sono gli infortuni che si verificano negli ambiti portuali, quali sono gli indici di gravità, quali sono gli indici di frequenza o gli indici di incidenza.

E qui purtroppo ci siamo trovati di fronte al problema più grosso: per preparare questo Convegno abbiamo fatto un po' una ricognizione dei dati a disposizione dei vari servizi territoriali, soprattutto dei porti maggiori come Genova, Trieste, Livorno, Ravenna stessa (io vengo dal servizio di prevenzione della Azienda USL di Ravenna). Da anni questi servizi si sono preoccupati di raccogliere i dati relativi agli eventi infortunistici e agli incidenti che si verificavano nei propri ambiti portuali.

Però purtroppo ci siamo resi conto che questo è stato uno sforzo in un certo senso isolato, cioè isolato al servizio territoriale che si trovava ad affrontare questo problema e a cercare di risolverlo; quindi ognuno si è organizzato, in un certo senso, come meglio credeva al fine di poter attuare, di poter mettere in pratica interventi di prevenzione con lo scopo di limitare questi eventi incidentali. Perché isolato? Perché è mancata, purtroppo, fino adesso la possibilità di confrontarsi con le altre realtà, con gli altri porti della nostra nazione, e soprattutto è mancata la possibilità di confrontarsi con dati nazionali.

Si calcola, ad esempio, che vi sia una sottostima degli infortuni che si verificano in ambito portuale che si aggira almeno sul 30%, questo è dovuto ad un'evasione della denuncia degli eventi infortunistici. Però questo non è l'unico dato di cui dobbiamo tener conto. Perché dicevo che il lavoro dei servizi, l'opera dei servizi è stata in un certo senso isolata?

dei Ministeri: tocca a me, tocca a lui, tocca a quell'altro, e non si è andati più avanti di tanto. Siamo arrivati, quindi, al 272. Io non dico che il 272 è da cancellare, annullare, è una sconfitta, o una vittoria, io dico semplicemente che prima del 272 - cito due Autorità Portuali così non faccio torti a nessuno, una del Tirreno e l'altra dell'Adriatico - obbligati dalla legge 84 del '94, avevano definiti due regolamenti espliciti per il lavoro portuale e lì avevano dati come ordinanze: l'Autorità Portuale di Savona e l'Autorità Portuale di Trieste. E ritengo che quei due regolamenti siano, se anche comprensivi di molti riferimenti alla legge 626, che potevano essere cancellati, nel complesso più esaurienti del 272, è una opinione mia e quindi la do per tale.

Detto questo, un qualcosa che mi è sfuggito è sempre il dire che cos'è l'ambiente di lavoro. E allora mi ritorna di nuovo in mente la 84/94: se è vero che in ogni porto vi deve essere un Piano regolatore che definisce aree, zone e infrastrutture destinate alle varie attività, io mi dico che prima di tutto bisogna far chiarezza sul Piano regolatore, non si può all'interno di questa bottiglia mettere il doppio dell'acqua che può contenere; il Porto è una cosa che deve avere spazio, che deve avere infrastrutture, che deve avere capacità di operatività.

E qui mi collego a un accenno che ha fatto l'avv. Gallanti, Presidente dell'Autorità Portuale di Genova, in una riunione di alcuni mesi fa, qui a Genova, dove ha detto: "Bisogna che ogni città che abbia un porto sia compatibile al porto e capisca le esigenze del porto", quindi se definiamo un porto dobbiamo anche definire le aree che sono destinate, e devono essere aree abitabili, nel senso che i lavoratori devono essere garantiti nella viabilità, nella loro operatività, e via di questo passo.

Diversa è invece la situazione per quanto concerne l'abitabilità a bordo. Il 626, se non erro, dice che i luoghi di lavoro a bordo delle navi sono esclusi dalla regolamentazione dei luoghi di lavoro contenuta nel 626 stesso. Ora, le navi non sono soltanto le italiane, sono di Paesi europei, sono di Paesi che soggiacciono alle leggi internazionali, ma ci sono anche navi che vengono da Paesi stranieri, che arrivano - ne abbiamo avuto una dimostrazione a Livorno - in modo veramente apocalittico, e una volta che sono in banchina non si possono cacciare, in qualche modo su di esse si deve operare. E allora io ritengo che qui bisogna fare delle riflessioni precise, io ritengo che è necessario fare quei comitati di coordinamento lasciando perdere finalmente: "Lo faccio io, perché ho l'autorità. Lo faccio io perché ho più potere". Il Comitato di coordinamento è un qualcosa che richiama la famosa direttiva della CEE, che doveva poi tradursi nel 626, che parlava di "migliorare le condizioni di lavoro", e che per migliorarle ci vogliono il datore di lavoro, il lavoratore, gli Enti interessati, che partecipano tutti al miglioramento della situazione.

Per il 271 sono d'accordo con quelli che hanno detto che bisognerebbe rivederlo e rileggerlo attentamente, anche qui non bisogna stravolgere; ma bisogna stare attenti, quando si scrive, articolo 34, che entro 90 giorni si farà un regolamento, o si fa questo regolamento o non si fa, o si è seri o non si è seri, non si può pretendere che l'armatore faccia una dichiarazione, che 99% è una dichiarazione fasulla, si deve marciare su determinate regole, il 271 lo dice chiaramente, articolo 34, si deve fare questo. Non si deve arrivare ad una conflittualità tra medici, quelli della sanità marittima e il medico competente. Le cose che qui sono state dette, molto diligentemente, riguardano punti che potevano essere chiariti al momento del varo delle leggi perché queste leggi esistevano già nel 1997, cioè esistevano le bozze di legge; sono state stravolte in una notte di luglio del 1999.

L'ultima osservazione riguarda la formazione. Dal 1984 - torno sugli anni passati - noi stiamo dicendo che la formazione deve essere una formazione professionale, non bisogna soltanto dare il senso del pericolo, che è giusto, che lo dovrebbero già dare a scuola, bisogna fare una formazione professionale, bisogna dire ai marittimi, ai portuali, che il loro lavoro professionalmente si deve fare in questa maniera, è inutile quindi dire: "Facciamo i corsi di formazione" e li limitiamo poi a quelli che entrano appena appena in porto, "Gli facciamo fare 20 ore, 30 ore e poi basta", la formazione deve essere completa. La Regione Liguria

aveva fatto, l'anno scorso, il programma della formazione continua, completa, per i lavoratori portuali e marittimi, non so a che punto sia; ma qui a Genova si era tenuto un Forum, il Forum del Maris, dove si era parlato di formazione, ma se ne è parlato, e poi? Poi ci siamo fermati.

Se vogliamo effettivamente migliorare le condizioni, bisogna migliorare la norma perché tutti la possano capire, la possano interpretare, la possano leggere, la possano applicare. Bisogna arrivare al punto di avere una formazione professionale di tutti i lavoratori che circolano nel porto; leggiamoci la 485 del 1998, la legge che ha dato poi origine al 271 e al 272, parla di "specifica attività", non dice che l'attività del porto è una cosa che deve andare fuori dal 626, chi mai l'ha detto? E' una specifica attività, che deve essere vista anche tenendo conto di quelli che sono stranieri; nel porto arrivano delle navi estere che hanno delle esigenze, delle capacità, delle zone, degli ambienti di lavoro che noi non conosciamo, quindi l'importanza della formazione professionale. Abbiamo bisogno di parlare di ambiente e qui allora bisogna decidere se i nostri porti sono veramente una fonte di guadagno economica per tutta la nazione, allora bisogna dar loro spazio, infrastrutture e soprattutto bisogna dar loro credibilità.

Chiudo nel dire questo: c'è il problema delle attrezzature; mi sembra che nella legge 234, relativa alla navalmeccanica, a un certo momento veniva detto che lo Stato poteva dare dei finanziamenti, non regalati, alle aziende, per la innovazione tecnica. Poco fa sentivo parlare di nuovi mezzi, di nuove portainer, non sono mezzucci che costano niente per le imprese; ne cito una per tutte, la Compagnia Lavoratori Portuali di La Spezia, che ha dei problemi anche per migliorare le condizioni delle attrezzature e naturalmente ci vogliono dei soldini.

Se vogliamo fare effettivamente delle migliorie nel campo della sicurezza, bisogna impegnarci tutti e bisogna che si impegni anche lo Stato nel dare un giusto contributo, magari a tasso agevolato, per chi effettivamente mette in atto dei mezzi più sicuri che abbattano il rumore, che abbattano la luce, che abbattano la polverosità e che soprattutto facciano acquisire ai lavoratori interessati, marittimi e portuali, la capacità e le condizioni che sono previste anche dalle convenzioni internazionali.

Non vi dico altro, chiedo scusa alla dottoressa e amica Carcassi, direi che questo è un bellissimo seminario, avrebbe dovuto essere prolungato, magari in due giornate, perché probabilmente ci sarebbe stato un po' più spazio nella discussione. Vi ringrazio.

Moderatore

Ringraziamo il comandante Pronzato e diamo rapidamente la parola al rappresentante dell'INAIL, dott. Adriano Panci, il quale ci porterà la posizione dell'INAIL rispetto alle questioni che stiamo discutendo in questa giornata.

Dott. Adriano Panci, Consulenza Statistico Attuariale INAIL

Ringrazio voi del cortese invito, avevo qualche lucido da far vedere, però per abbreviare i tempi cercherò di dirvi qualche altra cosa perché in effetti la dottoressa Sintoni che ha parlato prima ha ampiamente illustrato e ha toccato gli aspetti più significativi di tutto ciò che accade sotto l'aspetto infortunistico in ambito portuale.

Volevo arricchire di qualche altro dato per fornirvi un quadro un po' completo di quello di cui l'Istituto dispone, della grande massa delle informazioni che gestisce per la attività propria di istituto indennizzatore del danno.

Home page Pagina 1 di 1

INFORMAZIONE
E
PREVENZIONE

PREVENZIONE
E
SALUTE

ASSICURAZIONE

CURE
RIABILITAZIONE

INAIL

NEW Osservatorio Normativa degli Assicurati

PUNTO
CLIENTE

CASALARIO
CENTRALE

PER CONTATTARCI

<http://www.inail.it/> 19/06/00

Dati Statistici Pagina 1 di 1

INFORMAZIONE E PREVENZIONE

Banca Dati

Banca Dati
al femminile

Bollettino settimanale
degli infortuni

Osservatorio
statistico

Dati dei disabili

<http://www.inail.it/mondo.htm> 19/06/00

GLI INFORTUNI NELLE ATTIVITA' PORTUALI

1) INFORTUNI E ADDETTI

**INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E DENUNCIATI ALL'INAIL**

SETTORI (Codice tariffa)	Infortunati			
	1996	1997	1998	1999
6- Metallurgia	152.434	147.194	153.028	147.712
di cui	2.065.233	2.027.779	2.066.832	
64- Costruzione e riparazione	26.141	26.337	26.886	25.405
	323.505	326.271	332.743	
6422- Rip.,manut. e traf. navi e imbarcazioni; lavori di carenaggio	997	1.115	1.079	954
	6.881	6.836	6.981	
9- Trasporti, Carico e scarico, depositi	55.583	54.777	57.666	60.732
di cui	983.323	980.027	936.300	
92- Carico e scarico, facchinaggio	2.741	3.061	3.726	4.073
	13.091	13.525	15.035	
9220- Carico e scarico, facchin. nei porti e a bordo di navi	1.113	1.148	1.186	1.369
	3.834	3.784	4.063	
tutti i settori (*)	610.396	592.485	617.272	632.229
	14.317.989	14.414.844	14.862.486	

(*) per i quali è noto il codice di tariffa

= Addetti

GLI INFORTUNI NELLE ATTIVITA' PORTUALI

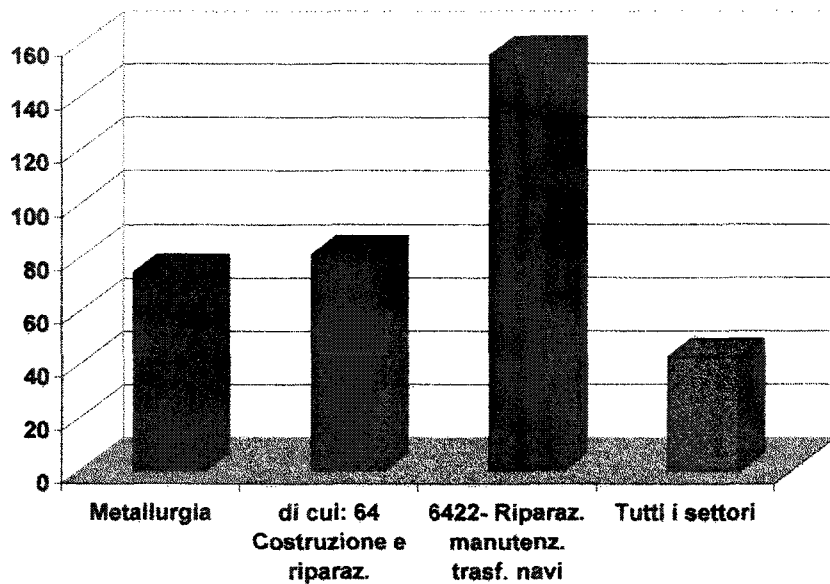
1) INFORTUNI E ADDETTI

**INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E DENUNCIATI ALL'INAIL**

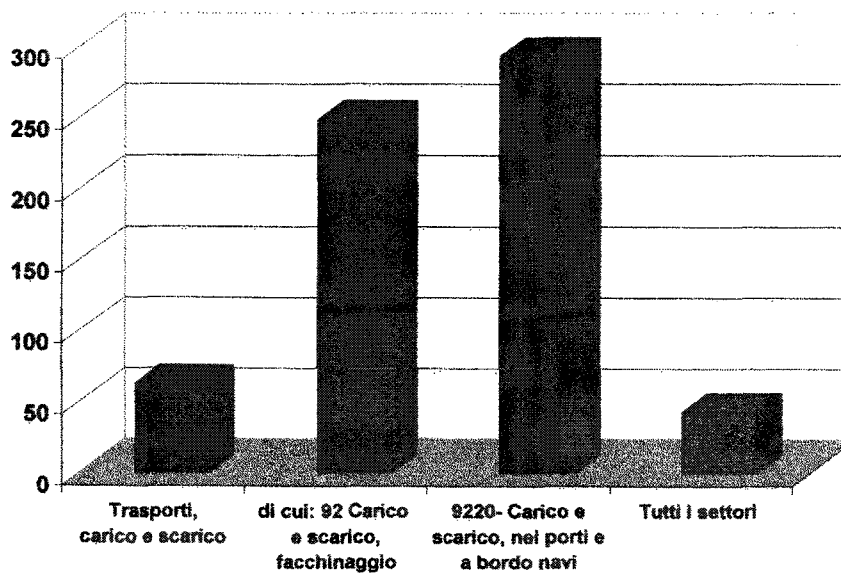
INDICI DI INCIDENZA (X 1000 ADDETTI)

SETTORI (Codice tariffa)	Indici di incidenza		
	1996	1997	1998
6- Metallurgia	73,8	72,6	74,0
di cui			
64- Costruzione e riparazione	80,8	80,2	80,8
6422- Rip.,manut. e traf. navi e imbarcazioni; lavori di carenaggio	150,8	168,0	168,2
9- Trasporti, Carico e scarico, depositi	58,5	55,9	61,6
di cui			
92- Carico e scarico, facchinaggio	209,4	226,3	247,8
9220- Carico e scarico, facchin. nei porti e a bordo di navi	290,3	305,0	291,9
tutti i settori (*)	42,6	41,1	42,1

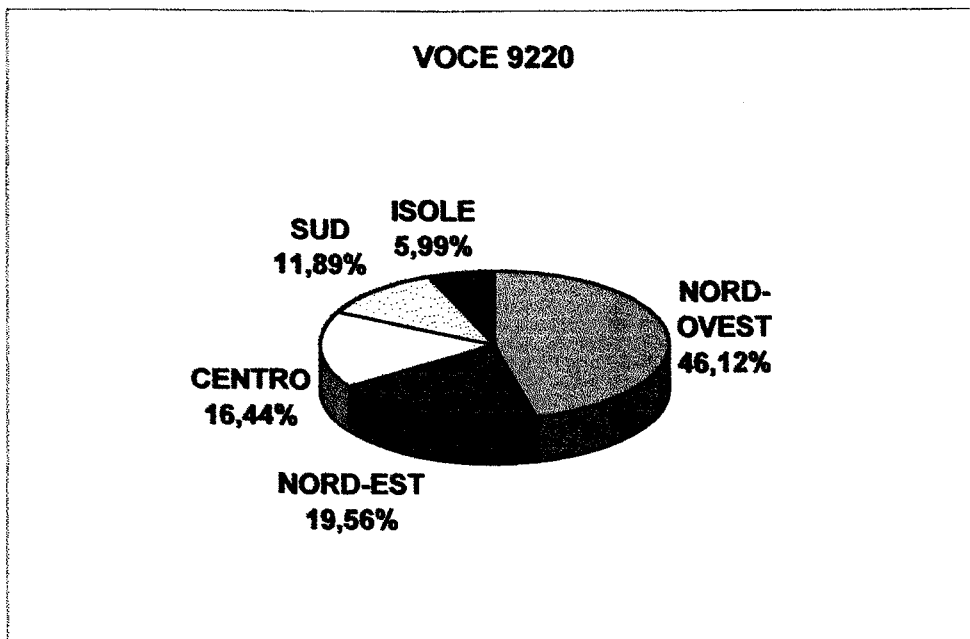
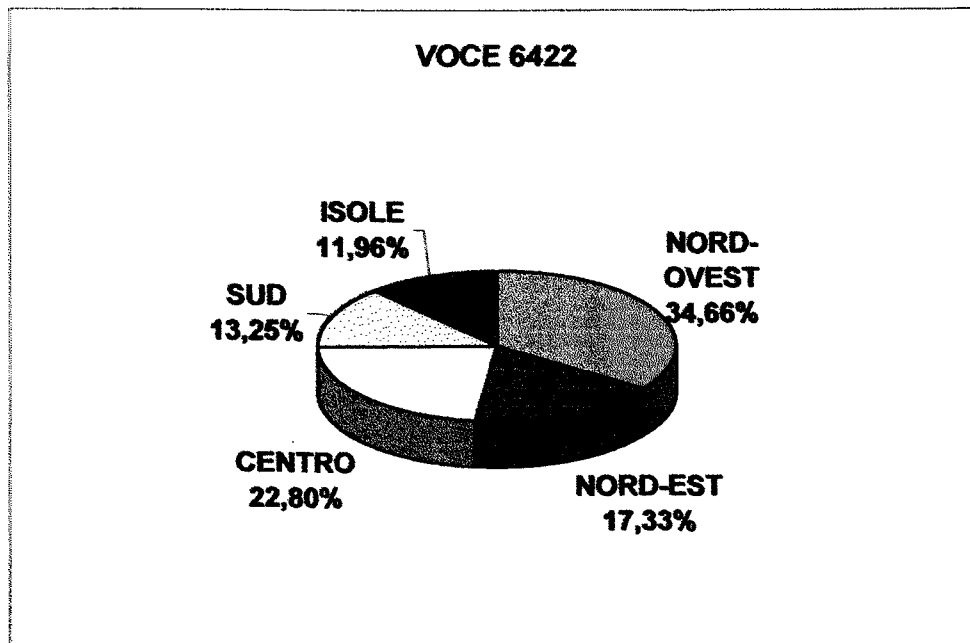
GRANDE GRUPPO 6 - Anno 1998



GRANDE GRUPPO 9 - Anno 1998



**DISTRIBUZIONE TERRITORIALE
DEGLI INFORTUNI DENUNCIATI - ANNO 1998**



3) I CASI INDENNIZZATI: LE CONSEGUENZE

INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E INDENNIZZATI DALL'INAIL

SETTORI (Codice tariffa)	Infortunati			
	1996	1997	1998	1999
8- Metallurgia	139.327	133.778	137.717	131.025
di cui				
84- Costruzione e riparazione	23.515	23.482	23.683	22.089
6422- Rip.,manut. e trasf. navi e imbarcazioni; lavori di carenaggio	918	1.002	962	856
9- Trasporti, Carico e scarico, depositi	50.189	49.333	51.773	52.780
di cui				
92- Carico e scarico, facchinaggio	2.488	2.764	3.324	3.619
9220- Carico e scarico, facchin. nei porti e a bordo di navi.	1.035	1.070	1.091	1.268
tutti i settori (*)	541.006	522.837	540.763	543.011

(*) per i quali è noto il codice di tariffa

3) I CASI INDENNIZZATI: LE CONSEGUENZE

INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E INDENNIZZATI DALL'INAIL

6422 - RIP., MANUT. E TRASF. NAVI E IMBARCAZIONI; LAVORI DI CARENAGGIO

tipo di conseguenza	1996-1999				1996-1999	
	1996	1997	1998	1999	CASI	%
inabilità temporanea	867	961	920	829	3.577	95,7
inabilità permanente	50	41	42	24	157	4,2
Morte	1			3	4	0,1
Totale	918	1.002	962	856	3.738	100

9220- CARICO E SCARICO, FACCHINAGGIO NEI PORTI E A BORDO

tipo di conseguenza	1996-1999				1996-1999	
	1996	1997	1998	1999	CASI	%
inabilità temporanea	961	1.005	1.016	1.220	4.202	94,1
inabilità permanente	73	63	74	48	258	5,8
Morte	1	2	1		4	0,1
Totale	1.035	1.070	1.091	1.268	4.464	100

3) I CASI INDENNIZZATI: LE CONSEGUENZE

INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E INDENNIZZATI DALL'INAIL

SETTORI (Codice tariffa)	1996	1997	1998	1999
6- Metallurgia	22,4	22,5	22,4	21,1
di cui				
64- Costruzione e riparazione	21,7	22,0	22,2	21,0
6422- Rip.,manut. e trasf. navi e imbarcazioni; lavori di carenaggio	28,3	23,3	23,5	22,5
9- Trasporti, Carico e scarico, depositi	28,7	28,8	28,4	28,1
di cui				
92- Carico e scarico, facchinaggio	27,1	26,5	26,8	23,5
9220- Carico e scarico, facchin. nei porti e a bordo di navi	30,9	29,5	29,5	28,7
tutti i settori (*)	25,6	25,6	25,7	23,9

4) LE MODALITA' DI ACCADIMENTO

INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999
E INDENNIZZATI

FORME DI ACCADIMENTO	6422 - RIP., MANUT. E TRASF. NAVI E IMBARCAZIONI; LAVORI DI CARENAGGIO				1996-1999	
	1996	1997	1998	1999	CASI	%
COLPITO DA...	268	326	265	216	1.075	28,76
HA URTATO CONTRO...	162	170	172	137	641	17,15
PIEDE IN FALLO	87	115	114	100	416	11,13
SI E' COLPITO CON...	128	109	98	79	414	11,08
CADUTO, IN PIANO, SU...	61	74	81	83	299	8,00
CADUTO DALL'ALTO...	46	45	45	45	181	4,84
A CONTATTO CON...	28	53	42	33	154	4,12
SCHIACCIATO DA...	31	17	32	38	118	3,16
SOLLEVANDO SENZA SFORZO	25	17	27	26	95	2,54
RIMASTO INCASTRATO...	25	17	20	15	77	2,06
MOVIMENTO INCOORDINATO	14	11	14	29	68	1,82
INCIDENTE ALLA GUIDA...	11	5	10	19	45	1,20
SOLLEVANDO CON SFORZO	12	14	5	8	39	1,04

4) LE MODALITA' DI ACCADIMENTO

INFORTUNI AVVENUTI NEL PERIODO 1996-1999 E INDENNIZZATI

FORME DI ACCADIMENTO	9220 - CARICO E SCARICO, FACCHINAGGIO NEI PORTI E A BORDO				1996-1999	
	1996	1997	1998	1999	CASI	%
AFFERRATO DA...	226	223	271	254	974	21,82
PIEDE IN FALLO	200	231	252	285	968	21,68
HA URTATO CONTRO...	204	220	168	231	823	18,44
CADUTO DALL'ALTO...	124	100	68	100	392	8,78
ESPOSTO A.....	51	57	51	56	215	4,82
SI E' COLPITO CON...	39	35	46	51	171	3,83
PUNTO DA.....	35	27	50	37	149	3,34
SOLLEVANDO SENZA SFORZO	28	28	21	34	111	2,49
TRAVOLTO DA.....	36	28	23	17	104	2,33
MOVIMENTO INCOORDINATO	15	7	20	59	101	2,26
A CONTATTO CON.....	4	23	34	37	98	2,20
INCIDENTE A BORDO DI...	14	19	35	30	98	2,20
SOLLEVANDO CON SFORZO	22	23	15	24	84	1,88

Diciamo che abbiamo indagato su quelle due principali attività che vengono svolte in ambito portuale e che già aveva accennato la dottoressa Sintoni, cioè la "riparazione, trasformazione, lavori a bordo delle navi e nei bacini di carenaggio" che rientrano nell'attività che fa parte del grande gruppo di tutta l'attività metallurgica nell'industria italiana. Diciamo che nel grande gruppo della metallurgia, vengono denunciati in un anno circa 150.000 infortuni su circa 2.000.000 di persone addette. Se scendiamo al gruppo proprio specifico della "costruzione e riparazione", gli infortuni diventano 26.000 su 332.000 addetti e poi finalmente arriviamo alla attività che ci interessa, quella proprio di "riparazione, manutenzione navi e lavori di carenaggio" e abbiamo praticamente 1.100 infortuni su circa 7.000 addetti.

Passiamo all'altra attività, e cioè il "carico, scarico, facchinaggio nei porti e a bordo di navi", che rientra nel grande gruppo dei "trasporti, carico, scarico, depositi". Questo grande gruppo accomuna circa 1 milione di addetti, ci sono circa 60.000 infortuni l'anno; per quanto riguarda le operazioni di "carico, scarico, facchinaggio" siamo a circa 4.000 infortuni denunciati su 15.000 addetti, e finalmente nei porti il "carico e scarico" specifico delle navi interessa circa 4.000 addetti e vengono denunciati in un anno sui 1.200 infortuni.

Questi sono dati assoluti. Se passiamo a quell'indicatore di cui faceva cenno la dottoressa Sintoni, cioè il rapporto di incidenza, andiamo proprio a vedere che in effetti il carico e lo scarico, quindi tutte le operazioni di facchinaggio, è quello che sta al primo posto, abbiamo un indice di circa 300 infortuni ogni 1.000 addetti, è veramente alto.

La stessa cosa possiamo andare a dire sull'indice di gravità di cui in questo momento non posso disporre, però uno abbastanza significativo è l'indice di gravità economica che è rappresentato dal tasso di tariffa che il datore di lavoro deve pagare per assicurarsi contro lo specifico rischio. Ebbene, tutte e due le attività, sia la riparazione, manutenzione, sia il carico

e scarico, superano abbondantemente il 100 per mille, il che vuol dire che rientrano nella fascia medio-alta di rischio.

Detto questo, posso dire brevemente due altre cose dicendo che i dati di infortuni che vi ho detto poc'anzi erano relativi agli infortuni denunciati; quando andiamo a parlare poi degli infortuni riconosciuti e definiti con indennizzo, scendiamo mediamente del 15% rispetto ai dati assoluti perché questo 15% non viene riconosciuto come infortunio per la mancanza di requisiti previsti dalla normativa. Su questi dati assoluti possiamo dire che circa il 95% si tratta di infortuni indennizzati con inabilità temporanea, cioè con assenza dal lavoro intorno a 25/28 giorni. Per il 4,5% invece si tratta di infortuni con inabilità permanente, cioè con invalidità, con postumi, e purtroppo il rimanente trattasi di infortuni mortali.

Ho visto i dati che aveva fornito la dottoressa Sintoni, diciamo che noi ne abbiamo forniti qualcuno in meno proprio per quei motivi che diceva la dottoressa, perché in effetti nell'ambito portuale agiscono altre realtà, per cui noi abbiamo indagato solamente queste due attività che vi ho detto poc'anzi e le altre magari sono sfuggite.

Senz'altro i dati della dottoressa Sintoni rispondo alla realtà di quello che è accaduto.

Un'ultima cosa, e poi chiudo. Stamattina ho sentito l'ing. Perticaroli, poi anche altri interventi hanno ripreso questa questione: in effetti quello che interessa è sapere da cosa sono provocati gli infortuni, vale a dire le cause. L'INAIL cerca di mettere a disposizione degli operatori le maggiori informazioni possibili; noi dalle denunce di infortunio cerchiamo di riuscire a capire quali sono le forme di accadimento più frequenti. Posso dirvi che per quanto riguarda la "riparazione, manutenzione a bordo delle navi", se prendiamo come anno di riferimento il 1998, diciamo che "colpito da", su tutti i casi di infortunio, è quello che rappresenta il 30%, cioè sta al primo posto come forma. Poi, subito dopo viene "ha urtato contro", poi ancora dopo viene "il piede in fallo", quindi le cadute, e poi "si è colpito con". Diciamo che la "caduta dall'alto" che è quella che invece è al primo posto nelle costruzioni, nelle riparazioni a bordo delle navi si trova al sesto posto.

Per quanto riguarda invece il "carico, scarico e facchinaggio" al primo posto troviamo "afferrato da", con il 21/22%, "il piede in fallo" costituisce un altro 22%, poi "ha urtato contro", e "caduto dall'alto", queste sono le forme di accadimento più significative.

Concludo dicendo che questi dati fanno parte di uno stralcio di tutto il patrimonio informativo che detiene l'INAIL e che mette a disposizione di chi è interessato, di tutti gli operatori, attraverso il nostro sito, il sito www.inail.it che accoglie varie aree tematiche; nell'area Prevenzione e Sicurezza potete trovare la Banca dati per la prevenzione, da cui sono stati tratti questi dati, il Bollettino settimanale degli infortuni, che riporta quasi una situazione in tempo reale di quello che accade in ambito infortunistico in tutta Italia, un osservatorio statistico, e poi una Banca dati dei disabili, cioè coloro che sono stati colpiti da inabilità permanente e che quindi possono trovare possibilità di reinserimento nel mondo del lavoro, e per ultimo una Banca dati al femminile che tratta appunto gli aspetti del lavoro femminile nell'ambito di tutta l'attività industriale e agricola.

Diciamo che l'INAIL in ambito europeo è forse l'unico istituto che possiede queste Banche dati e mette a disposizione tutte queste informazioni.

Vi ringrazio dell'attenzione.

Moderatore

Ringraziamo il dottor Panci per il contributo che ci ha dato, metteremo agli atti del Seminario le rappresentazioni complete forniteci dall'INAIL; diamo quindi la parola al dott. Daniele Leone dell'IPSEMA.

Dott. Daniele Leone, Sede Compartimentale IPSEMA

Cerco di abbreviare un po' i tempi. Vi ringrazio anche per l'invito che avete fatto all'IPSEMA anche perché credo che a questo punto fosse proprio necessario perché da un intervento da parte di un relatore ho sentito esprimere l'esigenza di dati sull'infortunistica marittima.

L'IPSEMA è l'unico ente di diritto pubblico che assicura contro gli infortuni di mare e ha sempre fornito i dati a chiunque li abbia richiesti, possono essere più o meno analitici, ma sicuramente ci stanno, possono essere considerati e analizzati.

Mi limito semplicemente, per una questione di brevità, a indicare i dati che dicevamo prima. Nel calcolo effettuato da parte dell'IPSEMA, negli ultimi 4 anni - tenuto conto che l'IPSEMA nasce dalla fusione delle tre ex Casse Marittime e quindi nasce nel 1996 - i dati che guardano il fenomeno infortunistico sono forniti in base ai posti di lavoro, tenendo conto che i posti di lavoro nel campo marittimo vanno a rotazione, quindi nell'unico posto di lavoro ci può essere un minimo di due addetti che a rotazione girano.

Negli ultimi anni, dal 1996 al '99, i dati sui posti di lavoro si aggirano attorno alle 40.000 unità con un picco nell'ultimo anno, nel 1999, di circa 7.000 unità in più. Ripartite nelle varie sedi compartimentali, tra Genova, Napoli e Trieste, l'ultima, costituita poco tempo fa, è la sede di Palermo, di cui non abbiamo dati separati, perché faceva parte della sede di Napoli.

Per quanto riguarda Genova i posti di lavoro nel 1999 erano 5.398, Napoli 35.266, Trieste 6.676, per un totale complessivo di 47.340.

Il numero degli infortuni che complessivamente si è verificato negli ultimi 4 anni è di 6.350 e ha avuto un suo picco, rispetto sempre ai posti di lavoro, nel 1996, un 4% di infortuni sui posti di lavoro.

Nel 1999 la percentuale degli infortuni è del 3,7% con un numero di infortuni in senso assoluto di 1.769. Genova ha 225 casi di infortunio, Napoli 1.326, Trieste 218.

IPSEMA

Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo

	1996	1997	1998	1999
Posti di lavoro (*)	40.356	39.277	41.647	47.340
Numero infortunati	1.613	1.483	1.485	1.769
Giornate indennizzate	111.383	106.194	105.343	91.269

(*) Il posto marittimo a bordo si svolge a rotazione. Pertanto viene riportato il numero dei "posti di lavoro" assicurati. Si deve tener conto che per ciascun posto di lavoro si alternano, nell'anno, almeno 2 lavoratori.

IPSEMA

INFORTUNI 1997 – NATURA E SEDE DELLE LESIONI

Natura delle lesioni	Parti lese	Tot.
Ferite da taglio	Testa (cranio, collo, nuca)	25
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	17
	Occhi	7
	Arti superiori	31
	Arti inferiori	43
	Mani e dita	92
	Piedi e dita	22
	Torace, costola, schiena	18
	Addome	17
	Organi interni	1
Totale ferite da taglio		273
Ferite da punta	Mani e dita	7
Totale ferite da punta		7
Ferite lacere	Testa (cranio, collo, nuca)	5
	Occhi	3
	Arti superiori	15
	Arti inferiori	5
Totale ferite lacere		28
Ferite lacero-contuse	Testa (cranio, collo, nuca)	19
	Occhi	2
	Arti superiori	24
	Arti inferiori	12
	Mani e dita	27
Totale ferite lacero-contuse		84
Contusioni, abrasioni, escoriazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	15
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	36
	Arti superiori	31
	Arti inferiori	78
	Mani e dita	32
	Piedi e dita	5
	Torace, costola, schiena	53
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	20
	Colonna vertebrale	4
	Parti multiple	62
Totale contusioni, abrasioni, escoriazioni		336

Slogature, distorsioni, lussazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	1
	Arti superiori	59
	Arti inferiori	67
	Mani e dita	18
	Piedi e dita	25
Totale slogature, distorsioni, lussazioni		170
Fratture, infrazioni, schiacciamenti	Faccia (bocca, naso, orecchio)	6
	Arti superiori	50
	Arti inferiori	31
	Mani e dita	85
	Piedi e dita	23
	Torace, costola, schiena	27
	Colonna vertebrale	3
Totale fratture, infrazioni, schiacciamenti		225
Amputazioni, asportazioni	Arti superiori	3
	Mani e dita	12
Totale amputazioni, asportazioni		15
Corpi estranei penetranti	Occhi	4
	Arti inferiori	1
Totale corpi estranei penetr.		5
Commozioni, rotture interne, ernie	Testa (cranio, collo, nuca)	3
	Arti superiori	6
	Arti inferiori	6
	Piedi e dita	2
	Torace, costola, schiena	8
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	7
	Colonna vertebrale	3
	Organi interni	7
Totale commozioni, rotture interne, ernie		42
Distrazioni muscolari, lombaggini	Arti superiori	18
	Arti inferiori	22
	Torace, costola, schiena	32
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	5
Totale distr. musc., lombaggini		77
Ustioni, causticazioni chimiche	Faccia (bocca, naso, orecchio)	16
	Occhi	1
	Arti superiori	10
	Arti inferiori	3
	Mani e dita	8
	Parti multiple	1
Totale ustioni, causticazioni chimiche		39

Intossicazioni da gas, alimentari, asfissie		1
Totale intossicazioni da gas, alimentari, asfissie		1
Lesioni multiple		1
Totale lesioni multiple		1
TOTALE COMPLESSIVO		1.483

IPSEMA

INFORTUNI 1998 – NATURA E SEDE DELLE LESIONI

Natura delle lesioni	Parti lese	Tot.
Ferite da taglio	Testa (cranio, collo, nuca)	14
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	3
	Occhi	1
	Arti superiori	5
	Mani e dita	30
Totale ferite da taglio		53

Ferite da punta	Mani e dita	1
Totale ferite da punta		1

Ferite lacere	Testa (cranio, collo, nuca)	2
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	1
	Occhi	1
	Arti superiori	1
	Arti inferiori	2
	Mani e dita	7
	Piedi e dita	1
Totale ferite lacere		15

Ferite lacero-contuse	Testa (cranio, collo, nuca)	12
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	1
	Arti superiori	4
	Arti inferiori	8
	Mani e dita	14
	Torace, costola, schiena	1
Totale ferite lacero-contuse		40

Contusioni, abrasioni,escoriazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	41
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	4
	Occhi	4
	Arti superiori	54
	Arti inferiori	105
	Mani e dita	31
	Piedi e dita	18
	Torace, costola, schiena	42
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	15
	Colonna vertebrale	10
Organi interni	1	
Parti multiple	11	
Totale contusioni, abrasioni, escoriazioni		336

Slogature, distorsioni, lussazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	2
	Arti superiori	20
	Arti inferiori	69
	Mani e dita	17
	Piedi e dita	26
	Torace, costola, schiena	5
	Colonna vertebrale	2
	Organi interni	1
Totale slogature, distorsioni, lussazioni		142

Fratture, infrazioni, schiacciamenti	Testa (cranio, collo, nuca)	1
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	2
	Arti superiori	24
	Arti inferiori	22
	Mani e dita	22
	Piedi e dita	71
	Torace, costola, schiena	27
	Colonna vertebrale	34
	Parti multiple	7
Totale fratture, infrazioni, schiacciamenti		190

Amputazioni, asportazioni	Mani e dita	14
Totale amputazioni, asportazioni		14

Corpi estranei penetranti	Arti inferiori	2
	Occhi	12
	Mani e dita	1
Totale corpi estranei penetr.		15

Commozioni, rotture interne, ernie	Testa (cranio, collo, nuca)	6
	Arti superiori	1
	Arti inferiori	9
	Piedi e dita	1
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	4
	Colonna vertebrale	1
	Organi interni	1
Totale commozioni, rotture interne, ernie		23

Distrazioni muscolari, lombaggini	Testa (cranio, collo, nuca)	1
	Arti superiori	4
	Arti inferiori	6
	Torace, costola, schiena	8
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	1
	Colonna vertebrale	16
	Organi interni	1
Totale distr. musc., lombaggini		37
Ustioni, causticazioni chimiche	Faccia (bocca, naso, orecchio)	2
	Occhi	7
	Arti superiori	7
	Arti inferiori	4
	Mani e dita	4
	Piedi e dita	2
Totale ustioni, causticazioni chimiche		26
Intossicazioni da gas, alimentari, asfissie		1
Totale intossicazioni da gas, alimentari, asfissie		1
Lesioni multiple	Testa (cranio, collo, nuca)	2
	Arti inferiori	2
	Mani e dita	1
	Torace, costole, schiena	1
	Parti multiple	586
Totale lesioni multiple		592
TOTALE COMPLESSIVO		1.485

IPSEMA

INFORTUNI 1999 – NATURA E SEDE DELLE LESIONI

Natura delle lesioni	Parti lese	Tot.
Ferite da taglio	Testa (cranio, collo, nuca)	-
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	-
	Occhi	2
	Arti superiori	1
	Arti inferiori	-
	Mani e dita	9
	Piedi e dita	-
	Torace, costola, schiena	1
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	-
	Parti multiple	-
Totale ferite da taglio		13
Ferite da punta	Testa (cranio, collo, nuca)	2
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	2
	Occhi	2
	Arti superiori	4
	Arti inferiori	4
	Mani e dita	35
	Piedi e dita	-
	Torace, costola, schiena	-
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	-
	Parti multiple	4
Totale ferite da punta		53
Ferite lacere	Testa (cranio, collo, nuca)	4
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	3
	Occhi	-
	Arti superiori	2
	Arti inferiori	2
	Mani e dita	17
	Piedi e dita	2
	Torace, costola, schiena	-
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	-
	Parti multiple	1
Totale ferite lacere		31
Ferite lacero-contuse	Testa (cranio, collo, nuca)	19
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	6
	Occhi	6
	Arti superiori	10
	Arti inferiori	16
	Mani e dita	42
	Piedi e dita	3
	Torace, costola, schiena	1
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	1
	Parti multiple	4
Totale ferite lacero-contuse		108

Contusioni, abrasioni, escoriazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	63
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	9
	Occhi	10
	Arti superiori	100
	Arti inferiori	157
	Mani e dita	91
	Piedi e dita	42
	Torace, costola, schiena	80
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	46
	Colonna vertebrale	10
	Parti multiple	36
Totale contus., abras., escoriaz.		644
Slogature, distorsioni, lussazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	4
	Arti superiori	39
	Arti inferiori	106
	Mani e dita	15
	Piedi e dita	45
	Torace, costola, schiena	4
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	4
	Colonna vertebrale	1
		Parti multiple
Totale slogat., distors., lussaz.		222
Fratture, infrazioni, schiacciamenti	Testa (cranio, collo, nuca)	4
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	6
	Occhi	1
	Arti superiori	29
	Arti inferiori	39
	Mani e dita	89
	Piedi e dita	47
	Torace, costola, schiena	47
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	4
	Colonna vertebrale	4
		Parti multiple
Totale fratture, infraz., schiacc.		282
Amputazioni, asportazioni	Testa (cranio, collo, nuca)	-
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	1
	Occhi	-
	Arti superiori	2
	Arti inferiori	-
	Mani e dita	25
	Piedi e dita	-
	Torace, costola, schiena	-
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	-
	Colonna vertebrale	-
	Organi interni	-
	Parti multiple	1
Totale amputaz., asportazioni		29

Corpi estranei penetranti	Faccia (bocca, naso, orecchio)	1
	Occhi	23
	Arti superiori	-
	Arti inferiori	-
	Mani e dita	2
	Piedi e dita	-
Totale corpi estranei penetr.		26
Commozioni, rotture interne, ernie	Testa (cranio, collo, nuca)	8
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	-
	Occhi	1
	Arti superiori	2
	Arti inferiori	8
	Mani e dita	-
	Piedi e dita	1
	Torace, costola, schiena	-
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	3
	Colonna vertebrale	-
	Cervello, midollo spinale, sistema nervoso	-
	Organi interni	1
	Parti multiple	-
Totale commozioni, rotture interne, ernie		24
Distrazioni muscolari, lombaggini	Testa (cranio, collo, nuca)	1
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	-
	Arti superiori	6
	Arti inferiori	4
	Mani e dita	3
	Piedi e dita	1
	Torace, costola, schiena	8
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	2
	Colonna vertebrale	8
Totale distr. musc., lombaggini		33
Ustioni, causticazioni chimiche	Testa (cranio, collo, nuca)	1
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	4
	Occhi	4
	Arti superiori	8
	Arti inferiori	6
	Mani e dita	8
	Piedi e dita	4
	Torace, costole, schiena	2
	Parti multiple	8
Totale ustioni, caust. chimiche		45
Totale intossicazioni da gas, alimentari, asfissie		11

Totale colpi di calore, colpi di sole		-
Totale annegamenti		1
Congelamenti e colpi di freddo	Testa (cranio, collo, nuca)	-
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	1
	Parti multiple	4
Totale congelamenti e colpi di freddo		5
Ferite d'arma da fuoco	Testa (cranio, collo, nuca)	-
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	-
	Arti superiori	-
	Arti inferiori	1
	Mani e dita	1
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	1
	Parti multiple	1
Totale ferite d'arma da fuoco		4
Lesioni multiple	Testa (cranio, collo, nuca)	21
	Faccia (bocca, naso, orecchio)	2
	Occhi	4
	Arti superiori	-
	Arti inferiori	1
	Mani e dita	1
	Piedi e dita	1
	Torace, costola, schiena	4
	Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	3
	Cervello, midollo spinale, sistema nervoso	9
	Organi interni	3
	Parti multiple	189
Totale lesioni multiple		238
TOTALE COMPLESSIVO		1.769

Sul totale degli infortuni verificatisi, 10 sono di natura purtroppo mortale e si sono tutti verificati nella sede compartimentale di Napoli.

Altra informazione statistica che può avere una sua rilevanza nello studio dell'infortunistica nel settore marittimo è quella che riguarda il numero delle giornate indennizzabili che nel corso degli anni, dal 1996 al 1999, sono andate via via sempre a diminuire e questo si può spiegare per più ragioni, la prima sicuramente una cura più appropriata da parte dei sanitari, un'altra può essere il rispetto delle norme di sicurezza maggiormente adottate da parte degli armatori e un'altra relativa all'entità dell'infortunio che può essere anche di minore incidenza, di minore gravità.

Le giornate indennizzabili nelle varie sedi compartimentali sono 2.488 per Genova, 77.157 per Napoli, 11.624 per Trieste. Bisogna dire che l'alto grado sia delle giornate indennizzabili, sia degli infortuni verificatisi nella sede di Napoli è in stretto rapporto con il numero dei posti di lavoro gestiti dalla sede di Napoli che è il comparto con un più alto numero di armatori e di navi, quindi, soggette ad assicurazione da parte dell'IPSEMA.

Questi dati non possono essere considerati in senso assoluto perché bisogna anche considerare quei casi che non vengono indennizzati; noi abbiamo fatto riferimento soltanto ai casi indennizzati, vi sono dei casi invece, quelli per le piccole cure, i tre giorni, che non vengono indennizzati, oppure casi in cui si ha a che fare con il lavoratore purtroppo non registrato, quindi non possiamo saperlo, altri sono detti i casi di medicheria, risolti in pochissimo tempo.

Per la prevenzione e per la sicurezza delle navi è anche opportuno tener presente quegli incidenti che non hanno arrecato danni alle persone, ma alle cose, e che comunque sono un elemento di rischio.

Avrei da indicarvi tutte le tipologie degli infortuni, dalle ferite da taglio, ai vari tipi di malattie, anche malattie professionali. Mi fermo semplicemente alle malattie professionali per una questione di brevità (consegno comunque i dati alla presidenza per gli atti).

Le malattie professionali che interessano in modo particolare il marittimo sono due: quelle derivanti dal rischio amianto e quelle derivanti dal rumore, l'ipoacusia. Quelli derivanti dal rischio amianto non sono molto riconosciute dal nostro istituto per diversi fattori. Il primo fra tutti è che non esiste un censimento delle navi ben preciso sulla quantità, sul rischio di amianto che c'è sulle navi; il secondo elemento è soprattutto che il marittimo, in molte circostanze, non fa solo il lavoro di marittimo, ma alterna tale lavoro ad altri tipi di lavoro. Quindi dal punto di vista di riconoscibilità dell'istituto, sicuramente per noi non è molto facile riconoscere la malattia professionale da amianto.

Discorso diverso invece per quanto riguarda l'ipoacusia, e mi riferisco in modo particolare alla sede di Genova che ha accertato nell'ultimo anno, nel 1999, ben 7 casi contro nessuno degli anni precedenti; sono tutti relativi a situazioni, a mansioni particolari che hanno a che fare con la motoristica, capomacchina, macchinisti in genere, e così via.

Amputazioni ci sono state, anche le amputazioni devono essere prese in considerazione perché sono quelle più gravi, perché sicuramente comportano anche la perdita del lavoro da parte del marittimo. Per fare il marittimo è necessario avere una certa capacità, delle attitudini ben precise, perché è un lavoro ad alto rischio per la tipologia del lavoro stesso.

Mi fermo qua, avrei ancora molti dati ma li ho consegnati al tavolo; dico semplicemente che il decreto legislativo 271 prevede, all'articolo 5, delle attuazioni, dei principi molto validi. La domanda che mi faccio: saranno applicati? Forse ce la facciamo un po' tutti insieme, siamo convinti che certamente sarebbe necessaria un'attuazione delle norme, che porterebbe a risolvere molti rischi dell'ambiente di lavoro marittimo, soprattutto il rischio "ambiente di lavoro marittimo" che è molto particolare e tipico.

Moderatore

Ringraziamo il dott. Daniele Leone e diamo la parola a Salvatore Piccinni che parla per l'Autorità Portuale di Venezia e a nome anche dell'altro relatore Mauro Plevani.

Dott. Salvatore Piccinni, medico competente Autorità Portuale Venezia

Sono il dottor Piccinni, sono il medico competente dell'Autorità Portuale di Venezia e anche di altre imprese che lavorano nel porto commerciale di Venezia.

A differenza delle lacune che aveva evidenziato il dottor Montagnani riguardanti la rilevazione dei rischi da parte delle imprese del porto commerciale, l'Autorità Portuale è stata sempre molto più presente su questi argomenti, soprattutto sulla parte infortunistica, nel senso che ha cercato sempre di rilevare i dati più importanti, sia per evidenziare i momenti di maggiore pericolosità e sia anche per vedere la tendenza nel tempo del rischio stesso.

Grazie a questa raccolta di dati che, anno per anno, l'Autorità Portuale ha fatto, abbiamo potuto poi, volta per volta, confrontarci con le imprese portuali, e anche con gli operatori portuali successivamente, in maniera tale da evidenziare i risultati delle analisi che venivano fatte e soprattutto per verificare l'andamento.

Abbiamo visto che nell'ultimo quinquennio, per la gran parte delle imprese e anche in parte per gli operatori portuali, la tendenza è alla riduzione, sia dell'indice di frequenza che dell'indice di gravità degli infortuni verificati. Questa è una cosa che ci ha dato anche soddisfazione, nel senso che evidentemente l'Autorità Portuale, costringendo in qualche modo al dibattito puntuale su alcune questioni, ha sollevato problemi di cui poi le imprese si sono fatte carico e hanno migliorato le condizioni di lavoro.

Ciò nonostante sono venuti fuori altri problemi ed è di questo che vorremmo discutere, alcuni sono stati anche affrontati negli interventi precedenti.

Intanto il quadro generale: se noi andiamo a vedere il contributo che ha dato il porto di Venezia rispettivamente a partire dal 1997 al 1999, alla voce 9220 dell'INAIL, almeno per i dati così come l'INAIL ce li ha consegnati, ovviamente, cioè quella voce che dice "carico e scarico delle merci a bordo nave", i risultati sono questi: il porto di Venezia partecipa praticamente con il 10,8%, 8,4% e 6,2% rispettivamente nei tre anni.

Per quanto riguarda invece la voce 92, che è soltanto carico, scarico e facchinaggio, relativamente agli infortuni avvenuti nel Veneto, il solo porto di Venezia ha il 40,5%, 34% nel 1998, infine si riduce a 25,5% nel 1999.

Come vedete la tendenza è comunque sempre alla riduzione, tuttavia sono valori molto alti.

Infine c'è da dare il dato raccolto nel 1999 che abbiamo elaborato da poco: in pratica su 86 infortuni che sono stati denunciati nel porto di Venezia, 18, cioè pari quasi al 20%, hanno presentato una prognosi maggiore di 30 giorni.

Tutti questi dati, complessivamente, ci dicono che ancora persistono nel porto, nelle attività portuali di Venezia, dei momenti a rischio non controllato.

La riduzione comunque degli indici di frequenza e di gravità delle varie imprese concessionarie, nell'ultimo triennio e nell'ultimo quinquennio, qui ne abbiamo alcuni esempi, non è omogenea, è molto diversificata, nel senso che accadono molti più infortuni in quelle imprese concessionarie che in pratica, soprattutto, movimentano siderurgico, movimentano materiale con gancio, oppure fanno carico di ro-ro.

Invece gli infortuni sono di meno, e quindi c'è un pericolo minore ed anche un rischio anche più controllato, per quanto riguarda quelle imprese che movimentano soprattutto rinfuse, sia chimiche, sia vegetali, sia di carattere minerario e infine il rischio, stranamente, anche se nella letteratura internazionale invece è molto più consistente, è abbastanza basso per quanto riguarda la movimentazione dei container. Nei successivi grafici si può vedere appunto come sono diversi gli indici di frequenza e gravità per i tre tipi di imprese che ho elencato.

Un altro punto che abbiamo evidenziato è questo: la riduzione nell'ultimo triennio degli dati infortunistici relativi ai dipendenti delle imprese concessionarie non esaurisce la valutazione del rischio nelle rispettive aree di lavoro, in quanto bisogna tener conto anche degli infortuni denunciati dalle ditte che prestano servizio e mano d'opera nelle medesime aree di lavoro delle prime. Cosa significa questo? Voi sapete tutti quanti, infatti, che con la legge 84 accanto alle imprese concessionarie d'area ci sono i cosiddetti operatori portuali, cioè quelli che prestano manodopera e quelli che praticamente fanno servizi alle prime, cioè alle imprese di concessione, che sono quelle che poi gestiscono materialmente il lavoro e l'area.

Così abbiamo cominciato a verificare cosa succedeva per area di concessione; nell'area di concessione ci lavorano sia i lavoratori dipendenti delle imprese, sia appunto gli operatori di servizio. Per estremizzare, le vecchie compagnie portuali, oggi come oggi, non sono altro che dei grandi operatori portuali, cioè delle ditte di servizio che prestano manodopera, macchinari, eccetera, per svolgere in proprio una parte del lavoro.



Autorità Portuale di Venezia
Direzione Sicurezza ed Ambiente

Analisi degli infortuni sul lavoro

Autorità Portuale di Venezia
Direzione Sicurezza ed Ambiente
Area Sicurezza

Analisi infortuni - Anno 1999

**Infortuni denunciati nel triennio 1997-1999
per la voce di tariffa I.N.A.I.L. 9220
"Carico scarico merci - facchinaggio a bordo delle navi"**

Anno	Casi nazionali	Casi denunciati da I.P. e O.P. Porto di Venezia	Venezia/Italia %
1997	1.237	134	10,8%
1998	1.212	102	8,4%
1999	1.384	86	6,2%
Totali	3.833	322	8,4%

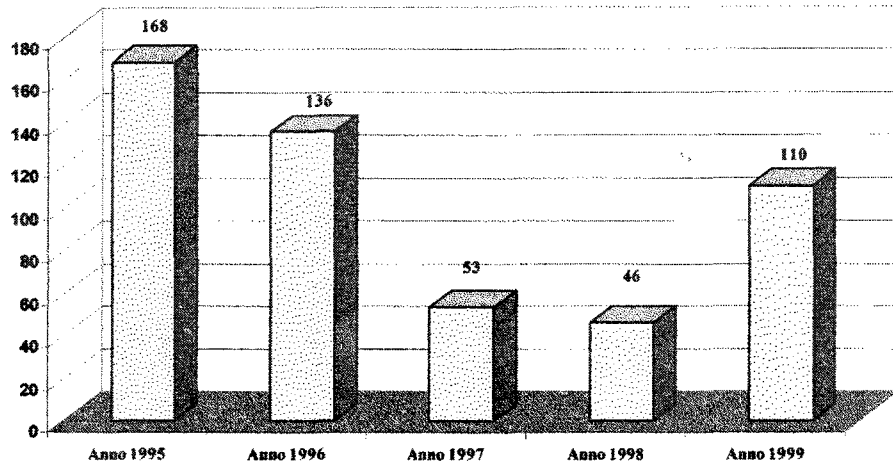
**Infortuni denunciati nel triennio 1997-1999
 per la voce di tariffa I.N.A.I.L. 92
 "Carico scarico merci"**

Anno	Casi in Veneto	Casi denunciati da I.P. e O.P. Porto di Venezia	Venezia/Veneto %
1997	331	134	40,5%
1998	335	102	30,4%
1999	337	86	25,5%
Totali	1.003	322	32,1%

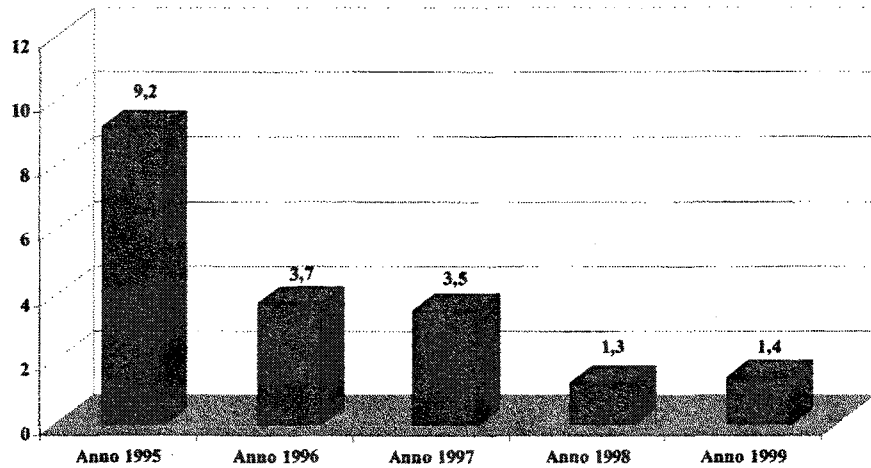
**INFORTUNI A.P. - I.P. - Operatori Portuali ANNO 1999
 in ambito commerciale**

Seggetti	ore lavorate	g. lavoro persi (totali)	in ambito lavoro	in itinere	mortali	complessivi	>30 gg.	EP
AUTORITÀ PORTUALE	161.898,00	80	2	1		3	1	
IMPRESA PORTUALE "A"	63.686,00	91	7			7		
IMPRESA PORTUALE "B"	446.057,00	1119	41	2		43	11	1
IMPRESA PORTUALE "C"	95.991,00	94	7			7	1	
IMPRESA PORTUALE "D"	113.031,00	26	3			3		
IMPRESA PORTUALE "E"	174.703,00	107	4			4	2	
IMPRESA PORTUALE "F"	17.682,00	3	1			1		
OPERATORI PORTUALI	296.898,00	450	18			18	5	
TOTALI	1.369.946,00	1.970	83	3	0	86	20	1

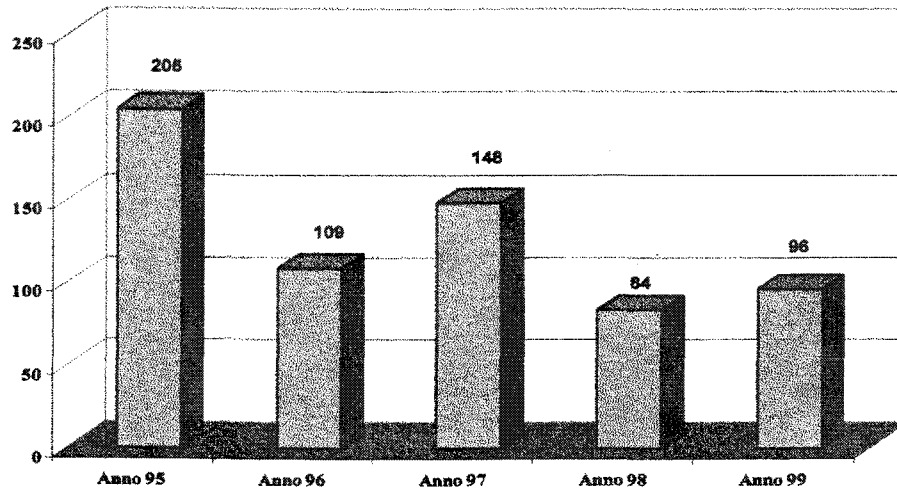
**Indici di Frequenza Impresa Portuale "A" (mov. a gancio, Ro-Ro, rinfuse)
ultimo quinquennio in ambito portuale Commerciale**



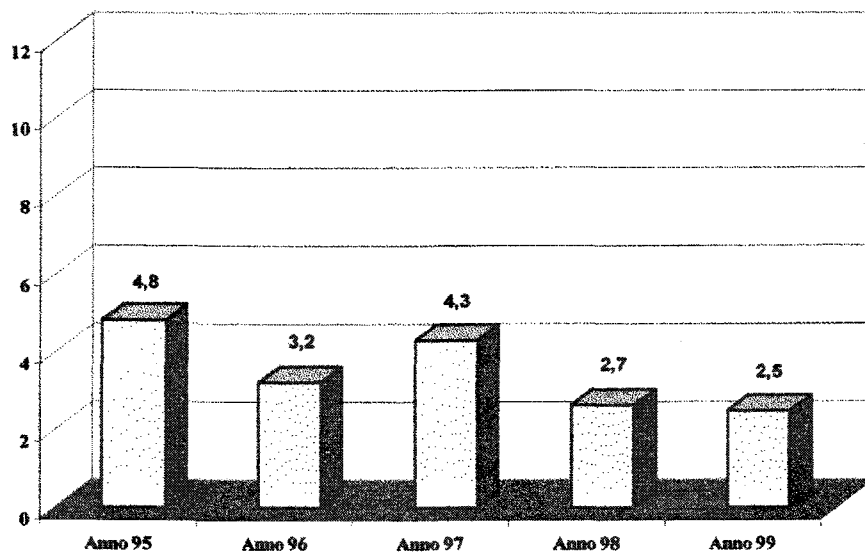
**Indici di Gravità Impresa Portuale "A" (mov. a gancio, Ro-Ro, rinfuse)
ultimo quinquennio in ambito portuale commerciale**



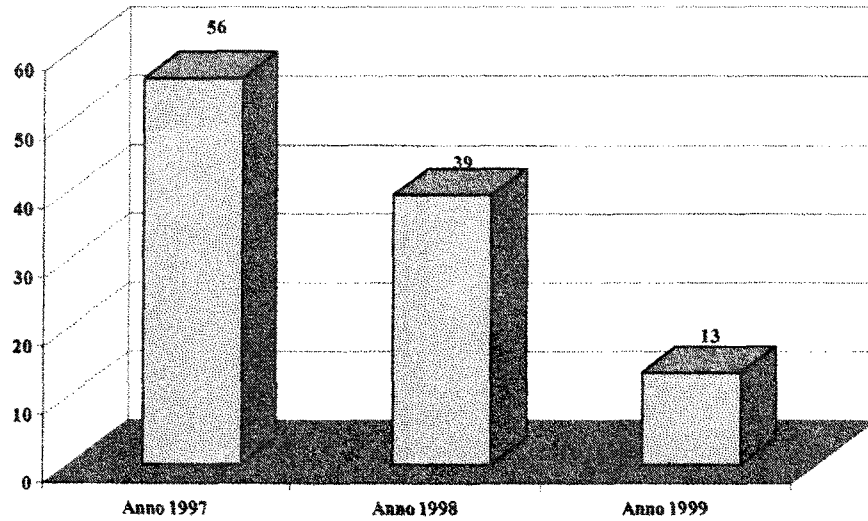
Indici di frequenza Impresa Portuale "B"
(mov. a gancio, colli eccezionali, Ro-Ro, rinfuse)
ultimo quinquennio in ambito portuale commerciale



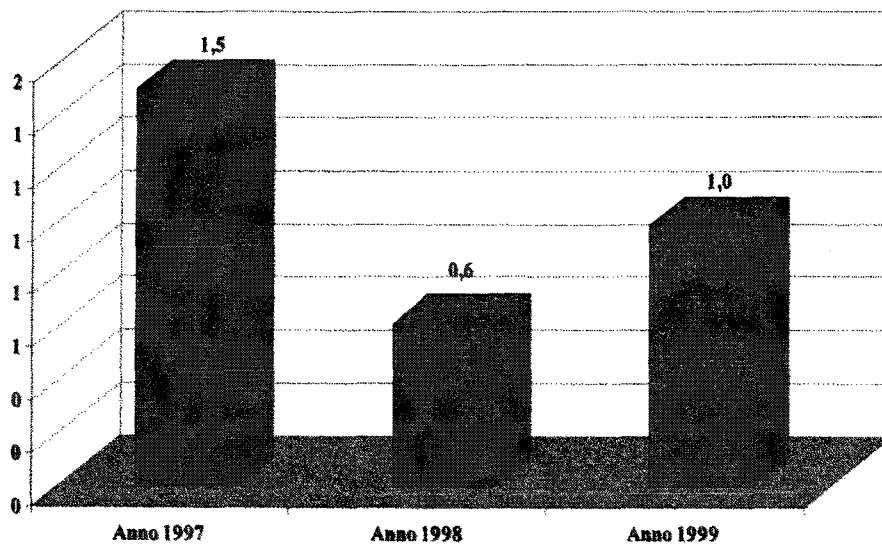
Indici di gravità Impresa Portuale "B"
(mov. A gancio, colli eccezionali, Ro-Ro, rinfuse)
ultimo quinquennio in ambito portuale commerciale



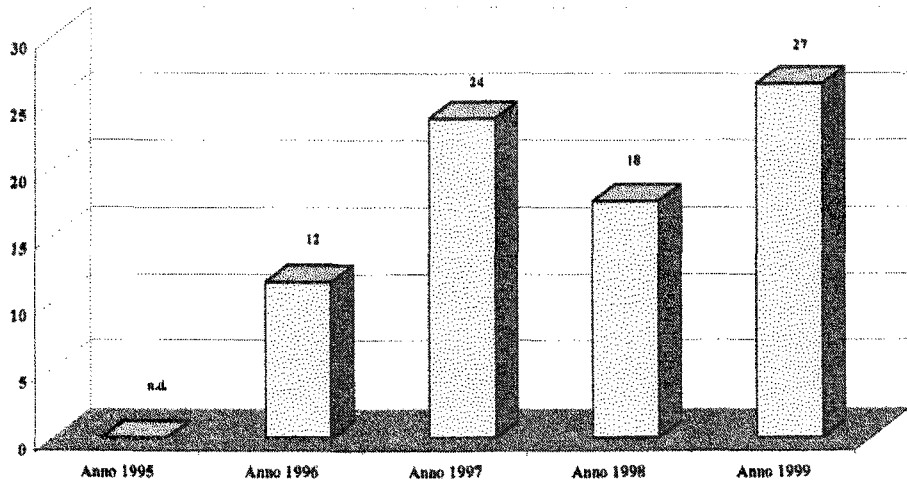
Indici di Frequenza Impresa Portuale "C"
(rinfuse minerali, cerealicole e chimiche)
ultimo triennio



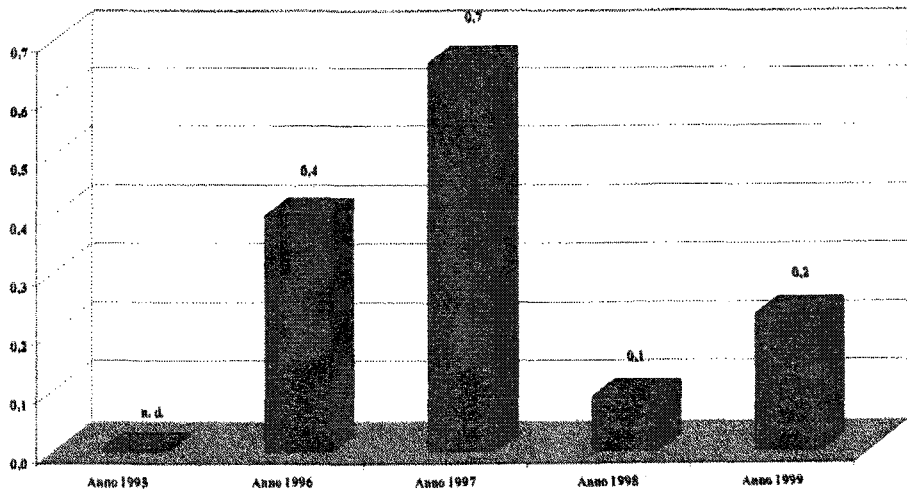
Indici di Gravità Impresa Portuale "C"
(rinfuse minerali, cerealicole e chimiche)
ultimo triennio



Indici di Frequenza Impresa Portuale "D"
(movimentazione containers)
ultimo quinquennio in ambito portuale commerciale

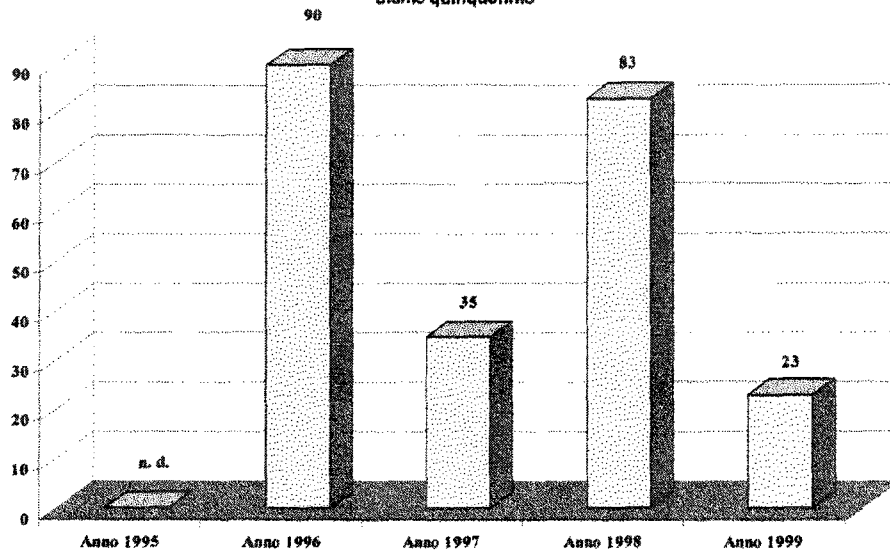


Indici di Gravità Impresa Portuale "D"
(movimentazione containers)
ultimo quinquennio in ambito portuale commerciale



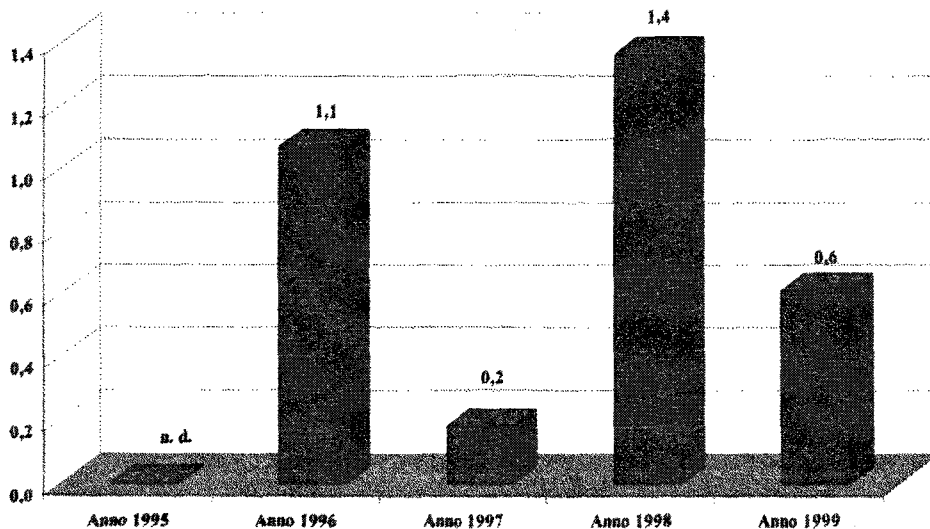
Analisi infortuni - Anno 1999

Indici di Frequenza Impresa Portuale "E"
(rinfuse chimiche, minerali e rottame ferroso)
ultimo quinquennio

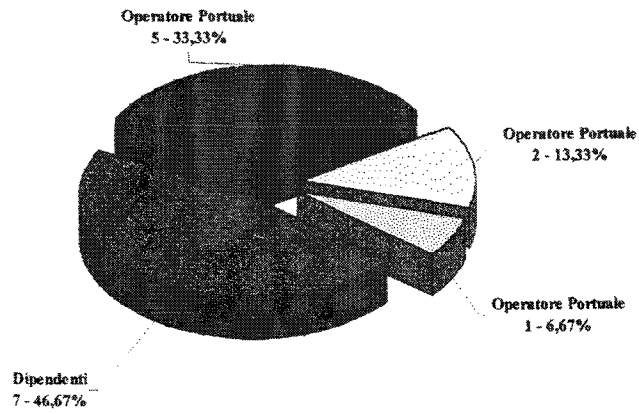


Analisi infortuni - Anno 1999

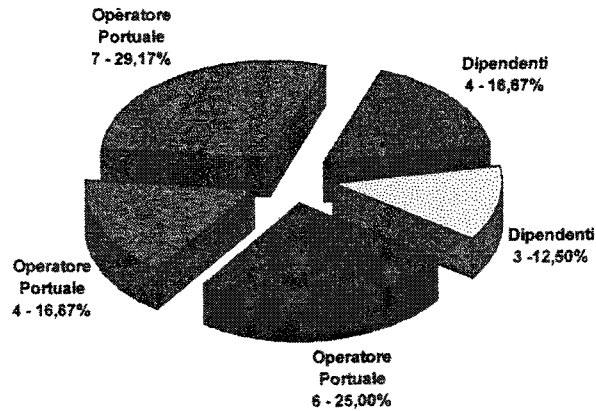
Indici di Gravità Impresa Portuale "E"
(rinfuse chimiche, minerali e rottame ferroso)
ultimo quinquennio



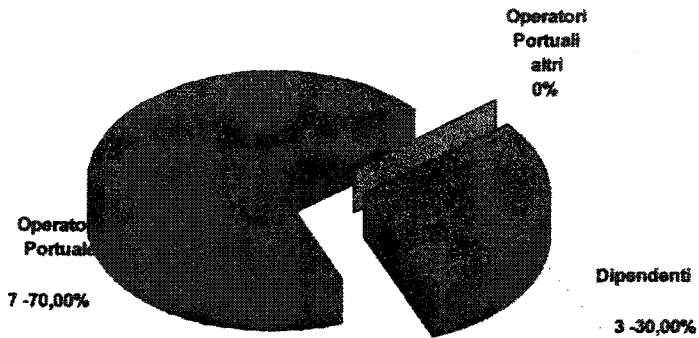
Infortuni 1999 in area di competenza Impresa Portuale "A"
(mov. a gancio, Ro-Ro, rinfuse)
Ripartizione Impresa Portuale - Operatori Portuali



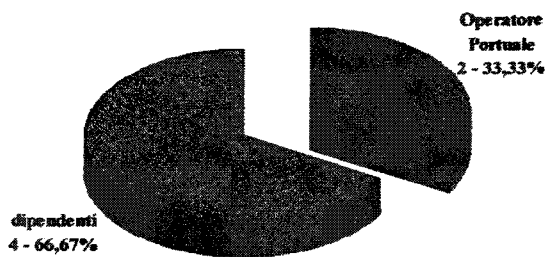
Infortuni anno 1999 in area di competenza Impresa Portuale "C"
(rinfuse cerealicole, minerali e chimiche)
Ripartizione Impresa Portuale - Operatori Portuali

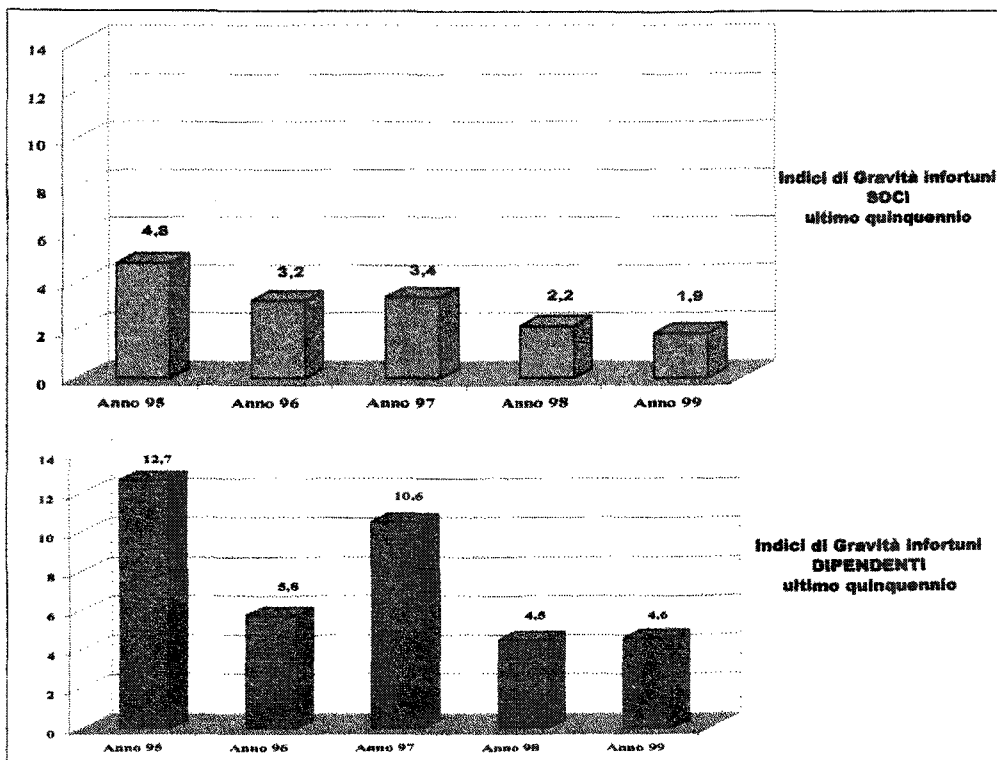
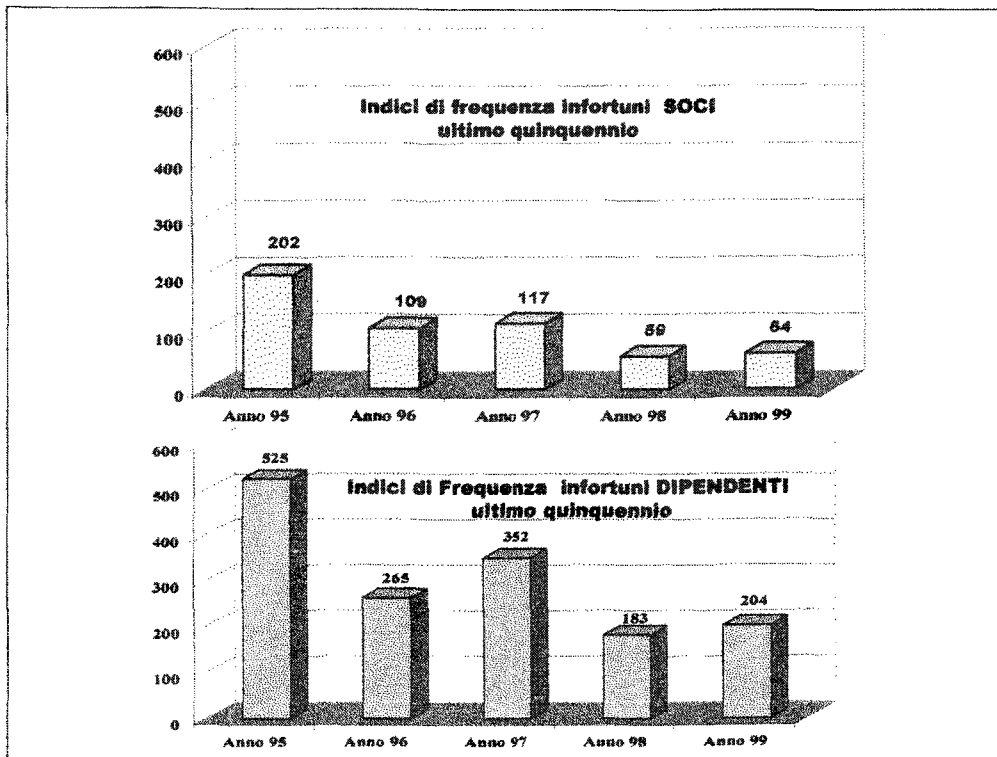


Infortuni anno 1999 in area di competenza Impresa Portuale "D"
(movimentazione containers)
Ripartizione Impresa Portuale - Operatori Portuali



Infortuni anno 1999 in area di competenza Impresa Portuale "E"
(rinfuse chimiche, minerali e rottame)
Ripartizione Impresa Portuale - Operatori Portuali





**TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INDICI STATISTICI INFORTUNI COMPLESSIVI A
 DIPENDENTI IMPRESE PORTUALI NEL PORTO COMMERCIALE ED INDUSTRIALE
 NELL'ANNO 1999**

AUTORITÀ PORTUALE ed IMPRESSE PORTUALI	INDICE DI DURATA MEDIA (D)	INDICE DI FREQUENZA (E)	INDICE DI GRAVITÀ (G)
AUTORITÀ PORTUALE	26,67	18,53	0,49
IMPRESA PORTUALE "A"	13,00	109,91	1,43
IMPRESA PORTUALE "B"	26,02	96,40	2,51
IMPRESA PORTUALE "C"	13,43	72,92	0,98
IMPRESA PORTUALE "D"	8,67	26,54	0,23
IMPRESA PORTUALE "E"	26,75	22,90	0,61
IMPRESA PORTUALE "F"	3,00	56,55	0,17

LEGENDA

D = K/I
 F = I/N x 10⁶
 G = K/N X 10³

**TABELLA RIEPILOGATIVA DEGLI INDICI STATISTICI INFORTUNI A
 COOPERATORI O DIPENDENTI DA OPERATORI PORTUALI NEL PORTO
 COMMERCIALE NELL' ANNO 1999**

OPERATORI PORTUALI	INDICE DI DURATA MEDIA (D)	INDICE DI FREQUENZA IN AMBITO PORTUALE (E)	INDICE DI GRAVITÀ (G)
OPERATORE PORTUALE "A"	19,20	52,63	1,01
OPERATORE PORTUALE "B"	20,40	110,97	2,26
OPERATORE PORTUALE "C"	34,50	561,48	19,37
OPERATORE PORTUALE "D"	80,00	108,28	8,66
OPERATORE PORTUALE "E"	22,00	102,37	2,25

LEGENDA

D = K/I
 F = I/N x 10⁶
 G = K/N X 10³

E così abbiamo visto che per le varie imprese - qui ne riportiamo alcune - abbiamo indici diversi, cioè, per esempio, per l'impresa A, abbiamo che il 53% degli infortuni riguarda le ditte di servizio, per un'altra impresa, che noi abbiamo chiamato C, abbiamo una quota del 70%, lo stesso per l'impresa D e infine anche per un'impresa cosiddetta E abbiamo il 33%; cioè sono tutti valori assolutamente alti e ricadono sui dipendenti delle ditte di servizio.

Questi dati si sono consolidati nell'ultimo triennio e ci permettono di affermare che le ditte di servizio spesso assorbono le quote più pericolose di lavoro che richiedono, quindi, una maggiore manualità, mentre i dipendenti delle imprese concessionarie svolgono le mansioni più qualificate oppure quelle di controllo. Bisogna inoltre considerare che le ditte di servizio, nella maggior parte dei casi, hanno minore esperienza del lavoro portuale e svolgono un'insufficiente formazione del personale, esponendo i propri lavoratori a maggior rischio.

Ultimo elemento che ci ha colpito nella raccolta dei dati è il fatto che negli ultimi cinque anni gli indici di frequenza e gravità più elevati tra i lavoratori assunti dopo il 1994, quindi tra i lavoratori giovani, sono sempre più elevati rispetto a quelli calcolati tra i lavoratori con maggiore anzianità lavorativa, cioè tra quelli assunti prima, quelli che già lavoravano negli anni '80.

Anche questo aspetto, secondo noi, è attribuibile alla minore esperienza dei lavoratori giovani, ma anche alla scarsa informazione e formazione sulla sicurezza e igiene del lavoro svolta dalle imprese al momento dell'assunzione e successivamente, oltre a una organizzazione che talora è gerarchizzata per anzianità lavorativa oppure ruolo sociale; si veda ad esempio la differenza tra socio e dipendente all'interno delle cooperative storiche e in particolare all'interno di quelle che una volta venivano chiamate le Compagnie.

Mi avvio rapidamente alla conclusione. Sebbene sia confortante il calo quinquennale degli infortuni e degli indici di frequenza e di gravità in tutto il porto commerciale di Venezia, è da rilevare la permanenza di sacche o aree di rischio non controllato, in particolare la viabilità interna alle singole imprese, l'accesso in stiva dei lavoratori, l'attività a bordo nave, le operazioni di movimentazione delle merci a gancio e colli eccezionali, e alcune attività di ricarica delle merci con pala e con autoforche; ciò nonostante la progressiva meccanizzazione delle procedure e l'uso di macchine operatrici e gru sempre più sofisticate.

Da rilevare, al contrario, una inadeguata manutenzione delle macchine e degli impianti.

Contemporaneamente è evidente che la legge 84/94, che è quella del riordino dei porti, ha innescato una 'deregulation' con ricorso sempre più esteso alle ditte di servizio che rappresentano l'anello più debole nel campo della sicurezza non avendo l'esperienza e la capacità professionale delle imprese e delle cooperative storiche. D'altra parte, le imprese in generale investono ancora poco nell'informazione e formazione del personale operante nelle proprie aree in materia di sicurezza e igiene sul lavoro. Ciò è confermato dal permanere, negli ultimi cinque anni, di indici infortunistici più elevati tra i giovani rispetto a quelli dei lavoratori anziani.

A questi aspetti si aggiunge lo scarso coordinamento - cosa che è stata messa in evidenza da molti degli interventi precedenti - sulle procedure di sicurezza tra le imprese portuali e le ditte di servizio in quanto si ritiene che trattandosi di gestione in proprio di quote di lavoro da parte dell'operatore portuale, è dubbia l'applicazione dell'articolo 7 del decreto legislativo 626 del 1994.

Complessivamente, quindi, emergono le seguenti necessità: primo, il monitoraggio permanente del rischio portuale; la formazione costante dei dirigenti e dei preposti dei lavoratori; il coordinamento efficace tra le imprese concessionarie e le ditte di servizio; l'attuazione di procedure di verifica preliminare relativamente a macchine operatrici, attrezzi di lavoro, dispositivi di protezione individuale, eccetera. Il decreto legislativo 272 del 1999 non ha espresso risposte soddisfacenti in merito.

L'Autorità Portuale di Venezia auspica, quindi, un approfondimento di questi temi e delle soluzioni possibili, anche tramite strumenti innovativi come le liste di controllo. A tal proposito ritiene importante quanto è emerso dal Seminario Nazionale sul "Progetto Safety Checks", tenutosi a Venezia il 14 aprile 2000 con il patrocinio della Commissione Europea e dell'ISPESL.

Infatti, secondo noi, l'introduzione delle liste di controllo permetterebbe, per ogni ciclo lavorativo e per i diversi tipi di merci, di ottenere alcuni risultati: primo, di verificare e segnalare in tempo reale eventuali deficienze alla dirigenza aziendale; secondo, di dare opportune informazioni e disposizioni ai lavoratori, ove previsto; terzo, di attivare, nei casi specificatamente indicati, il responsabile per la prevenzione e protezione delle singole aziende; quarto, di informare per i rischi previsti i responsabili delle ditte che prestano servizio nell'area operativa.

In conclusione pensiamo che tutte queste cose e le suddette procedure permetterebbero alle singole aziende di attuare al meglio e senza ritardi le misure di prevenzione e protezione dai rischi lavorativi e di ottenere un buon livello informativo e formativo dei propri dipendenti con il risultato di innalzare qualitativamente gli standard di sicurezza.

Moderatore

Ringraziamo il dottor Piccini del suo intervento e diamo la parola alla dott.ssa Stefania Silvano che ci parlerà del censimento dell'amianto sulle navi.

Dott.ssa Stefania Silvano, A. USL 5 La Spezia **"Il censimento dell'amianto sulle navi"**

Veramente velocissima, altrimenti il moderatore mi toglie il saluto e anche perché credo che questo Convegno meriti una conclusione, anche se breve, ma meriti una conclusione e soprattutto perché penso che il lavoro nostro, preparatorio di questo Convegno, avrà dei risultati immediati nel fatto che queste informazioni andranno in rete. E non soltanto, credo che ci saranno degli appuntamenti per cui tutti avremo il tempo anche di metabolizzare le tante cose dette e di creare i tavoli per la collaborazione che tutti abbiamo auspicato.

Vado velocissima sulle cose che ritengo più importanti. E' stato detto dal dott. Leone, parlando dei lavoratori marittimi, che uno dei rischi era quello relativo all'esposizione ad amianto. Diciamo che il ritardo con cui il problema della tutela della salute dei marittimi è stato recepito con legge è un ritardo per certi versi colpevole, visto che questo è uno dei rischi rilevanti. Direi che soltanto arrivando al decreto ministeriale dell'anno scorso, che è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale, peraltro a ottobre - per cui alcune scadenze, tra cui quella del censimento, sono spostate alla data di ottobre 2000 - soltanto con questo decreto il censimento dell'amianto a bordo delle navi, unitamente ad altri contenuti che non sto a illustrare, è diventato finalmente un obiettivo da conseguire rapidamente.

Obbligo di censimento per chi? Per la flotta nazionale, naturalmente, cioè tutte le navi registrate o immatricolate in data antecedente al 28 aprile 1994; per tutte queste navi l'armatore, la compagnia armatoriale deve produrre al Ministero della Sanità una mappatura della presenza dell'amianto, non soltanto nelle strutture, ma anche nelle attrezzature e negli impianti.

La flotta nazionale che adesso poi vedrete qui rapidamente riassunta in questa diapositiva con dati RINA, quel dato 1.770 navi immatricolate antecedentemente il 1994 di cui 1.720 sono tutte navi battenti bandiera italiana, 50 sono state costruite dopo il 1994 però in Paesi stranieri in cui la normativa che vietava l'impiego dell'amianto non era ancora recepita, ed è tuttora non recepita - come ad esempio la Polonia -. Vedete quali sono e dalla stazza, al di là del numero, capiamo che l'interesse è sicuramente per tutte queste navi, ma soprattutto per i traghetti per passeggeri, dato l'alto numero e la stazza corrispondente. Quindi, sostanzialmente la nostra attenzione, l'attenzione degli armatori, degli operatori della prevenzione tutti e degli Enti interessati, dovrà concentrarsi soprattutto, sicuramente, per le navi di stazza maggiore senza dimenticare che in proporzione i lavoratori esposti sono anche coloro che sono imbarcati su rimorchiatori e, perché no, su pontoni, chiatte, draghe, eccetera.

Navi classificate di bandiera italiana costruite prima del 1994

Tipo di Nave	N.	%	% Stazza
Navi da passeggeri	553	31.24	1.25
Traghetti da passeggeri	231	13.05	21.85
Navi cisterna	136	7.68	18.42
Navi da carico generale	49	2.77	2.25
Navi chimichiere	39	2.21	22.38
Navi gassiere	32	1.81	2.42
Portacontaineri	19	1.07	7.27
Portarinfusa	17	0.96	13.94
Altre (pescherecci, rimorchiatori, draghe, chiatte, pontoni ecc.)	694	39.21	10.22
Totale	1770	100	100

Impiego dell'amianto sulle navi

Garage	Copertura e/o rivestimento (a spruzzo o con pannelli) del cielo del locale e delle pareti perimetrali
Alloggi del personale di bordo e dei passeggeri	Pannelli delle pareti delle cabine Controsoffittature
Saloni per i passeggeri	Pannelli delle pareti Pannelli dei soffitti e dei controsoffitti
Locale apparato motore ed ausiliari	Cuscini isolanti dei collettori dei gas di scarico dei motori e relativi teli di copertura Materassini ricoprenti le flange di accoppiamento dei collettori di scarico Fasciature di linee di acqua calda e/o vapore Rivestimenti condotti scarico fumi di caldaie ed inceneritori
Corridoi e vani scala	Pannelli di pareti, soffitti e controsoffitti
Servizi vari	Rivestimenti di tubazioni di acqua calda Pannelli o materassini di rivestimento delle celle frigorifere

Impiego dell'amianto sulle navi

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Garage	Copertura e/o rivestimento del cielo del locale e delle pareti perimetrali	Floccato A spruzzo Pannelli
	Tubazioni	Impasto cementizio Tessuto Guarnizioni Cuscini
	Passaggi cavi elettrici	Trecce Baderne Stucchi Impasto cementizio
	Porte	Pannelli Impasto cementizio

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Corridoi e vani scala	Pareti	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Controsoffittature	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Porte	Pannelli Impasto cementizio
	Condotte di ventilazione	Guarnizioni Stucchi
	Tubazioni	Impasto cementizio Guarnizioni

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Aloggi del personale di bordo e dei passeggeri	Pareti delle cabine	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Controsoffittature	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Porte	Pannelli Impasto cementizio
	Condotte di ventilazione	Guarnizioni Stucchi
	Tubazioni	Impasto cementizio Tessuto Guarnizioni
	Passaggi cavi elettrici	Trecce Bademe Stucchi Impasto cementizio

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Saloni per i passeggeri	Pareti	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Soffitti e controsoffitti	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Porte	Pannelli Impasto cementizio
	Condotte di ventilazione	Guarnizioni Stucchi
	Tubazioni (acqua calda, di lavanda, antincendio ecc)	Impasto cementizio Tessuto Guarnizioni
	Passaggi cavi elettrici	Trecce Bademe Stucchi Impasto cementizio

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Locale apparato motore ed ausiliari	Collettori dei gas di scarico dei motori	Cuscini isolanti Tessuto Materassini Impasto cementizio Guarnizioni
	Condotti scarico fumi di caldaie ed inceneritori	Cuscini isolanti Tessuto Materassini Impasto cementizio Guarnizioni
	Tubazioni (vapore, acqua calda, antincendio ecc.)	Impasto cementizio Tessuto Trecce Guarnizioni
	Passaggi cavi elettrici	Trecce Baderne Stucchi Impasto cementizio

Locale	Materiale, attrezzatura, suppellettile	Tipologia del materiale
Servizi vari	Celle frigorifere	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio Materassini
	Locali cucina	A spruzzo Pannelli Impasto cementizio
	Forni e Cucine	Pannelli Trecce Stucchi Lastre cemento amianto
	Condotte di ventilazione	Guarnizioni Stucchi
	Tubazioni	Impasto cementizio Guarnizioni

MINISTERO DELLA SANITA'

DECRETO 20 agosto 1999

Ampliamento delle normative e delle metodologie tecniche per gli interventi di bonifica, ivi compresi quelli per rendere innocuo l'amianto, previsti dall'art. 5, comma 1, lettera f), della legge 27 marzo 1992, n. 257, recante norme relative alla cessazione dell'impiego dell'amianto.

NORMATIVE E METODOLOGIE TECNICHE PER LA RIMOZIONE DI MATERIALI CONTENENTI AMIANTO PRESENTI A BORDO DI NAVI O UNITA' EQUIPARATE

Procedure per interventi di bonifica

Misure di sicurezza per interventi su materiali contenenti amianto

Navi italiane e navi straniere in territorio italiano

Localizzazione e classificazione dei materiali contenenti amianto

Valutazione del rischio, metodi di bonifica e programma di controllo

Localizzazione e identificazione dei materiali contenenti amianto

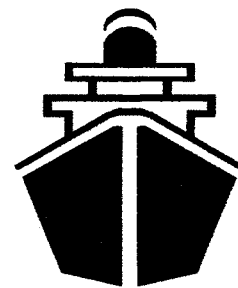
per tutte le navi registrate o immatricolate in data antecedente al 28 aprile 1994 e in ogni caso, per le navi acquistate all'estero.....

la documentazione di bordo dovrà essere integrata, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto (22.10.2000)....

con una mappatura dei materiali contenenti amianto presenti nella nave....

Linee guida per effettuare il censimento

- ? Che cosa è
- ? A che cosa serve
- ? Dove cercare l'amianto
- ? Chi deve effettuare il censimento



La Mappatura



deve essere considerata parte integrante della valutazione dei rischi

deve essere conservata dal comandante, a bordo della nave, a disposizione degli organi di vigilanza ma anche del rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro (RLS).

deve essere utilizzata nell'attività di informazione a tutti i lavoratori, e nella formazione di quei lavoratori incaricati degli eventuali interventi di emergenza durante la navigazione

in caso di affidamento di lavori a bordo ad imprese appaltatrici la mappatura deve far parte delle informazioni relative ai rischi (art.10, D.Lgs 271/99)

Presso il Ministero della Sanità deve essere costituito un data base in grado di rendere rapidamente disponibili le informazioni ai servizi di prevenzione ASL e agli enti competenti.

Tale data base potrà essere aggiornato anche dalle informazioni relative alle bonifiche effettuate, in possesso dei servizi delle ASL.

Quali dati ad oggi sull'impiego dell'amianto: anche questi della diapo 2 sono dati RINA che dicono dov'è l'amianto, cioè dove lo trova chi effettua la classificazione. Noi, con il lavoro preparatorio di questo Convegno, abbiamo fatto una rapida ricognizione tra i servizi di prevenzione che hanno fatto bonifiche; vorrei ricordare che ad oggi le bonifiche a bordo di navi sono state limitate a interventi di riparazione, manutenzione e trasformazione navale, quindi sicuramente non su istanza dei lavoratori, o soltanto in un numero bassissimo di casi, come è avvenuto a La Spezia e a Livorno per i rimorchiatori; in realtà si sono fatte bonifiche quando queste erano funzionali all'attività di riparazione, trasformazione e manutenzione navale.

Quindi lo spaccato che abbiamo, unendo i dati di provenienza RINA con quelli dell'esperienza dei servizi di prevenzione, ci dice questo: come vedete nella terza diapo, abbiamo scomposto per luoghi della nave in comune tra varie tipologie di nave - prima avete visto la diapositiva n.2 riassuntiva - ora vedete, ad esempio, che nel garage, dove tutti ci aspetteremmo di trovare l'amianto sicuramente nelle coperture e nel rivestimento delle pareti, sia invece la presenza di amianto, anche nelle tubazioni, nei passaggi dei cavi elettrici, nelle porte, anche non nelle porte tagliafuoco.

Vado velocissimamente, però questo materiale non solo sarà di utilizzo comune, ma credo che possa avere l'ambizione di essere tradotto in una linea guida, perché ad oggi il dato che abbiamo è che all'8 giugno, presso il Ministero della Sanità, due sole compagnie armatoriali avevano presentato il censimento. E' vero che la data di scadenza, come ho detto, è quella del 22 ottobre, però l'esperienza censimento è ancora tutta da fare.

Vedete anche in questo caso della diapo 4, il RINA ci segnalava amianto, ad esempio, nelle pareti delle cabine e nelle controsoffittature per quel che riguarda gli alloggi del personale a bordo e dei passeggeri però ai nostri uffici è risultato ancora nelle porte, nelle condotte di ventilazione, nelle tubazioni e ancora nei passaggi dei cavi elettrici e vedete, nell'ultima parte della diapositiva, in quale forma il materiale si trovava: lo abbiamo trovato nei pavimenti, come impasto cementizio, lo abbiamo trovato negli stucchi, lo abbiamo trovato in luoghi dove normalmente non ci aspetteremmo di trovarlo. Questo significa che l'operazione censimento non è un'operazione semplice, è un'operazione tecnica complessa, meritevole di attenzione, non può essere vissuta come espletamento burocratico, servono professionalità che risiedono sicuramente negli uffici tecnici armatoriali, ma io dico che non basta, perché le competenze non possono essere solamente di tecnica navale, le competenze vanno ricercate laddove ci sono, ci sono già; ad esempio, per quanto riguarda le aziende, tra i professionisti che si sono occupati di bonifica, ma, perché no, le competenze ci sono nei servizi di prevenzione che fino ad oggi hanno lavorato su questa materia. E dico una cosa che è importante ricordare, che la Marina Militare italiana, che è esclusa da questo decreto, sottolineo, ha avviato per prima il censimento delle navi facendo, secondo me, un ottimo lavoro; quindi il paradosso è che la legge esclude le navi militari, anche lì, continuiamo con una separatezza come se i militari fossero diversi dagli altri lavoratori, la legge non fa rientrare le navi militari, però la Marina Militare ha avviato questa esperienza di censimento e credo che tra le professionalità da chiamare in causa, da mettere in rete, ci sono le strutture della Marina Militare, anche civili, perché no, e i laboratori chimici che hanno contribuito a fare un ottimo lavoro e con i quali i servizi di prevenzione hanno avuto sicuramente uno scambio fruttuoso.

Direi che sul resto scorriamo, perché le informazioni saranno a disposizione. Che cosa pensiamo di proporre, in maniera più organica che in questa mia comunicazione velocissima, in termini di linee guida?

Innanzitutto dove cercare l'informazione. Abbiamo detto: nei disegni dei cantieri di costruzione e, perché no, dove sono state fatte delle riparazioni, ma anche nei documenti di bordo: nel piano antincendio sono indicate le strutture che possono contenere amianto. E a questo proposito vorrei dire che sarà molto difficile certificare l'assenza di amianto, perché escludere che in alcuni costituenti, che anche in una sola guarnizione sia presente amianto sarà molto difficile che qualcuno lo certifichi, ecco perché diciamo che affrontiamo questo come un pro-

cedimento complesso a cui devono concorrere saperi diversi. Come procedere? Non si può prescindere dall'effettuare dei campionamenti di materiale e dei carotaggi perché abbiamo visto che era inaspettatamente in strutture e locali dove non avrebbe dovuto essere previsto. E soprattutto io credo che sia fondamentale considerare questo tipo di censimento e di mappatura come parte integrante della valutazione del rischio per i lavoratori. Se non teniamo unite queste due procedure, manchiamo l'obiettivo della norma che è quello della tutela della salute dei lavoratori marittimi, per cui la mappatura come parte integrante della valutazione dei rischi, conservata a bordo, insieme ai documenti di bordo, quindi consultabile da tutti coloro che siano interessati, a partire dal rappresentante alla sicurezza dell'ambiente di lavoro, oltre che degli organi di vigilanza; la mappatura deve essere utilizzata nella attività di informazione dei lavoratori e soprattutto di formazione di quei lavoratori che potranno essere incaricati di eventuali interventi di emergenza durante la navigazione e lo stesso in caso di affidamento di lavori a bordo ad altre imprese appaltatrici.

In esito alla mappatura, a nostro parere, le strutture che contengono amianto devono essere chiaramente visibili, devono portare delle indicazioni comprensibili, quindi non soltanto nei documenti che sono a disposizione a bordo, ma nei luoghi, le strutture che contengono amianto devono essere visibili; questo per facilitare sia l'intervento di chi vive sulla nave, ma anche di chi occasionalmente si trova a operare sulla nave. E soprattutto io credo che presso il Ministero della Sanità debba esser costituito un Data Base in grado di rendere queste informazioni rapidamente disponibili per i servizi di prevenzione ASL, ma anche per tutti gli Enti competenti, per i lavoratori, per le Organizzazioni sindacali, per chiunque ne faccia richiesta; questo Data Base potrà essere aggiornato anche da informazioni che afferiscono, quindi vediamo dei flussi informativi costanti che vanno verso il Ministero e tornano verso gli Enti e i servizi decentrati.

Termino qui questa carrellata velocissima, direi per concludere che la scommessa per tutti è di far crescere in questi mesi il livello di consapevolezza e di partecipazione rispetto alle cose dette oggi e di scambiarsi le conoscenze e lavorare insieme.

Moderatore

Ringraziamo la dott.ssa Stefania Silvano per il suo intervento. Dico solo questo: ci sono quattro richieste di intervento, che è giusto esaudire. Io vi debbo salutare perché con alcuni colleghi ci dobbiamo spostare in un'altra città perché domani mattina abbiamo un altro impegno, un impegno istituzionale per il Coordinamento delle Regioni. Ringrazio comunque la Regione Liguria, la città di Genova che ci ha ospitato e tutti voi che siete intervenuti, questo è un ringraziamento sentito da parte nostra, da parte del Coordinamento delle Regioni e da parte di tutte le istituzioni che comunque qui sono state rappresentate.

Cedo il testimone alla dottoressa Carcassi la quale garantirà la prosecuzione dei lavori, vi porgo il mio saluto. Lei ha anche quelle che sono le nostre conclusioni, perché non sono le conclusioni solo di Angelo Mulas ma quelle che pensiamo che debbano essere le conclusioni di questa giornata che indubbiamente riteniamo, come Coordinamento delle Regioni, che è stata molto proficua.

Moderatore per il Coordinamento delle Regioni: dott.ssa Rosaria Carcassi

Prima che vada via, mi permetto di salutare il dott. Paolo Tori perché probabilmente oggi lo vediamo qui in quello che è forse il suo ultimo impegno professionale con noi, ma speriamo di vederlo ancora, non professionalmente, a seguire da felice pensionato i nostri lavori; ne

approfittavo a nome di tutti per salutarlo e ringraziarlo, per tutto quello che ha fatto in tutti questi anni per il nostro settore di azione ed impegno nella tutela della salute dei lavoratori.

Chiederei ora se le persone che hanno richiesto di intervenire confermano la loro volontà o no. Se sì, io qui ho le richieste di intervento di: Armando Pavia, Antonio Cogoni, Luciano Bertacca e Ubaldo Costa.

Dott. Ubaldo Costa, Associazione Nazionale Chimici di porto

Io sono il Presidente dell'Associazione Nazionale Chimici di Porto e come consulenti chimici di porto quindi siamo coinvolti nel 272 per quanto riguarda gli interventi a bordo delle navi per la riparazione e la trasformazione delle navi, quindi il rilascio dei certificati cosiddetti di "non pericolosità" sui quali abbiamo avuto modo di discutere moltissimo perché nel 272, come tutti sapete, si fa riferimento a un certificato di "non pericolosità" che è una dizione che viene dal passato, per la traduzione di "gas free certificate" che viene dalla normativa americana, normativa del 1920; quindi per tradurla in italiano veniva detta "certificato libero da gas", che poi è una traduzione libera che non voleva dire niente.

Per poter dire qualche cosa di più si era parlato di "certificato di non pericolosità" e così è stato poi trasmesso nella legge. Nella realtà, dopo la 175 parlare di non pericolosità è un po' un detto sbagliato; effettivamente il pericolo esiste sempre, pertanto si parla nel mondo di Marine Chemist Certificate, quindi il Certificato di Chimico del Porto che è la cosa più chiara, più netta, più precisa.

Qui voglio solo portare il nostro contributo e quindi la nostra possibilità di collaborazione ad una normativa, all'applicazione di questa normativa che introduce, a mio avviso, una forte differenza rispetto al passato, poiché mentre nel passato c'era un regime autorizzativo e quindi veniva data un'autorizzazione e il Chimico di Porto veniva ad essere coinvolto in maniera precisa con degli interventi che si ripetevano anche giornalmente o nel tempo in funzione della pericolosità della nave e degli ambienti della nave, l'applicazione del 272, che poi è il 626 applicato alle navi, sposta il discorso sulla responsabilità del datore di lavoro. E questo comporta anche per noi Chimici di Porto di certificare, di fare i nostri interventi più o meno come li abbiamo sempre fatti, ma certamente di scrivere le nostre certificazioni in maniera diversa.

Chiaramente io colgo le osservazioni delle USL che sono venute un po' da tutte le parti d'Italia nelle quali noi non possiamo più dire al datore di lavoro "Stai attento, rimuovi quella cosa", o "Fai quell'altra cosa", ma ci dobbiamo limitare a dire se li ci può entrare un lavoratore, se li ci sono le condizioni di sicurezza per le persone, se li ci sono le condizioni di sicurezza per lavori con fonti termiche.

Dopo di che sta al datore di lavoro - noi dobbiamo anche fare eventualmente delle prescrizioni per il mantenimento delle condizioni di sicurezza riscontrate - che quelle condizioni permangano e che comunque siano eventualmente indicate nel certificato quali sono le prescrizioni per il mantenimento, come dicevo, delle condizioni di sicurezza.

E', però, un discorso che non è facile da applicare perché essendo il datore di lavoro già di per sé abituato a bordo delle navi all'autorizzazione, è una questione culturale che deve cambiare; e lo stesso noi, nello scrivere il certificato, è un qualcosa che, collaborando, dobbiamo riuscire a portare avanti per arrivare veramente, come è nel mondo anglosassone, a un discorso completamente lontano e diverso dall'autorizzazione.

Il dottor Laurenzi parlava del sistema autorizzativo, ma secondo me il sistema autorizzativo è sparito, non c'è più, c'è un nulla osta con il concorso di altri enti tecnici che confluiscono con un certo parere alla Capitaneria di Porto che dà un nulla osta, in realtà è una procedura ormai entrata nel nostro ordinamento, noi dobbiamo attenerci.

Noi, comunque, per nostro conto, come Associazione, abbiamo modificato già un po' il nostro atteggiamento, abbiamo pubblicato un libretto che il Ministero ha poi distribuito alle

Autorità Portuali e alle Autorità Marittime, nel quale indichiamo come ci comportiamo; questo per cercare di livellare a livello nazionale il comportamento di tutti i Chimici di porto. Nello stesso tempo abbiamo cambiato lo statuto dell'Associazione per cui il Chimico di porto è soggetto a un Comitato tecnico dell'Associazione che va a controllare quello che lui fa e che tipo di professionalità è in grado di espletare facendo dei corsi di aggiornamento annuali su due o tre argomenti di interesse in cui il Chimico di porto è tenuto a partecipare, dando la facoltà al Comitato tecnico addirittura di sospendere l'associato nel caso si riscontrino delle carenze professionali.

Questa è un'azione in Italia rara, credo ce sia forse la prima Associazione di professionisti che fa una cosa del genere, ma ci rendiamo conto che la professionalità, come stamani è stato detto, e oggi anche, è una cosa che va verificata e che va controllata e che va messa in atto continuamente, giornalmente perché il ritmo di sviluppo delle tecnologie, dei sistemi di controllo e delle attività oggi è frenetico e quindi bisogna seguirlo in maniera puntuale.

Io qui finisco, mi ero posto di fare due interventi, l'altro era sulla presenza dell'amianto sulle navi. Noi, come Associazione abbiamo costituito due centri per l'amianto, uno a Livorno e l'altro a Palermo - e un'altra attività si sta per preparare a Venezia - dove viene fatta la mappatura delle navi, gli armatori si stanno invece attivando notevolmente, molti armatori hanno già fatto la mappatura di tutte le loro navi, siamo andati in giro anche per il mondo, su navi italiane, a fare le mappature; la mappatura di una nave è una cosa complessa, molto difficile da fare, proprio perché la struttura della nave è una struttura particolare, molte delle cose che non si vedono e che sono addirittura dentro trunk, dentro passaggi abbastanza complessi, poi possono contenere l'amianto. Però con l'aiuto dei cantieri di costruzione, dei disegni, l'aiuto della nave, degli equipaggi, dei comandanti delle navi e dei nostri esperti che sono abituati ai lavori di riparazione, che quindi vanno a bordo delle navi in continuazione, si è svolta un'attività di mappatura che è in corso e potrà dare risultati preziosi in applicazione dell'obbligo del censimento sulle navi.

Moderatore

Ringraziamo il dott. Costa per gli interessanti spunti e così pure le persone che, avendo chiesto di parlare, in considerazione dell'ora hanno rinunciato. Tra l'altro alcuni degli interventi cui non possiamo dar corso provengono dal mondo della pesca, in riferimento al decreto 298 cui oggi non siamo riusciti a dar spazio. Non ce ne vogliono gli intervenuti; raccogliendo anche una sollecitazione del sottosegretario on. Guerrini, ci impegniamo a mettere in cantiere più in là una specifica iniziativa sulla pesca, magari proprio nella città del sottosegretario, Ancona; i problemi della pesca sicuramente lo meritano. Per ora ci impegniamo a produrre negli atti anche gli interventi non illustrati che ci sono stati consegnati.

Per velocizzare ulteriormente mi limiterò a dare lettura di un documento di conclusioni che, come Coordinamento delle Regioni, abbiamo ritenuto potesse sommariamente riassumere i punti fermi di oggi e gli impegni presi per il futuro.

Conclusioni

Genova, 20 giugno 2000

Il Coordinamento delle Regioni e delle Province Autonome, alla luce dei contributi dei rappresentanti del Parlamento, del Governo e degli altri qualificati interventi delle forze sociali e delle istituzioni presenti, intende così riassumere gli obiettivi e gli impegni derivanti dai lavori di questa giornata.

- Il Parlamento ed il Governo, coerentemente agli impegni assunti con "Carta 2000", nell'ambito delle rispettive prerogative, giungano ad una rapida approvazione del **"Testo Unico"** e dei **decreti attuativi** delle norme in materia di prevenzione e sicurezza del lavoro, ivi compresi i decreti attuativi dei Decreti Legislativi 271 e 272/99.
- In particolare siano tempestivamente emanati
 - 1) gli atti di indirizzo e di coordinamento** previsti dal 626 e dal 271 per un efficace raccordo e coordinamento delle azioni tra gli organi centrali e periferici dello Stato, le Regioni, le Aziende USL, le Autorità Portuali e Marittime.
 - 2) il Regolamento di normativa tecnica per la costruzione e le sistemazioni dell'ambiente di lavoro a bordo** delle navi mercantili e da pesca nazionali, fornendo standard moderni e armonizzati con il nuovo approccio della prevenzione sul lavoro.
- Le Regioni proseguano l'esperienza dell'emanazione di **Linee Guida** per l'azione dei Servizi territoriali anche in materia di sicurezza del lavoro marittimo e portuale, sulla scia dei positivi risultati ottenuti con quelle relative ai Decreti Lgs 626, 494 e 459 e adottino tutte le iniziative per facilitare le azioni dei dipartimenti di prevenzione delle Aziende USL per l'attuazione dei compiti previsti dai due decreti.
- I Comitati di coordinamento previsti dall'art.27 D.Lgs.vo 626 siano integrati a comprendere gli organismi pubblici con ruoli di controllo e prevenzione nelle aree portuali e sulle navi, allo scopo di garantire la massima integrazione di queste aree lavorative nel sistema di prevenzione del 626.
- Siano sviluppate tutte le azioni per rendere operativi subito i nuovi istituti dei decreti, a cominciare da quelli previsti a livello locale, quali ad esempio le **Commissioni Territoriali** per i controlli e le visite periodiche sulle navi e i **Comitati di igiene e sicurezza** istituiti dall'Autorità Portuale con rappresentanti dei datori di lavoro e dei lavoratori.
- Le parti sociali utilizzino gli organismi paritetici e gli altri strumenti individuati dalla legge per sostanziare con l'esperienza diretta il diffondersi di procedure, soluzioni tecniche e organizzative in grado di innalzare drasticamente il livello di sicurezza nei porti e sulle navi.
- Tutti i soggetti, nelle rispettive competenze, investano in formazione e informazione ai lavoratori, adeguandone capacità e consapevolezza agli standard che non solo l'Europa ma la dignità del lavoro impongono.

La giornata è stata intensissima, siamo tutti assai provati ma estremamente soddisfatti per i preziosi contributi portati da tutti gli intervenuti e per i risultati raggiunti dai nostri lavori, che ben corrispondono agli obiettivi che ci eravamo proposti. Ne esce confortata la nostra volontà di andare avanti nel lavoro di analisi dei problemi verso l'elaborazione di indirizzi e linee guida che possano servire a tutti.

Nell'obiettivo di migliorare realmente le condizioni di lavoro nei porti e sulle navi, molte competenze si sono rese disponibili, molti autorevoli interlocutori hanno espresso una leale volontà di fare con noi sistema, rete comune, molte reti già esistenti si sono confrontate e allacciate.

E se le reti sono ben allacciate, possiamo pensare di fare un buona pesca insieme.

Interventi consegnati

Nadia Fanelli, FILT CGIL Marittimi
SICUREZZA E SALUTE NEL SETTORE MARITTIMO

GENOVA, 20 giugno 2000

Per iniziare a parlare delle questioni relative alla sicurezza e salute del lavoro nel settore marittimo si può fare riferimento ad una affermazione fatta dalla Dott.ssa Carcassi nel corso della prima Conferenza sulla sicurezza del lavoro nei Trasporti che, insieme a Cisl e Uil della nostra categoria, abbiamo tenuto lo scorso anno e che conteneva l'enunciato che "dei lavoratori marittimi, in forma sistematica, non si è mai occupato nessuno".

Dal nostro punto di vista questa affermazione può essere effettivamente condivisa. Perché è proprio vero che il lavoratore marittimo, per le proprie caratteristiche lavorative, trova difficoltà, in molti casi, ad essere appropriatamente seguito oltre che dal sindacato, anche dalle stesse istituzioni, e che non riceve una adeguata considerazione da una parte datoriale che, ancora oggi, è purtroppo permeata di una cultura che troppo spesso non riconosce la differenza tra il concetto di "sicurezza della navigazione" e quello di "sicurezza del lavoro in navigazione".

Inoltre sappiamo bene come gli aspetti di competizione economica internazionale e intercontinentale del sistema dei trasporti via mare pongano troppo spesso i lavoratori marittimi e l'ambiente nelle condizioni di diventare vittime troppo spesso inconsapevoli di un dumping, anche questo "sistematico", più che in altri settori, verso i quali le forme di controllo possono essere più efficaci perché, oggettivamente, più praticabili.

Il sindacato è certo consapevole che il Decreto Legislativo 271 rappresenta una vera rivoluzione e finalmente la concreta possibilità di avvio di un'attività di prevenzione dei rischi per la salute e sicurezza del lavoro marittimo che, per queste attività, è qualcosa di completamente nuovo.

Il sindacato è però inoltre consapevole che, seppure era necessaria una valorizzazione della specificità del lavoro marittimo, quel decreto, per la sua genesi ed i suoi contenuti, esprime l'evidente resistenza ad un principio partecipativo dei lavoratori diverso da quello sinora conosciuto, cioè quello del RLS, percepito come una figura che potrebbe mettere in discussione quel rapporto gerarchico di tipo militare presente nelle dinamiche esistenti tra i vari soggetti operanti a bordo.

Non crediamo infatti che sia un caso che nell'intero corpo del decreto, ad esclusione delle premesse, non venga mai citato il 626, quasi a volerlo esorcizzare nei contenuti dei vari articoli.

Ed è proprio per la presenza di questa cultura e di queste posizioni riscontrate nel tempo e nei vari confronti avuti, che stiamo concretamente apprezzando quei gruppi armatoriali che hanno già avviato le procedure di nomina dei medici competenti. Come anche stiamo seguendo con attenzione l'attività di quei comandanti ai quali è stata affidata la promozione delle elezioni dei rappresentanti dei lavoratori, portandola avanti in modo puntuale e conforme all'accordo sottoscritto tra Confitarma, Fedarlinea e le OO.SS di categoria alla fine del mese di gennaio scorso.

Chi conosce quell'accordo ha potuto riscontrarvi, oltre al giusto avvio delle procedure di elezione dei RLS su tutte le navi italiane, anche il grado di radicamento che il sindacato ha tra le varie tipologie di trasporto via mare: maggiore sulle navi traghetto o tra quelle che viaggiano nei nostri mari e nei nostri porti; oggettivamente più difficile nel lungo corso, negli ambiti internazionali e del trasporto delle merci.

Tale diverso radicamento è inoltre evidente nella scelta che si è dovuta operare, pur di avviare al più presto il difficile cammino di attuazione di una normativa già operante nel resto del mondo del lavoro, differenziando i "diritti" formativi dei RLS.

Non crediamo che sia un caso che l'elezione dei RLS si stia dimostrando più facilmente organizzabile proprio in quegli ambiti dove il sindacato è più presente.

E' per questo che auspichiamo rispetto a questo settore, così poco conosciuto e così difficile, un'attenzione particolare delle varie istituzioni affinché ciascuna con il proprio ruolo possa contribuire alla soluzione dei problemi connessi alla salute e sicurezza dei lavoratori in questa nuova fase.

Ma veniamo al merito dei problemi riscontrati dal nostro punto di vista, seppure in modo esemplificativo e con alcuni quesiti che ci siamo posti, considerando la necessità di approfondimenti di merito di più ampio respiro come occasione per ulteriori momenti di confronto.

Sorveglianza sanitaria

Riteniamo importante che vengano formulate alcune indicazioni da parte istituzionale per consentire che la sorveglianza sanitaria prevista dal 271 sia coordinata, mantenendo intatto il ruolo che le è proprio, con quella relativa alle visite che vengono operate per il rilascio della idoneità alla navigazione. Tale coordinamento è necessario per evitare duplicazioni di esami clinici o di visite specialistiche e va considerato come un'opportunità per quell'esigenza di coordinamento in campo sanitario di cui il settore dei trasporti nel suo insieme sente comunque il bisogno. Pensiamo, in analogia, all'idoneità al volo nel trasporto aereo o all'idoneità alla guida di autoveicoli che viene rilasciata agli altri lavoratori e lavoratrici del settore.

Sempre riguardo alla sorveglianza sanitaria, crediamo che essa vada regolamentata per renderla applicabile effettivamente anche a quei lavoratori, spesso non italiani, che vengono imbarcati e sbarcati direttamente all'estero su navi italiane e che venga prevista una periodicità delle visite di medicina del lavoro considerando che per le attività marittime il 303 del 1956 non si è mai applicato e che non esiste alcuna normativa di riferimento.

Formazione

Nel campo della formazione riteniamo importante che si trovino le modalità per la creazione di formatori individuati tra coloro che hanno già maturato significative esperienze nel campo delle attività marittime, con l'obiettivo di coniugare la ricca normativa internazionale esistente in materia di sicurezza per la navigazione, con un processo formativo in grado di valorizzare la questione della sicurezza del lavoro a bordo.

Pensiamo in particolare all'attività formativa che in questo senso dovrebbe essere svolta dal personale navigante e nel corso di rapporti di lavoro che iniziano e si esauriscono in pochi mesi e che magari vengono instaurati completamente all'estero. Un'attività formativa che, in questi casi, tale personale (il comandante o un ufficiale di bordo o il responsabile del servizio) deve essere in grado di rivolgere sia nei confronti dei lavoratori imbarcati che dei rappresentanti per la sicurezza che saranno eletti su quella nave.

Sempre in materia di formazione è poi essenziale sapere sulla base di quali finanziamenti potranno essere effettuati i corsi che dovranno essere promossi dal Ministero dei trasporti e che sono previsti dall'art. 27 del decreto 271.

277/91

La mancata applicazione del decreto legislativo 277 del 1991 nel settore marittimo non ha consentito di affrontare in modo scientifico la questione amianto sulle navi, così come è stato detto nel corso della relazione introduttiva, ma nemmeno quella del "rumore" pur in presenza di molte navi italiane non così nuove da disporre di avanzate tecnologie che lo contengano alla fonte.

IPSEMA

Nell'ambito della riforma degli enti previdenziali, la normativa che ha integrato dal punto di vista prevenzionale l'attività dell'Inail ha lasciato fuori l'Ipsema, l'istituto assicuratore degli infortuni e della malattie professionali dei naviganti marittimi.

Nel caso in cui la scelta del legislatore confermi anche in futuro il mantenimento di questa specificità in campo assicurativo, occorrerà trovare strumenti specifici per introdurre anche nel sistema marittimo le importanti innovazioni già introdotte per tutti il resto del mondo del lavoro.

Integrazione tra le varie modalità di trasporto

L'intreccio evidente del settore marittimo con l'attività portuale, ma anche con gli altri sistemi di trasporto (ferroviario e stradale), deve richiamare l'attenzione del legislatore nella fase di costruzione del tanto atteso Testo Unico, considerando anche l'assenza di direttive europee dal punto di vista della sicurezza e salute in questo specifico campo.

Un esempio nel trasporto di merci pericolose: abbiamo letto che alcune "incompatibilità" tra merci pericolose trasportate via mare non trovano riscontro nel trasporto su gomma, tanto da rendere indistinguibili i carichi e quindi pericoloso il successivo trasporto in mare.

Ci chiediamo quindi: sarà sufficiente il consulente per il trasporto di merci pericolose introdotto dalla comunità europea per risolvere questi problemi o sarà necessario impegnarci tutti per dare anche ai lavoratori e agli RLS che operano in questi settori, una maggiore consapevolezza sui grandi rischi presenti nella manipolazione e nel trasporto di tali merci?

I problemi strutturali

Anche in questo caso, come in molti degli altri settori dei trasporti, l'aspetto strutturale del mezzo (in questo caso la nave), riveste un ruolo fondamentale e, anzi, nel settore marittimo la questione strutturale ha una particolarità in più.

Nella maggior parte dei casi la nave è infatti per il lavoratore marittimo non solo il proprio abituale luogo di lavoro, bensì il luogo dove mangia, dorme, passa il proprio "tempo libero", dove egli manifesta tutta la propria attività sociale, ricreativa e privata. Quindi luogo dove trascorre lunghi periodi della propria vita senza soluzione di continuità.

Alla luce di questa, forse unica, specificità nel mondo del lavoro, come non considerare importante ed urgente l'approvazione del regolamento relativo alla normativa tecnica sui criteri progettuali e costruttivi delle navi, previsto dal decreto 271?

Poiché riteniamo che gli aspetti strutturali continueranno a rivestire un ruolo fondamentale per moltissimi anni ancora, abbiamo la consapevolezza della necessità di intervenire sugli altri aspetti organizzativi del lavoro (procedure, turni e orari praticati di fatto) molti dei quali potrebbero già essere affrontati con una corretta gestione dell'art. 6 del 271 e con il puntuale rispetto dei CCNL.

A proposito del documento sulla sicurezza ex art. 6 è necessario che il Ministero divulghi i dati relativi al rispetto della scadenza di febbraio per la presentazione del documento stesso e agli esiti di tale presentazione, considerando che la consultazione dell'RIS in questo caso è stata esclusa e sostituita da una "eventuale verifica" della Commissione territoriale.

Controlli e vigilanza

Proprio alla luce di quanto appena detto, riteniamo che il sistema dei controlli e della vigilanza sul rispetto della normativa debba essere arricchito di professionalità e di consolidate esperienze e l'interesse ampiamente manifestato oggi dal Coordinamento delle Asl possa essere assunto come l'avvio di un significativo impegno su tali problemi.

L'RLS marittimo, infatti, in questo nuovo quadro normativo, potrà di fatto espletare la sua attività principalmente nel corso della navigazione, incidendo quindi meno sull'attività di prevenzione prima del viaggio.

Una riflessione va a nostro avviso aperta sulla eventuale introduzione di un principio di incompatibilità tra i componenti istituzionali della Commissione territoriale e coloro che materialmente si occuperanno della attività prescrittiva e sanzionatoria.

Linee guida

Come negli altri settori dei trasporti, gli infortuni sono troppo spesso mortali, il risultato di disastri anche di tipo ambientale e derivano frequentemente dalla scarsa manutenzione del mezzo di trasporto, vissuto più in funzione del "carico" da trasportare (sia esso il petrolio che i passeggeri) e da un'organizzazione del lavoro che non ha lasciato, fino ad oggi, spazio all' "uomo trasportatore o manutentore".

Più che per gli altri settori, quindi, quello marittimo necessita di linee guida per gli operatori che dovranno occuparsi di sicurezza e salute e di materiale formativo ed informativo, anche di tipo semplicemente divulgativo, per i lavoratori.

Le linee guida a cui pensiamo dovrebbero, partendo da una corretta analisi delle cause degli infortuni e delle malattie professionali, affrontare in modo particolare gli aspetti procedurali del lavoro; è per questo che ci auguriamo che l'Ipsema, le Aziende, il Ministero dei trasporti, non appena sarà in condizione di farlo, mettano a disposizione i relativi dati.

Credo che con un approccio giusto ed il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati, si possano colmare i ritardi fin qui accumulati.

Raffaele De Luca, Osservatorio Nazionale della Pesca

Rappresento l'OSSERVATORIO NAZIONALE DELLA PESCA, con sede in Roma. L'Osservatorio, costituito dalle parti sociali stipulanti il CCNL della pesca marittima (Federpesca - Confindustria per la parte datoriale e FLAI-CGIL, FIT/FAI - CISL ed UILA-UIL per le OOSS dei lavoratori) è finalizzato, tra l'altro, a monitorare il mercato del lavoro del settore con particolare riguardo alle condizioni di lavoro a bordo.

E' stato con soddisfazione che abbiamo raccolto l'invito a partecipare a questo convegno al quale volentieri apportiamo i nostri elementi di conoscenza del settore riguardo gli infortuni avvenuti a bordo sulla base delle sotto-analisi effettuate dai dati generali preselitti presso i due Istituti infortunistici interessati (IPSEMA e INAIL).

Dalla sotto-analisi anzidetta, che presenta peraltro caratteristiche tendenziali omogenee dal 1995 in avanti, emerge un dato che, relativamente agli eventi infortunistici "temporanei", sfata una impressione consolidata e cioè che il settore della pesca sia un settore "a rischio elevato" ' come spesso viene presentato.

Dall'esame dei dati numerici emerge infatti che in quasi tutte le regioni l'andamento infortunistico del settore aggregato si trova in prevalenza nella fascia bassa dei settori presi nell'insieme (solo nella Regione Puglia il range sale al sesto posto su undici degli altri settori industriali) mentre nelle altre regioni la incidenza degli infortuni si situa fra il primo e 3 range nella quasi totalità.

Una ulteriore suddivisione conferma:

- che è la piccola pesca quella che determina in assoluto il più alto tasso infortunistico pari all'indice di frequenza 23,43, superiore di oltre tre punti quello medio;
- i pescatori autonomi nell'anno qui considerato, si attestano sulla media dell'indice di frequenza (19,87);
- la pesca nelle acque interne rileva un indice di frequenza più basso in assoluto (12,15); la pesca industriale (esercitata con natanti superiore alle 10 TSL), evidenzia come indice di frequenza di poco superiore al 16.

Riguardo invece agli infortuni mortali essi presentano un indice di frequenza elevato che fa collocare l'attività di pesca fra le lavorazioni a più elevato rischio di mortalità quali sono i trasporti e l'edilizia.

Sembra opportuno evidenziare tuttavia che se la causale dell'infortunio è la perdita del natante non può non definirsi l'evento come ascrivibile alla "natura" che l'Uomo e la Tecnologia non possono controllare in assoluto.



**OSSERVATORIO
NAZIONALE
DELLA PESCA**

(FEDERPESCA E FIT-CISL - FLAI-CGIL - UILA-UIL)

Tabella A:

REGIONE	FREQUENZA PESCA	FREQUENZA AGRICOLTURA	FREQUENZA INDUSTRIA	RANGE PESCA SU 11 CLASSI
LIGURIA	15,56	30,54	28,74	3
TOSCANA	20,57	69,81	27,61	2
LAZIO	7,41	32,69	11,43	2
CAMPANIA	10,81	22,29	16,94	3
CALABRIA TIR	22,75	23,84	17,47	3
FRIULI VG	18,18	37,11	29,54	2
VENETO	27,92	44,11	30,01	4
EMILIA R.	11,49	48,17	30,82	1
MARCHE	19,68	69,69	29,86	3
ABRUZZO	19,55	63,03	29,60	3
MOLISE	31,47	58,73	27,07	5
PUGLIA	48,05	22,52	29,03	6
CALABRIA ION.	26,05	21,85	19,42	4
SICILIA	13,75	13,56	17,86	3
SARDEGNA	14,01	28,55	25,01	2
ITALIA	20,02	37,11	23,00	4

Roma li 20 giugno 2000

Allegati: varie tabelle e grafici.

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia REGIONE	Investazioni n. addetti	comples eventi	indice freq PESCA	agricoltura	industria agro-alim.	industria chimica	industria costruzioni	industria elettr./cond.	industria legno	industria metallurgia	industria minieraria	industria icsilic	industria trasporti	industria varie	INDUSTRIA MEDIA GRUPPI
GENOVA	331	4	8,06	16,30											
IMPERIA	207	3	9,66	49,16											
LA SPIZIA	240	11	30,56	25,87											
SAVONA	250	6	16,00	27,91											
Liguria	1.028	24	15,56	30,03	30,54	27,08	60,23	86,44	50,52	53,08	58,87	14,91	44,42	15,25	28,74
GROSSETO	372	15	26,88	92,52											
PISA	14			49,75											
LIVORNO	507	18	23,67	76,67											
LUCCA	274	3	7,30	52,06											
Toscana	1.167	36	28,57	69,81	41,06	32,70	58,46	30,75	50,01	48,83	62,02	22,74	39,21	12,64	27,61
LATINA	655	11	11,20	34,43											
ROMA	514	2	2,59	12,87											
Lazio	1.169	13	7,41	32,80	31,69	20,10	30,15	2,60	29,66	21,56	32,13	11,48	24,19	6,51	11,43
NAPOLI	894	13	9,69	10,92											
SALERNO	710	13	12,21	19,37											
Campania	1.604	26	10,81	22,29	29,51	20,41	30,69	10,79	32,13	37,65	32,02	8,25	23,66	7,70	16,94
COSENZA	381	13	22,75	23,84											
Calabria Tirrenica	381	13	22,75	23,84	28,02	32,59	40,06	148,71	56,43	44,24	42,83	17,08	28,46	5,80	17,47
CORLIZIA	276	5	12,08	59,93											
TRIESTE	205	4	13,01	17,37											
UDINE	289	12	27,68	32,27											
FriuliVGC	770	21	18,18	37,11	40,67	42,39	55,72	63,02	55,43	54,42	63,03	29,75	43,98	11,13	29,54

Analisi e rielaborazione curata
da Asca Informatica srl su dati e statistiche INAIL-IPSEMA

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia REGIONE	lavoratori n. addetti	comples. Eventi	indice freq PESCA	agricoltura	industria agro-alim.	industria chimica	industria costruzioni	industria elettr./cond.	industria legno	industria metallurgia	industria minieraria	industria textile	industria trasporti	industria verde	INDUSTRIA MEDIA GRUPPI
ROVIGO	1.529	61	26,60	53,90											
VENEZIA	2.650	114	28,68	42,38											
Venezia	4.179	175	27,92	44,11	41,15	37,55	60,76	20,91	56,61	50,98	62,39	18,02	44,48	10,85	30,01
FERRARA (RA)	1.518	29	12,74	48,53											
FORLI-RIMINI	889	19	14,25	60,24											
RAVENNA	140	7	33,33	59,27											
Emilia-R	2.204	38	11,49	48,17	51,48	39,28	59,60	41,86	59,83	52,22	64,28	15,30	49,24	12,73	30,82
ANCONA	766	18	15,67	57,00											
ASCOLI PICENO	721	26	24,04	74,18											
MACERATA	373	7	12,51	74,98											
PESARO	545	20	24,46	69,15											
Marche	2.405	71	19,68	69,69	46,01	37,48	67,88	96,29	50,67	57,02	65,09	12,84	41,44	12,14	29,86
CHIETI	304	9	19,74	49,33											
PESCARA	450	13	19,26	73,60											
TERAMO	815	24	19,63	91,25											
Abruzzo	1.569	46	19,55	63,03	41,50	43,38	57,27	54,49	50,30	44,06	49,09	15,62	36,08	12,78	29,60
CAMPOBASSO	233	11	31,47	60,23											
Molise	233	11	31,47	58,73	31,53	21,53	53,91	174,83	53,78	35,68	52,98	18,56	34,70	10,92	27,87
BARI	2.263	63	18,56	20,66											
BRINDISI-Taranto	163	42	171,78	18,30											

2

Analisi e rielaborazione curata
da Asca Informatica srl su dati e statistiche INAIL-IPSEMA

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia REGIONE	lavoratori n. addetti	comples. eventi	indice freq. PESCA	agricoltura	industria agro-alim.	industria chimica	industria costruzioni	industria elettr./fond.	industria legno	industria metallurgia	industria mineraria	industria tessile	industria trasporti	industria varie	INDUSTRIA MEDIA GRUPPI
FUGGIA	1.408	68	32,20	33,87											
LECCE	800	161	134,17	10,13										14,89	29,03
Puglia	4.634	334	48,05	22,52	42,23	25,39	60,20	66,66	59,06	47,74	52,81	15,09	36,60		
CATANZARO	364	15	27,47	27,16											
REGGIO CAL.	327	12	24,46	11,91											
Calabria	691	27	26,05	21,05	30,81	27,46	43,87	156,83	54,01	43,96	45,34	19,17	24,40	7,59	19,42
AGRIGENTO	1.419	14	6,58	8,81											
CALTANISSETTA	42			14,89											
CATANIA	999	13	8,68	10,54											
MESSINA	809	14	11,54	11,94											
PALERMO	1.701	12	4,70	7,97											
RAGUSA	288	10	23,15	21,53											
SIRACUSA	710	12	11,27	10,67											
TRAPANI	3.391	118	23,20	20,82											
Sicilia	9.359	193	13,75	11,86	19,58	14,40	37,56	14,94	41,66	37,33	40,12	11,39	27,45	8,71	17,86
CAGLIARI	821	15	12,18	28,05											
NUORO	285	3	7,02	30,27											
SASSARI	536	14	17,41	30,17											
ORISTANO	689	12	11,61	23,79											
Sardegna	2.094	44	14,01	28,55	34,15	16,84	54,45	30,10	43,68	38,91	73,04	23,89	36,06	10,56	25,01
PESCA MAR.	33.106	1.043	21,00												
ACQUE INTERNE	4.023	62	10,27												
TOTALE ITALIA	37.129	1.115	20,02	37,11	38,10	29,86	49,31	14,35	50,22	41,43	54,29	17,99	35,30	9,27	23,00
Inf. Mortali	37.129	7	0,13	0,06	0,06	0,03	0,13	0,03	0,03	0,03	0,08	0,02	0,13	0,01	0,04

Analisi e rielaborazione curata
da Asca Informatica srl su dati e statistiche INAIL-IPSEMA

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia Regione	entro 18 mt	oltre 18mt	addetti in totale	eventi in Totale	frequenza in Totale	PICCOLA PESCA SOCI LAVORATORI		PICCOLA PESCA PESCATORI AUTONOMI		PESCA NAVI OLTRE 10 TSL IPSEMA			
						addetti	infertuni	addetti	infertuni	addetti	infertuni		
GENOVA	251	17	331	4	8,06	131	1	5,09	91	3	19,39	109	
IMPERIA	157	16	207	3	9,65	88	3	22,73	26			93	
LA SPEZIA	104	12	240	11	30,56	32	5	104,17	126	0	18,67	82	2
SAVONA	259	12	250	6	16,00	116	1	4,90	51	5	54,47	60	
Liguria	771	57	1.028	24	15,56	387	10	17,23	297	12	23,77	344	2
GROSSETO	375	59	372	15	26,88	127	9	47,24	58	4	40,57	187	2
PISA	37	-	14	-	-	8	-	-	6	-	-	-	-
LIVORNO	106	18	507	18	23,67	140	15	71,43	63	2	18,67	304	1
LUCCA	128	27	274	3	7,30	19	2	70,18	84	1	7,00	171	
Toscana	646	104	1.167	36	20,57	294	26	58,96	211	7	19,51	662	3
LATINA	355	51	655	11	11,20	188	4	14,18	112	3	15,76	355	4
ROMA	363	89	514	2	2,59	207	-	-	26	1	22,62	281	1
Lazio	718	140	1.169	13	7,41	395	4	6,75	138	4	17,05	636	5
NAPOLI	722	71	894	13	9,69	554	8	9,63	2	1	294,12	338	4
SALERNO	557	43	710	13	12,21	503	11	14,59	5	1	117,65	202	1
Campania	1.279	114	1.604	26	10,81	1.057	19	11,98	7	2	168,07	540	5
COSENZA	190	15	381	13	22,75	225	8	23,70	3	0	-	153	5
Catania Tirre	190	15	381	13	22,75	225	8	23,70	3	0	-	153	5
GORIZIA	396	8	276	5	12,08	168	3	11,90	18	2	65,36	90	
TRIESTE	111	-	205	4	13,01	126	2	10,58	45	1	13,07	34	1
UDINE	-	-	289	12	27,68	192	9	31,25	14	14	-	83	3
FriuliVG	507	8	770	21	18,18	486	14	19,20	77	3	22,92	207	4

Analisi e rielaborazione curata
da Asca Informatica srl su dati e statistiche INAIL-IPSEMA

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia Regione	entro 18 mt	oltre 18mt	addetti in Totale	eventi in Totale	frequenza in Totale	PICCOLA PESCA SOCI LAVORATORI addetti	infortuni	frequenza	PICCOLA PESCA PESCATORI AUTONOMI addetti	infortuni	frequenza	PESCA NAVI OLTR E 10 TSL IPSEMA addetti	infortuni	frequenza
ROVIGO	466	89	1.529	61	26,60	1.410	56	24,11	99	5	29,71			
VENEZIA	422	10	2.650	114	28,68	1.750	76	28,95	57	1	16,22	843	37	29,26
Veneto	888	99	4.179	175	27,92	3.186	132	37,67	156	6	23,62	843	37	29,26
FERRARA (RA)			1.518	29	12,74	1.124	17	10,08	51	4	46,14	343	8	15,55
FORLÌ-RIMINI	278	67	889	19	14,25	42	2	31,75	213	6	16,57	634	11	11,57
RAVENNA	633	43	140	7	33,33	61	4	43,72	29	2	40,57	50	1	13,33
Emilia-R	911	110	2.204	38	11,49	1.227	6	3,26	293	12	24,09	684	20	19,49
ANCONA	257	99	766	18	15,67				142	11	45,27	624	7	7,48
ASCOLI-PICE	258	64	721	26	24,04	37	2	36,04	146	6	24,17	538	18	23,30
MACERATA	75	50	373	7	12,51	11			65	1	9,05	297	6	13,47
PESARO	295	33	546	20	24,46	136	5	24,51	65	1	9,05	344	14	27,13
Marche	885	246	2.405	71	19,68	184	7	35,26	418	19	26,74	1.803	45	16,64
CHIETI			304	9	19,74	63	2	21,16	61	3	28,93	180	4	14,81
PESCARA	542	190	480	13	19,26	37	1	18,02	7	0		406	12	19,70
TERRAMO			815	24	19,63	42	1	15,87	54	2	21,79	719	21	19,47
Abruzzo	542	190	1.569	46	19,55	142	4	18,78	122	5	24,11	1.305	37	18,90
CAMPORBASS	34	36	233	11	31,47				25	1	23,53	208	10	33,05
Molise	34	36	233	11	31,47				35	1	23,53	208	10	33,05
BARI	444	226	2.263	63	18,56	806	20	21,51		0		1.457	37	16,93
BRINDISI-Tar	316	5	163	42	171,78	145	42		3	0		15		

Analisi e rielaborazione curata
da Asca Informatica srl su dati e statistiche INAIL-IPSEMA

Settore pesca - Analisi e raffronti 1998

Provincia Regione	entro 18 mt	oltre 18mt	addetti in totale	eventi in totale	frequenza in totale	PICCOLA PESCA addetti	PICCOLA PESCA infortunati	PESCA LAVORATORI frequenza	PICCOLA PESCA addetti	PICCOLA PESCA infortunati	PESCA NAVI AUTONOMI frequenza	PESCA NAVI addetti	PESCA NAVI infortunati	OLTRE 10 TSL IPSEMA frequenza
FOGGIA	540	88	1.408	68	32,20	874	2	35,85	5	2	235,29	529	19	23,94
LECCE	451	10	800	161	134,17	743	0	143,18	5	0	-	50	1	13,13
Puglia	1.751	339	4.634	334	48,05	2.570	2	71,34	13	2	90,50	2.051	57	18,53
CATANZARO	219	26	364	15	27,47	109	0	21,67	1	0	-	194	9	30,93
REGGIO CAL.	377	22	327	12	24,46	149	0	49,22	3	0	-	175	1	3,81
Calabria	596	48	691	27	26,05	318	-	35,64	4	-	-	369	10	18,07
AGRIGENTO	363	173	1.419	14	6,58	132	0	-	49	0	-	1.238	14	7,54
CALTANISSE	67	8	42	-	-	16	0	-	16	0	-	22	-	-
CATANIA	320	79	999	13	8,68	23	4	28,99	323	4	7,28	653	8	8,17
MESSINA	233	8	809	14	11,54	489	1	15,00	92	1	6,39	228	2	8,85
PALERMO	697	74	1.701	12	4,70	749	0	3,66	121	0	-	831	8	6,42
RAGUSA	460	17	288	10	23,15	36	3	-	106	3	16,65	146	7	31,96
SIRACUSA	422	61	710	12	11,27	33	1	80,81	84	1	7,00	593	7	7,87
TRAPANI	570	304	3.391	118	23,20	710	2	7,51	37	2	31,80	2.644	108	27,23
Sicilia	3.132	724	9.359	193	13,75	2.176	11	8,58	828	11	7,81	6.385	154	16,16
CAGLIARI	444	42	821	15	12,18	514	1	15,56	56	1	10,50	251	2	5,31
NUORO	209	16	285	3	7,02	192	0	10,42	13	0	-	80	-	-
SASSARI	292	28	536	14	17,41	152	3	17,54	182	3	9,70	202	7	23,10
ORISTANO	114	2	689	12	11,61	660	2	12,12	2	-	-	27	-	-
Sardegna	1.059	88	2.094	44	14,01	1.518	4	13,61	16	4	147,06	560	9	10,71
NAVI	13.909	2.303	33.106	1.043	21,00	13.934	88	26,41	2.605	88	19,87	16.567	403	16,22
ACQUE INTERNE	-	-	4.023	62	10,27	3.539	10	11,68	484	10	12,15	-	-	-
TOTALI GENERALI	-	-	37.129	1.115	20,92	17.473	98	33,43	3.089	98	18,66	16.567	403	16,22
Infortunati mortali	-	-	37.129	7	-	17.473	0	0,19	3.089	0	-	16.567	2	0,08

Stefano Gini, Presidenza Nazionale Lega Pesca

Con riferimento allo stato di attuazione della normativa sulla sicurezza del lavoro, le Associazioni della pesca (Federcoopessa, Lega Pesca, AGCI e Federpesca) fanno rilevare che il D.Lgs. n° 271/99 è ancora privo del necessario corredo di disposizioni attuative ed interpretative che ne consentano una piena ed integrale applicazione.

Tale situazione favorisce letture incomplete e finanche divergenti del testo normativo, creando incertezza fra gli operatori del settore, che le scriventi assistono e rappresentano, peraltro esposti al rischio di pesanti sanzioni seppure ancora privi degli opportuni strumenti per adeguarsi alle prescrizioni sulla sicurezza che, fra l'altro, richiedono costosi interventi se alla norma venisse data una lettura puramente conservativa senza tener conto dello spirito della legge.

La piena operatività del D.Lgs. n° 271/99 appare subordinata, in particolar modo, ai seguenti ulteriori adempimenti:

- emanazione del regolamento recante "Normativa tecnica per la costruzione e le sistemazioni relative all'ambiente di lavoro a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali";
- nomina del Comitato tecnico per la prevenzione degli infortuni, l'igiene e la sicurezza del lavoro a bordo;
- emanazione dell'atto di indirizzo e di coordinamento che individua i criteri per assicurare unitarietà e omogeneità di comportamento in tutto il territorio nazionale nell'applicazione, da parte delle Commissioni di visita, delle disposizioni in materia di sicurezza e salute dei lavoratori marittimi;
- emanazione del decreto recante i criteri per il rilascio delle certificazioni relative alla formazione del personale marittimo;
- emanazione di uno o più decreti miranti a stabilire le tariffe da applicarsi per le istruttorie, le valutazioni tecniche, i controlli e la vigilanza da eseguirsi in applicazione delle disposizioni del D.Lgs. n° 271/99;
- schema del libro infortuni di nuova istituzione.

La mancata attuazione del D.Lgs. n° 271/99 sicuramente non favorisce la stabilizzazione della normativa e, anzi, legittima dubbi sulla effettiva vigenza di taluni obblighi di legge. La normativa in oggetto, se per un verso appare ancora incompleta e lacunosa, peraltro assoggetta le imprese di pesca ad una miriade di gravosi adempimenti che, nella maggior parte delle ipotesi, si sommano a quelli già previsti dalla previgente legislazione sulla sicurezza della navigazione e sulla sanità marittima.

A parere delle Associazioni della pesca si rende necessario un completo riordino delle innumerevoli normative concernenti la sicurezza delle imbarcazioni e del lavoro a bordo, con la oggettiva delimitazione delle prescrizioni espressamente riguardanti le imbarcazioni che sono al di sotto di un certo limite dimensionale.

Anzi, tale esigenza è resa indifferibile dalla proliferazione di normative che, se pure sono state elaborate per disciplinare fattispecie diverse, contribuiscono a complicare il quadro, già intricato, degli adempimenti e delle procedure burocratiche a carico delle imprese di pesca. A tal proposito si cita, a titolo di esempio, l'art. 46 del D.Lgs. n° 272/99, che contiene misure di prevenzione in caso di uso di miscele ossiacetileniche, della fiamma ossidrica, della saldatura elettrica e sicurezza delle operazioni di ossitaglio.

Il complesso procedimento autorizzatorio previsto da tale norma, se può apparire giustificato per lavori da svolgere su navi gasiere o chimichiere, appare decisamente sproporzionato se dovesse essere applicato alle navi da pesca, sulle quali, normalmente, il rischio derivante da agenti chimici è assente per definizione.

Il potere di vigilanza, affidato all'Autorità marittima, alle Aziende unità sanitarie locali e agli Uffici di Sanità marittima (le Autorità portuali hanno il potere di comminare le sanzioni

amministrative), è comunque strettamente collegato all'attività specifica delle istituende Commissioni territoriali, che hanno, la precipua funzione di effettuare le visite iniziali, periodiche e occasionali a bordo delle navi per qualsiasi motivo disposte.

Come appare evidente il quadro dei controlli seppure sembra complicato è comunque in linea con il consolidato sistema che attribuisce prevalenza all'Autorità marittima nella vigilanza sulle navi mercantili e da pesca.

Le Associazioni della pesca intendono ribadire il carattere di specialità dell'attività di pesca e marittima, in dipendenza delle peculiari condizioni in cui essa si svolge e in ragione, altresì, delle specificità strutturali delle imbarcazioni da pesca.

Il carattere, di specialità dell'intero comparto, del resto, è stato espressamente sancito tanto dall'art. 1, comma 2, del D.Lgs. n° 626/94 quanto dalla legge delega n° 485/98, che hanno stabilito il principio dell'applicazione differenziata della normativa prevenzionistica al settore marittimo.

La complessità della normativa è tale da richiedere un intervento decisamente orientato alla razionalizzazione del sistema dei controlli e alla riduzione degli adempimenti documentali che non siano funzionali alla elevazione degli standards di sicurezza a bordo standard peraltro monitorati da sempre.

Antonio Cogoni, FCAI-CGIL - FIT CISL - UILA UIL Intervento Unitario OO.SS. Categoria Pesca

La normativa sulla sicurezza del lavoro a bordo delle navi da pesca è stato oggetto, sin dal 1995, di un continuo confronto con il Ministero dei Trasporti, affinché le Organizzazioni sindacali dei lavoratori fossero coinvolte nel concreto per dare una soglia omogenea di sicurezza a bordo dei natanti.

Analogamente l'elemento sicurezza sul lavoro a bordo costituisce impegno prioritario assunto dalla parte datoriale che stipula il CCNL per gli imbarcati addetti alla pesca (Federpesca - Confindustria) su iniziativa delle OOSLL stipulanti.

E' altresì di tutta evidenza che le norme, per essere prontamente applicate, devono essere chiare, condivise (sia pure concettualmente), ed avere un quadro di riferimento omogeneo che individui una sola Autorità che la faccia applicare, e che provveda, eventualmente, a sanzionare chi non dovesse provvedere.

Senza tornare sull'argomento (a tutti noto sulle divisioni e competenze che di fatto hanno bloccato il Regolamento per oltre un biennio), è da rilevare che il D.Lgs. n° 271/99 a quasi un anno dalla entrata in vigore manca ancora delle disposizioni attuative ed interpretative che ne consentano una piena ed integrale applicazione.

Tale situazione crea oggettiva incertezza fra gli operatori del settore, e le scriventi Organizzazioni sindacali, che pure devono essere presenti nelle Commissioni territoriali, non conoscono la reale portata del loro intervento nelle periferie, mancando appunto le normative di riferimento.

Finito di stampare
nel mese di febbraio 2001
dalla Microart's S.p.A. - Recco (Genova)