

COMITATO IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO EX ART. 7 D.LGS 272/99 OPERAZIONI E SERVIZI PORTUALI

Verbale della seduta svoltasi in modalità di videoconferenza in data 17 dicembre 2020 ore 15.00.

La riunione ha per oggetto:

1. Flussi di comunicazione di casi COVID 19 di personale marittimo o passeggeri.
2. Punto di situazione su adeguamenti/integrazione dei documenti di sicurezza in ordine a condizioni meteo critiche, da parte dei terminal e delle imprese autorizzate ex art. 16, secondo le Linee di indirizzo approvate.

Prima di affrontare i due temi di cui all'odg, il presidente fornisce alcuni aggiornamenti, vertenti su temi a questi correlati.

- Le OO/SS hanno scritto lettera che rappresentava, genericamente, casi di positivi Covid in Stazioni Marittime, non adeguatamente gestiti. L'ente ha escusso Stazioni Marittime, che ha dettagliatamente riscontrato su detti casi, per i più significativi dei quali è stato anche convocato il comitato di sicurezza aziendale. Il presidente, con l'occasione, ricorda, in via di principio generale, come il primo protagonista di eventuali rilievi sull'operato del terminal debba essere il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza aziendale, che ritiene figura sottovalutata nel contesto di queste segnalazioni, mentre, proprio per la sua diretta ed immediata conoscenza, deve essere il primo interlocutore e fonte da parte degli RLSS e delle OO/SS; seguendo una filiera di rispettivi ruoli, anche al fine di ottenere segnalazioni mirate per gli organi riceventi. Ritiene che questo ruolo vada ripristinato.
- Caduta containers vuoti presso il "terminal Spinelli", anch'esso oggetto di lettera delle OOSS. In realtà, l'evento è accaduto presso la ex concessione NBTC, cui è subentrata Spinelli srl. Si sono effettuati prontamente accertamenti in sito, anche con acquisizioni documentali del DVR: i) l'evento, dovuto a forte raffica di vento, si è verificato fuori orari lavorativi, quindi non era obbligatorio segnalarlo ai sensi di ordinanza, anche se sarebbe stato opportuno; ii) si sono, successivamente, effettuati controlli periodici sull'impilamento, con esito conforme; iii) il responsabile alla sicurezza è stato sensibilizzato sul corretto impilamento e sul numero di tiri adeguati, in una zona particolarmente esposta a vento. **L'ing. Mercurio** (SS PSAL Porto) informa che sono stati avviati accertamenti.

Il presidente del Comitato introduce il primo argomento iscritto all'odg, che riguarda la necessità di disporre di un adeguato flusso di informazioni e di comunicazioni nel caso di personale marittimo e/o passeggeri risultati positivi o sospetti positivi Covid.

Lo sbarco di marittimi "positivi" e "sospetti" è episodio piuttosto ricorrente negli ultimi mesi e che ha avuto la sua evidenza particolare soprattutto per un episodio, riferito a due navi, avvenuto presso Terminal Grandi Navi Veloci il 14.11.2020 inerente all'afflusso di circa 7 ambulanze ed auto mediche, che ha ingenerato allarme alle maestranze che dovevano operare presso dette navi, ed ha determinato la temporanea interruzione delle operazioni. Il significativo afflusso di detti veicoli, e relativo personale sanitario dotato di vestiario e protezioni "covid," ha riguardato un "positivo" per ciascuna nave, con sbarco di alcuni "contatti stretti" in esecuzione di procedure consolidate e standard.

Informa che, prima dell'incontro tecnico con ASL e USMAF, AdSP si era attivata con l'invio di una mail/circolare ai Terminal di sensibilizzazione sulla opportunità di garantire sempre che esista una

comunicazione tra il bordo nave, l'agenzia e il terminalista su *situazioni relative a sbarco e gestione di marittimi positivi COVID, "casi sospetti" o "contatti stretti" personale marittimo*, nonché con l'invio di una comunicazione di verifica a Terminal GNV richiedendo spiegazioni su quanto era accaduto.

Le navi risultano avere seguito le procedure USMAF, (incluse sanificazioni degli ambienti indicati), prontamente intervenuta a seguito della segnalazione delle navi, intervento nel più ampio contesto delle procedure attinenti il rilascio di "libera pratica" alle navi.

Conseguentemente a questo episodio - ed anche ad un altro analogo accaduto presso Porto Petroli - è stato ritenuto che procedure cautelative USMAF su nave non siano state oggetto di opportuna informazione da parte del terminal nei confronti di lavoratori o servizi portuali destinati ad operare sulla nave.

Il tema, che il presidente aveva già posto nell'ultima seduta di Comitato del 10.11.2020, e' quello di avere una adeguata e tempestiva comunicazione (la situazione nave, e relative procedure, come noto, sono di competenza USMAF con supporto della Capitaneria di Porto), in modo tale che i riflessi sulle operazioni di banchina e/o sui lavoratori di banchina fossero conosciuti con anticipo dagli organismi di terra (quindi anche AdSP e ASL), in modo tale da poter verificare che vi sia, tra nave/agenzia e terminal (e medico competente), e tra terminal e maestranze, un adeguato flusso informativo con lo scopo di evitare situazioni di apprensione o di incertezza.

Essendo USMAF impossibilitata a partecipare alla seduta odierna, vi è stato un incontro al quale ha partecipato ADSP, ASL e CP, durante il quale sono state fornite delle informazioni confermate, nel senso che queste operazioni sono gestite - in termini di libera pratica sanitaria (LPS) - da USMAF; nel momento in cui l'Agenzia marittima o il Comandante di Bordo comunicano ad USMAF - come previsto per legge - l'eventuale presenza di casi positivi o sospetti positivi, scatta la procedura gestita da USMAF con il supporto di CP (in qualità di soggetti gerenti situazioni nave) che porta allo sbarco e al controllo sanitario dei marittimi, incluse sanificazioni delle aree nave connotate da un qualche livello di rischio.

Quindi, dato che la situazione è gestita appropriatamente da USMAF. Il punto essenziale è che necessita agli enti ed operatori di terra una informazione adeguata al fine di cui sopra.

Nel corso di questo incontro tecnico con USMAF, ASL ha reso nota l'esistenza di una chat ASL/USMAF su applicativo Whatsapp, attraverso la quale USMAF comunica in tempo reale l'insorgenza di criticità sanitaria a bordo nave; vero è che CP comunica con nota ad ADSP l'insorgenza di casi Covid a bordo nave, ma ciò avviene quando la situazione e l'avvenuta gestione dei casi è già definita; la necessità invece è quella di avere una informazione quasi in esordio della gestione, in modo tale da poter verificare che il terminalista (coinvolto il medico competente) e, tramite lui, le maestranze di terra che debbono operare, siano a conoscenza della situazione in atto.

Si ritiene quindi che il migliore percorso comunicativo per ottenere le preventive informazioni sia quello dell'ingresso di ADSP nella chat di Whatsapp all'uopo dedicata, garantendo la riservatezza delle informazioni in termini di privacy.

Grazie all'inserimento di ADSP nella chat con USMAF e ASL, sarà sua cura verificare che il terminalista sia a conoscenza di questa situazione, che sia stato informato dal comando nave e/o dalla agenzia marittima, e conseguentemente ne curi i possibili risvolti terrestri e di banchina, fornendo, in caso di nave destinata ad operazioni portuali, ove la situazione lo richieda, informazione preventiva sulle situazioni in atto a RSPP di CULMV o RSPP di servizi portuali, fermo il coinvolgimento dei medici competenti aziendali.

Anche gli ispettori di AdSP saranno informati di queste situazioni, per eventuali valutazioni ed affinché l'informazione possa essere trasferita agli RLSS, qualora la situazione risulti di un qualche impatto.

OOSS Pietrasanta riferisce che le rappresentanze sindacali - a seguito dell'accaduto - hanno avuto un incontro con GNV durante il quale è stato chiesto di allargare l'informazione relative *situazioni relative a sbarco e gestione di marittimi positivi COVID, "casi sospetti" o "contatti stretti" personale marittimo* agli RLS e a tutte le aziende che per vari motivi devono salire a bordo, per esempio camionisti o servizi tecnico nautici, per cui è importante che l'informazione sia il più capillare possibile.

Richiamando episodio occorso a Terminal Porto Petroli ricorda la sintesi di un verbale del Comitato Igiene e Sicurezza del 20.11.2014 nel quale si afferma "omissis ... *che l'Autorità Marittima con proprio personale posto ai piedi dello scalandrone assicura che il divieto di accedere o sbarcare dalle navi ormeggiate prive della libera pratica sanitaria venga rispettato.... omissis*" e chiede conferma di questo ruolo di Capitaneria per quanto riguarda appunto le persone che devono salire a bordo nave.

CAPITANERIA CP Mosconi conferma che a Multedo c'è un presidio CP; in generale CP non ha una presenza così capillare presso gli altri Terminal; CP ha una pattuglia che ha precisi compiti da svolgere, supporta USMAF; concorda che, nel caso specifico di Multedo, doveva essere data l'informazione; per quanto riguarda la parte del flusso informativo ritiene che le modalità comunicative esposte dal presidente Calcagno saranno efficaci. Sul verbale menzionato e le attività CP di intervento diretto precauzionale, si riserva una verifica. Ricorda comunque che senza il rilascio della libera pratica nessuno deve salire a bordo.

Il presidente suggerisce di valutare l'ingresso in chat di CP, salvo che questa non abbia per altro canale diretto l'informativa immediata da USMAF.

RSPP CULMV Roisecco conferma lo stato di preoccupazione nel quale le maestranze della Compagnia si sono ritrovate durante l'episodio occorso al terminal GNV, proprio perché è mancata la comunicazione.

Alla domanda del Capo Ispettori **Ventriglia** che chiede in quali casi viene negata la libera pratica sanitaria, **l'Ing. Petrillo di ASL** rappresenta, per quanto il tema sia di competenza USMAF, che, in base a quanto previsto dalla relativa normativa ed in base a quanto emerso nel corso del citato incontro svoltosi con USMAF, il rilascio del documento autorizza la nave a iniziare tutte le operazioni di sbarco e imbarco di passeggeri e di tipo commerciale; il processo per il rilascio della LPS è esclusiva competenza di USMAF che valuta le condizioni sanitarie a bordo nave sulla base di una autocertificazione prodotta dal comandante della nave, a mezzo della quale viene comunicato se ci sono persone con patologie o sintomatologie da attenzionare sotto un profilo sanitario; in presenza di criticità, ovvero se sono segnalati casi positivi o sospetti positivi, ne stabilisce le prescrizioni; inoltre viene svolto a bordo nave un briefing al quale partecipa anche l'agenzia marittima, che è l'anello di collegamento tra bordo nave e terra.

Alla domanda di **OOSS Pietrasanta**, che chiede se esistono responsabilità nel caso di omissione di comunicazione da parte dei terminal, il **presidente** risponde in senso negativo, in senso strettamente giuridico, ma che si tratta di onere informativo a carico del Terminalista, in termini di corretta gestione; il Terminalista, a sua volta, deve essere, però, adeguatamente informato da Comando nave od Agenzia Marittima. In questo senso ribadisce che il contenuto/obiettivo della

mail/circolare di AdSP, inviata a novembre era proprio quella di sensibilizzare terminal e le compagnie nel comunicare al terminal le criticità di questo tipo.

Parodi Terminal Sech invita il presidente ad inviare nota ad ASSAGENTI per ricordare ancora una volta della necessità di informare preventivamente i Terminalisti di eventuali criticità, perché se il terminalista lo viene a sapere in ritardo – oltre ai danni economici – i lavoratori sono già sul posto per effettuare le operazioni portuali; addirittura sarebbe da sapere prima ancora che ormeggi la nave e quindi sapere eventualmente quali sono le prescrizioni rilasciate da USMAF, perché se il terminalista non è informato non può dare le necessarie e dovute informazioni.

OOSS Pietrasanta ricorda che Assagenti – sempre durante la seduta del Comitato del novembre 2014 - aveva auspicato la possibilità di inserire questo dato nel PMIS

Il presidente puntualizza che il PMIS, nella sua parte “nave”, è gestito da CP, ed accoglie la richiesta dei rappresentanti dei terminalisti per invitare ASSAGENTI a sensibilizzare gli associati su prontezza di comunicazione. Chiede ai terminalisti se risulta vi siano stati casi significativi di carenti od omesse comunicazioni.

Parodi riferisce non risultargli. **Calcagno** (Stazioni Marittime) ritiene sicuramente da implementarsi il flusso comunicativo da parte dei traghetti.

CP Mosconi riferisce è che il comando nave che trasmette alle autorità marittime e sanitarie competenti ai sensi dell'art. 179 la “declaration of health” ovvero la dichiarazione di salute a bordo e ovviamente, se ci sono dei casi Covid a bordo, vengono segnalati; questa dichiarazione è la base sulla quale USMAF rilascia la LPS; il PMIS sarebbe predisposto per accogliere questi dati – c'è un applicativo per la trattazione della libera pratica, tuttavia non è ancora implementato (competenza del Comando Generale); quindi al momento attuale la libera pratica viene comunicata dall'USMAF via email e sempre via email la riceve anche CP. Riferisce che la libera pratica viene rilasciata all'ormeggio, ed ovviamente deve essere rilasciata prima che ci sia interfaccia nave/porto, ovvero prima di iniziare le attività/operazioni commerciali.

Esaurito l'argomento il presidente passa al punto 2 all'odg.

Punto di situazione adeguamenti/integrazione del documento di valutazione dei rischi, in ordine a condizioni meteo critiche, da parte dei terminal e delle imprese autorizzate ex art. 16, secondo le Linee di indirizzo approvate.

Ricorda l'importanza strategica di questa attività ed il lavoro molto impegnativo del comitato, cui doveva seguire un compito impegnativo degli RSPP dei Terminal per procedere con un adeguamento del DVR, o dei piani di emergenza, secondo le linee di indirizzo approvate dal Comitato. Comunica che, da prime verifiche, ritiene che l'esito non sia confortante: sono stati constatati documenti che non hanno subito alcun adeguamento (talora, ultimi aggiornamenti precedenti alle linee di indirizzo), o contengono menzioni di rimando alle linee di indirizzo, nei casi migliori qualche adeguamento parziale. Pur comprendendo il periodo di estremo impegno degli RSPP per l'emergenza Covid, vi sono stati periodi, antecedenti all'emergenza, o periodi di attenuazione della stessa, che avrebbero consentito, se non altro l'impostazione del lavoro. Se la situazione non mutasse, il presidente si vedrà costretto ad informare i vertici dell'Ente, in quanto il caso può assumere una valenza che, visto il contesto in cui è maturato, va oltre l'attuazione specifica

di quanto ci si era impegnati; oltre a costituire la dissipazione di un lavoro corale di ottimo livello e di natura "pilota".

Ribadisce, come aveva anche esposto il responsabile del settore ispettivo, che questo adeguamento, a suo giudizio, doveva trovare forma in un capitolo *ad hoc* dei documenti, che seguisse fasi graduali e temi indicati dalle linee di indirizzo, anche per mantenere omogeneità e leggibilità da parte degli operatori interessati. Ricorda anche gli impegni assunti in Prefettura.

Confindustria (Torrielli) comunica che Confindustria ha adempiuto nello svolgimento del proprio ruolo, convocando anche i suoi associati, ed inviando loro comunicazioni in merito, conseguendo l'80% dei riscontri, per sensibilizzarli circa il corretto adempimento per l'aggiornamento dei documenti di sicurezza aziendali; il punto è che i documenti non sono omogenei, e, comunque, non sviluppano il tema capitolo per capitolo, come indicato nelle linee guida: manca uniformità di schema conforme alla linea guida stessa.

La soluzione potrebbe essere di prendere a modello la linea guida e adattarla come una sorta di autocertificazione, creando in questo modo una schemicità omogenea.

Chiede ad ASL consigli su questa proposta di Confindustria, ed esiti eventuali verifiche UOPSAL.

ASL3 Mercurio Rappresenta l'esecuzione di esami documentali e di una serie di accessi su 5 terminali visitati, per riscontrare quale fosse l'adesione alle linee di indirizzo e quale fosse la forma e la sostanza della adesione; ritiene che l'adesione alle linee di indirizzo passi attraverso il recepimento con modifiche più o meno significative di documenti relativi alla gestione dell'emergenza, alla valutazione del rischio, alle istruzioni operative, e che detti terminali abbiano recepito alcuni elementi, anche se frammentati, non uniformi, e non ricalcanti la logica unitaria delle linee di indirizzo, bensì rimodulando alcuni elementi attraverso gli strumenti di gestione di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro che avevano e che utilizzavano.

Negli accessi, ASL ha utilizzato uno schema per poter ricondurre i temi delle linee di indirizzo all'interno della diversa documentazione che veniva mostrata; d'altronde la forma non è perentoria, ma questa è una prima evidenza; l'uniformità rispetto alle linee di indirizzo può essere qualificante, quindi ASL ritiene che una riflessione si possa fare su questo, perché la linea di indirizzo ha uno sviluppo logico e funzionale, quindi può essere utile alla sua applicazione.

Per quanto attiene invece la sostanza, constata come manchi, in particolare, la parte preventiva, sulle soglie di sicurezza, e zonizzazioni inerenti esposizione al rischio in base alle attività.

Per quanto attiene le dotazioni, ciò che viene ad emergere sono eterogeneità, in riferimento alle diverse procedure riferite agli anemometri; spesso si fa riferimento agli anemometri disposti sulle gru, oppure nel terminal (c/o specifici punti del piazzale/palazzina uffici): ASL ritiene che alcuni dei temi di approfondimento e confronto possano attenersi alla congruità delle dotazioni a disposizione, per poter ben rappresentare la condizione del vento sui diversi terminali; su questo tema ASL ritiene che il lavoro che è stato fatto in sede prefettizia di immaginare ad un percorso che conduca a disporre di dati comuni di rilevazione del vento vada proseguito. Il tema immediatamente successivo è quello di verifica e confronto tra i dati anemometrici e le soglie individuate nei vari terminali: le differenze sulle soglie individuate sono contenute, nel senso che la prima soglia di allarme o di allerta sostanzialmente oscilla tra i 60/70 km orari e, anche su questo, ogni terminal ha condotto delle valutazioni sulla base della propria esperienza o sulla base delle informazioni a propria disposizione; l'omogeneità, tuttavia, si assottiglia, quanto meno sul primo step di soglia: ci sono differenze su come questo supero di soglia determini la attivazione delle misure; in questo senso sicuramente un argomento di stimolo o approfondimento da parte ASL può essere quello di considerare le modalità che rendano il più possibile automatica e fondata la

valutazione sul supero della soglia rispetto ad una determinata finestra temporale, in cui la velocità del vento sia in media o permanentemente sopra un certo valore, e sulle modalità attraverso le quali questo supero possa essere immediatamente veicolato ai soggetti che quelle misure devono mettere in atto; c'è poi una fase evidentemente di attivazione materiale di misure da adottarsi, alcune di natura più prettamente organizzativa, altre di natura esecutiva, come quelle relative alle modifiche di accatastamento dei containers oppure quelle misure, che alcuni terminal hanno, o di interdizione di alcune aree, come quelle, per esempio, relative ai containers vuoti; sulla diramazione dell'allarme, anche in questa fase di attivazione di misure di materia più prettamente organizzativa, generalmente, hanno catene di comunicazione che avvengono attraverso radio o attraverso comunicazioni telefoniche: anche su questo tema probabilmente si può ragionare su modelli di informazione che siano più capillari e che permettano di tradurre le indicazioni nei diversi piani. Il tema del vento è il tema più fortemente rappresentato in questi documenti e, secondo ASL, un altro aspetto che meriterebbe un approfondimento è che, in effetti, non si vede in questi documenti un discernimento chiaro della corrispondenza fra il sistema di allerta meteo e quindi i sistemi di allerta gialla, arancione o rossa di ARPAL con le misure che dovrebbero adottarsi all'interno del Terminal, nel senso che spesso ci si riferisce genericamente all'allerta; ASL ritiene che questo sia un argomento che abbia bisogno di un approfondimento, non banale, perché i sistemi di allerta meteo di protezione civile - lo ha spiegato bene ARPAL - sono sistemi pensati e rivolti alla popolazione, che attengono temi e aspetti - soprattutto idrogeologici - che potrebbero non avere particolare rilevanza sulla banchine di un porto; quindi va considerato con attenzione il fare una buona traduzione del sistema di allerta meteo all'interno dei terminal. ASL conclude rappresentando che, per quanto attiene la forma, effettivamente le forme che hanno verificato sono figlie della logica di gestione previgente; si perde la logica funzionale ed organica delle linee di indirizzo.

Calcagno espone di avere un giudizio più critico sui risultati, anche parziali; comunque, richiama quanto esposto da ASL in termini di consequenzialità logica, e di immediata applicabilità operativa; la forma in questo caso è sostanza; la consequenzialità logica significa immediata applicabilità delle misure, che invece si trovano, e solo parzialmente, disseminate in parti diverse di questi documenti di sicurezza.

Ritiene pertanto che non sia sufficiente, perché le linee di indirizzo hanno una loro consequenzialità logica e cronologica, che parte dalla diramazione della allerta, e quindi da una serie di misure precauzionali, per finire nel momento in cui questa criticità meteo si realizza come veramente critica; un operatore della sicurezza dovrebbe avere una linea guida integrata, ed anche tutti i fruitori, i RLSA ed i lavoratori, di questa pianificazione devono avere una linea adeguata e consequenziale, che parte dalla diramazione della allerta meteo rossa e arriva fino al momento della sua maggiore criticità.

Riprendendo l'esempio del vento, è noto che da anni i terminal lo hanno disciplinato in modo approfondito e adeguato, ma il vento crescente non è lo stesso vento improvviso o il fortuale che si possono avere tipicamente nelle condizioni di grave perturbazione di allerta rossa, per i quali vanno adottate misure precauzionali preventive, prima che l'evento possa verificarsi. Nelle linee di indirizzo l'allerta meteo è una situazione emergenziale a sé stante, che parte da una serie di misure precauzionali, ed ha un suo sviluppo organizzato, coordinato, ed unitario.

Le misure precauzionali da adottarsi prima che eventualmente scattino le situazioni critiche, nella lettura dei documenti, non sono reperibili, e poiché trattasi di una questione di organizzazione di fronte ad un evento meteo straordinario che accade un paio di volte all'anno, non sembrerebbero così gravose da costituire.

Bugatto OOSS espone che, per esperienza, può asserire che per quanto riguarda la allerta rossa in atto quasi tutti i terminal sono adeguati; qualche Terminalista ha le procedure, ma difficoltà ad applicare le misure; il punto focale, invece, è quello che deve chiaramente essere riportato nel documento: sono le misure e l'organizzazione preventiva nel momento in cui viene emanata la allerta rossa; infatti le linee di indirizzo che sono da riportare nei documenti di valutazione del rischio, esplicitano chiaramente su cosa fare a livello operativo, ovvero le procedure che i terminalisti devono adottare ed attuare.

Ricorda l'impegno di ADSP durante una riunione in prefettura per la posa degli anemometri in ambito portuale.

Il presidente, su anemometri riferisce che i competenti uffici dell'Ente se ne stanno occupando; sa di costanti contatti con ARPAL per approfondire le specifiche diramate per, conseguentemente, procedere ad un capitolato di affidamento con tutte le indicazioni tecniche ritenute opportune da ARPAL, che procederà anche ad una integrazione della rete anemometrica portuale.

Confindustria Torrielli ringrazia Ing. Mercurio per il suo puntuale esposto, che permetterà pertanto di esaminare con più attenzione alcuni punti che sono più specifici.

Vero che una lettura più idonea del DVR permetterebbe di omogeneizzare anche alcuni aspetti, nonché alcuni rischi specifici; quindi propone al Comitato di valutare una possibile identificazione della linea di indirizzo come un disciplinare, come uno schema certificativo che dai punti da 1 a 6 possa in qualche modo riprendere quello che è il contenuto attuale dei documenti per la parte delle procedure e riportarli correttamente all'interno del punto di riferimento; questo richiede tempo per poter ricondurre tutti i documenti ad un documento schematico così da avere un modello che riporti legenda degli articoli.

Il presidente ritiene perseguibile, come ipotesi di soluzione, la proposta di Confindustria, ovvero di una documento/schedulazione di pari omogeneizzazione per ricondurre ad unitarietà gli elementi frammentati, ma soprattutto per includere le misure e strutturazione autonome della situazione di allerta rosso, come da linee di indirizzo, che altrimenti sarebbe un lavoro vanificato ed un impegno non rispettato. Rimette a Confindustria forma e strutturazione di questo strumento di adeguamento, che -ribadisce- deve essere fedele allo scopo, logica, e strutturazione unitaria delle linee di indirizzo.

Ventriglia (Ispettorato AdSP) interviene e conferma di aver controllato i documenti pervenuti dagli RSPD delle Aziende, riconoscendo loro la collaborazione nell'invio dei DVR unitamente ai piani di emergenza /evacuazione con la relativa documentazione allegata. Concorde che le informazioni riconducibili alle linee di indirizzo, qualora presenti, sono "polverizzate" lungo questi documenti e a volte inserite in ordine sparso, tale che la consultazione richiede uno sforzo ricognitivo particolare; quindi l'attualizzazione ad oggi delle linee guida è utile se viene ricondotto ad un lavoro di schematizzazione ed omogeneizzazione che segua appunto questa logica sequenziale, che renderebbe consultabile con facilità il documento sia dagli organi di controllo e ispettivi, ma soprattutto da chi deve attuare le misure stesse sotto evento-allerta

ASL3 Petrillo Propone - per non cambiare la struttura organizzativa dei singoli terminal ed anche per non imporre un modello gestionale, ma per perseguire quella auspicata omogeneità con cui sono nate anche le linee di indirizzo - la possibilità di dedicare un capitolo al DVR che possa appunto seguire la struttura delle linee di indirizzo in modo tale da facilitare i terminalisti nella compilazione della risposta ai contenuti previsti dalla linee di indirizzo; ciò faciliterebbe le istituzioni deputate alla vigilanza e al controllo per la verifica dell'effettiva applicazione delle linee di indirizzo e, allo stesso tempo, faciliterebbe i lavoratori. come quelli della Compagnia, che si

muovono per operare in diversi terminal, al fine di disporre di un documento unico di riferimento perchè appunto l'omogeneità, per cui nasce la linea di indirizzo, ha lo scopo di dare ai lavoratori una informazione chiara e trasparente.

RLS di sito (Menconi), dichiarandosi confortato dalle valutazioni di Bugatto, chiede se in queste integrazioni oggetto di verifica sia contemplata l'informazione a tutti i soggetti interessati dalla situazione di allerta rossa.

Calcagno risponde di ritenere che non manchi solo questo elemento specifico, a che manchi proprio la costruzione di impianto, in generale. Concorda pienamente con la dott.ssa Petrillo, il cui intervento è conforme a quanto lui stesso aveva espresso: l'integrazione, a suo giudizio, deve diventare un capitolo unitario su una situazione atipica e particolare; quello che serve è un documento omogeneo.

Torrielli condivide proposta ASL: il capitolo omogeneo diventerebbe un allegato del documento di valutazione del rischio; non più quindi una parte del DVR ma un suo allegato a sé stante.

Rappresentanti TO Casali e Parodi concordano con proposta; **Ciambellotti** suggerisce di definirla check list e non capitolo, che aiuterebbe a conformare la congruenza dei propri documenti richiamando tutti i punti correlati; questa check list dovrebbe essere circolarizzata da ADSP solo perché così potrebbe correttamente raggiungere tutte le imprese autorizzate artt 16 e 18, disponendo, conseguentemente, di una realtà completa del comparto..

Calcagno ringrazia per l'intervento dei rappresentanti dei terminalisti ma ritiene sia più adatto definirlo "capitolo", "allegato", o simili: deve diventare un elemento attuativo specifico, dedicato, delle linee di indirizzo; ADSP se provvederà a circolarizzare non appena disporrà di un modello da poter divulgare, condiviso in comitato..

Pietrasanta OOSS manifesta preoccupazione nel senso che, pur essendo stato fatto un importante passo in avanti con la adozione delle linee di indirizzo, dopo avere interloquito con RLSS, ritiene che alcuni RSPP, avendo già la loro organizzazione o misure precauzionali sulle condimeteo, abbiano "vissuto di rendita"; altre aziende, invece, non avevano nulla e a tutt'oggi continuano a non adottare misure; alcune, in particolare le imprese "16", non hanno neppure l'anemometro che invece sarebbe fondamentale; si parla di allerta rossa e nelle linee guida c'è un articolo dove si dice che deve essere valutato il parametro del vento nei livelli di allerta; ci sono discrepanze di valutazione fatte da alcune aziende; concorda con Calcagno su adozione di documento omogeneo; ASL ha dato spunti interessanti sia sugli strumenti utilizzati, sia sulle soglie sia sulla rispondenza del sistema ARPAL

Confindustria Torrielli concorda con Ciambellotti, e ritiene che ADSP possa informare tutte le imprese autorizzate artt 16 e 18 di quello che è il risultato della riunione di oggi per ricordare a tutti che nella riunione del Comitato si è stabilito che tutte le aziende arrivino ad avere un capitolo schematico da riportare sui punti dedicato alle misure delle linee guida

Calcagno concorda con il rilievo di Pietrasanta, e conferma che sarà inoltrato ai singoli Terminal ed aziende "16" il verbale di questo comitato, ed in particolare sarà sottolineato l'aspetto della richiesta di un capitolo ad hoc, o comunque di un documento schematico equipollente.

Pietrasanta ricorda di affrontare – non appena possibile – argomento relativo all’accesso degli RLS di sito nei Terminal durante una conclamata emergenza

Torrielli e Parodi non ritengono la sede di Comitato quella titolata ad affrontare questo argomento, che andrebbe affrontato in sede di confronto OO/SS- Sezione terminal operators. **Il presidente Calcagno**, sull’accesso individuale dell’RLS di sito non si esprime, ritenendo opportuno il previo confronto citato da Confindustria, ma si rende disponibile al coinvolgimento; non concorda pienamente con Torrielli e Parodi sulla circostanza che il Comitato -dopo il citato confronto- non sia sede adatta per discutere il tema, comunque attinente la sicurezza del lavoro. Ricorda nuovamente che il tema del ruolo degli RLSS sarà da coniugare con il tema dei responsabili per la sicurezza aziendale, che sono il soggetto basilare ai sensi di norma, e che ritiene soggetti talora “scavalcati”, e non solo “suppliti”, secondo una “progressione verticale” che ormai è giunta sino alle segreterie sindacali; con, talora, esiti di genericità non “filtrata” e mirata, di segnalazioni.

Pietrasanta (a margine Comitato) riferisce di torre faro caduta in area ex Ilva; chiede se è possibile verificare stabilità e stato manutentivo di torri simili, quali a Terminal Messina e Terminal Rinfuse.

Il presidente si impegna a raccogliere informazioni.

ASL 3 Petrillo aggiunge precisando che la creazione ad hoc di un “capitolo” del DVR svincola i terminalisti che non hanno un sistema di gestione di qualità’ e facilita l’adeguamento degli stessi alle linee di indirizzo; allo stesso tempo è anche uno strumento di facile ritorno perché il Dlgs. 272/99 stabilisce che ogni qual volta che le aziende modificano il DVR devono inviarne copia aggiornata ad ASL ed AdSP; quindi sarebbe una pratica ed un’analisi più snella sotto il profilo procedurale; da qui la proposta di chiamarlo “capitolo” del DVR piuttosto che check list o quant’altro.

Ursino (ADSP) aggiunge che pur essendo la trasmissione dei DVR e i loro aggiornamenti un obbligo dei datori di lavoro, ADSP, registra difficoltà di recepimento della norma; sovente infatti è ADSP che periodicamente scrive alle Imprese sollecitando invio DVR aggiornati e precisa che l’ultima richiesta di invio DVR a tutte le Imprese aut 16 e 18 è stata fatta prima dell’estate 2020; chiede a Confindustria di sensibilizzare i propri iscritti affinché questo adempimento sia puntualmente compiuto, senza dovere sollecitare quello che è un obbligo previsto da norma.

Il presidente condivide la problematica esposta dal dirigente Ursino e chiede a Confindustria di farsi portatrice della richiesta con nota da trasmettere anche in copia conoscenza a ADSP/COTAR.

La riunione viene sciolta alle ore 17.45.