

COMITATO DI IGIENE E SICUREZZA DEL PORTO DI GENOVA

LINEE DI INDIRIZZO PER LA VERIFICA ED EVENTUALE AGGIORNAMENTO DEL DOCUMENTO DI VALUTAZIONE DEI RISCHI RIGUARDO ALLA GESTIONE DI POSSIBILI SITUAZIONI CRITICHE CONSEGUENTI AD AVVERSE CONDIZIONI METEOROLOGICHE (approvazione in data 07/10/2019)

INTRODUZIONE

La normativa ascrive alla responsabilità ed all'autovalutazione del Datore di Lavoro, in collaborazione con il servizio di prevenzione e protezione e con il medico competente, previa consultazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza, la valutazione di tutti i rischi per la sicurezza e salute dei lavoratori, l'indicazione delle misure di prevenzione attuate ed il programma delle misure ritenute opportune per garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di sicurezza. Nel caso specifico, la valutazione tiene conto delle specificità dei singoli Terminal. (specificità topografiche, operative, merceologiche, ect.).

OBIETTIVI

Le presenti *Linee di indirizzo*, predisposte all'interno dei *Comitati di Igiene e Sicurezza* - Art. 7 del D.Lgs. 272/99 in sede di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e condivise per la gestione coordinata degli scali, forniscono indicazioni e suggerimenti, coerenti con la normativa vigente e con le disposizioni internazionali del *Codice di buone pratiche dell'ILO sulla sicurezza e salute nei porti*, alle singole aziende terminaliste, al fine di verificare, anche attraverso il coinvolgimento dei *rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza*, la congruità del proprio documento di valutazione dei rischi in relazione alla gestione delle situazioni di emergenza che potrebbero determinarsi in occasione di avverse condizioni meteorologiche ed allerte meteo diramate dalle autorità competenti.

Le presenti *Linee* forniscono, quindi, alle singole aziende terminaliste, indicazioni per eventuali integrazioni del documento di valutazione, che dovranno essere trasmesse ad ADSP e ASL.

Le misure di prevenzione e protezione previste dai singoli Terminal all'interno delle aree di loro competenza dovranno essere, quindi, coordinate ed integrate con specifiche previsioni delle autorità competenti finalizzate a garantire una gestione complessiva delle situazioni di emergenza derivanti da eventi meteo, che tenga conto anche delle aree portuali comuni e delle interferenze dei porti Genova e Savona/Vado Ligure con i rispettivi ambiti cittadini.

Le *Linee di indirizzo* potranno essere supportate da elementi che si acquisiranno dai previsorì ARPAL.

E' stata interpellata la Capitaneria di Porto di Genova per gli aspetti esperienziali connessi all'interfaccia nave/banchina. Infatti, le sollecitazioni sulla nave del mare e del vento e le condizioni di accosto ed ormeggio, e la loro gestione in sicurezza, hanno una diretta influenza sulle operazioni portuali di caricazione e scaricazione. Qualora pervenissero contributi, se ne curerà l'integrazione nelle presenti linee di indirizzo.

Le presenti linee di indirizzo saranno in via successiva alla loro approvazione, presentate alla Regione e all'Inail con l'obiettivo di avviare l'iter da parte della Commissione consultiva permanente come buone prassi, ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera v), del D.Lgs. 81/08, al fine di promuovere l'adozione delle indicazioni ivi contenute in tutti i porti italiani, per una migliore tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori.

AMBITO DI APPLICAZIONE

I contenuti delle presenti *Linee di indirizzo* prendono, in particolare, in considerazione gli aspetti di seguito descritti.

1. Analisi di contesto del terminal, riferito a condimeteo critiche

Nello specifico

- 1.1) valutazione della morfologia del terminal portuale in relazione alla sua collocazione all'interno del sistema porto, con particolare riferimento alla presenza di fattori esterni, naturali o artificiali, tali da comportare elementi di rischio specifico aggiuntivo;
- 1.2) la analisi di tutte le operazioni di movimentazione delle merci o a ciò propedeutiche e/o correlate che si svolgono all'interno delle aree del terminal;
- 1.3) analisi delle attività eventualmente svolte da personale esterno al Terminal che abbia necessità di fare ingresso nelle aree per attività lavorative connesse (es. prestazione di lavoro temporaneo, servizi portuali, rifornimenti nave, etc.);
- 1.4) l'analisi differenziata delle potenziali criticità sulle condizioni di sicurezza dell'ambiente di lavoro indotte dalla presenza di diverse condizioni metereologiche critiche (vento, pioggia, neve, ghiaccio, mare, alte temperature, etc.).

2. Misure preventive da adottare per affrontare l'eventuale verificarsi di condimeteo critiche:

Nello specifico:

- 2.1) Indicazione delle fonti informative delle allerte meteo da monitorare e definizione di procedure di monitoraggio con individuazione degli specifici responsabili aziendali, indicazione ed aggiornamento dei relativi indirizzi mail cui la CP possa destinare la diramazione degli avvisi;
- 2.2) Indicazione delle risorse strumentali (anemometri, radio, ecc.) necessarie a supporto per la gestione delle condimeteo critiche;
- 2.3) Indicazione dei diversi tipi e livelli di allerta, con conseguenti misure specifiche e crescenti;
- 2.4) Indicazione delle modalità informative verso tutte le persone presenti nel terminal in caso di allerte meteo in corso;
- 2.5) Indicazione delle modalità utilizzate per l'informativa ai gates dei terminal, ovvero, mediante utilizzo di tabelloni o avvisi visibili, di allerte meteo o previsioni meteo critiche, o eventi meteo critici non previsti ed in atto;

- 2.6) Indicazione delle modalità utilizzate ai fini della comunicazione alle istituzioni (AdsP, Capitaneria di Porto) delle operazioni portuali previste nel periodo di “allerta rossa”.

3. Misure preventive da adottare, in base alle allerte meteo ricevute

Nello specifico, a titolo esemplificativo e non esaustivo in caso di:

3.1) neve/ghiaccio:

- a) spargimento di sale nelle aree ritenute necessarie alla prevista gestione operativa;
- b) Organizzazione eventuale rimozione neve dai piazzali in caso di forti neviccate.

3.2) vento:

- a) verifica, anche in relazione alla prevista direzione del vento, del corretto posizionamento dei mezzi ed impilaggio dei containers e carichi presenti nei piazzali al fine di prevenire cadute o crolli, con particolare attenzione ai contenitori vuoti;
- b) verifica, anche in relazione alla prevista direzione del vento, del corretto posizionamento dei mezzi e delle recinzioni e del corretto impilaggio dei carichi/contenitori contigui alla viabilità;
- c) verifica del corretto posizionamento ed impilaggio dei carichi/contenitori con merce pericolosa;
- d) verifica sulla necessità di procedere ad una eventuale riduzione dei tiri di impilaggio dei carichi/contenitori, con particolare attenzione a quelli di merce pericolosa, presenti nei piazzali, ove ritenuto necessario;
- e) verifica corretto posizionamento della segnaletica;
- f) verifica idoneità dei transiti pedonali;
- g) verifica delle criticità della viabilità automezzi e della viabilità ferroviaria;
- h) verifica corretto posizionamento delle scale per i passeggeri;
- i) verifica assenza di ingombri potenzialmente pericolosi nelle aree di movimentazione dei bagagli e transito o sosta dei passeggeri;
- j) verifica spandimento di acqua nelle aree operative ove presenti merci pulverulente;
- k) adozione di misure di contenimento per il potenziale spandimento di polveri dai cumuli;
- l) verifica incremento dei controlli alle connessioni di tubolature nave/terminal per sbarco/imbarco di sostanze liquide;
- m) valutazione e pianificazione adeguate degli sbarchi/imbarchi di “pezzi speciali” tenendo in debito conto le loro dimensioni e gli effetti esercitati dal vento durante la loro movimentazione, e sentito il comando nave;

- n) verifica e pianificazione dello sbarco di merce varia tenendo in debito conto le loro geometrie e gli ingombri e le dimensioni dei carichi da movimentare e gli effetti esercitati dal vento durante la loro movimentazione;
- o) interfacciamento con Comando Nave e Agente Marittimo per valutare eventuale rinforzo di ormeggi ai fini della stabilità della nave in banchina e per consentire regolari operazioni di imbarco/sbarco;
- p) monitoraggio continuo delle condizioni meteo, sia previsionali che sul campo, per valutare eventuali ulteriori interventi preventivi in base all'evoluzione delle condizioni meteo;
- q) verifica dei sistemi di sicurezza, finalizzati al corretto funzionamento/utilizzo delle attrezzature di lavoro in caso di condizioni meteo critiche;

4. Misure da adottarsi in caso di verificarsi di condimeteo critiche che possano incidere sulla sicurezza delle operazioni

- 4.1) Individuazione delle operazioni ed attività a maggiore rischio rispetto alle criticità;
- 4.2) Definizione di procedure comportamentali di auto protezione e di utilizzo in sicurezza delle attrezzature di lavoro con individuazione dei relativi ruoli e responsabilità;
- 4.3) procedure di monitoraggio del mantenimento delle condizioni di sicurezza e previsione di misure di prevenzione crescenti e d' intervento per eventuali danni, cedimenti, cadute, in corso degli eventi, al momento che le condizioni lo consentano;
- 4.4) individuazione di soglie di massima criticità considerando la possibile repentinata, in presenza di perturbazioni significative, del raggiungimento di soglie limite.
- 4.5) definizione di procedure di sicurezza, in caso di risacca significativa in riferimento all'interfaccia nave/banchina, con indicazione dei ruoli del terminal e del comando nave; previsioni specifiche sul lavoro a bordo nave e sull'interfaccia comunicativo nave/terminal, e dell'interruzione e della ripresa delle attività;
- 4.6) Definizione di modalità gestionali in caso di forti ed intense piogge o nevicata, tali da limitare la visibilità e la possibilità di una corretta ed adeguata conduzione dei mezzi presenti nel terminal, al fine di procedere ad interrompere o ridurre la circolazione dei mezzi e l'attività operativa in generale nel terminal.

5. Misure sospensive o interruttrive dell'attività

Nello specifico,

- 5.1) progressiva riduzione o sospensione delle attività operative maggiormente esposte al rischio;

- 5.2) sospensione dell'attività operativa al raggiungimento dei livelli critici che pregiudicano la sicurezza delle operazioni, con conseguente monitoraggio delle condizioni in atto in vista dell'eventuale ripresa dell'attività lavorativa;
- 5.3) individuazione di luoghi sicuri ove il personale possa attendere l'evolversi della situazione;
- 5.4) interruzione dell'attività in caso di perdurante superamento dei livelli critici;
- 5.5) interdizione accesso al Terminal e/o limitazione della viabilità interna;
- 5.6) gestione delle comunicazioni interne ed esterne in merito all'inizio dell'emergenza, sospensione delle operazioni e ripresa delle stesse;
- 5.7) evacuazione del terminal.

6. Misure comuni alle diverse fasi

- 6.1) estesa informazione ai lavoratori delle misure vertenti sui temi in trattazione, e formazione dei preposti ed addetti sui temi specifici;
- 6.2) estensione delle previsioni a soggetti terzi operanti nei terminal, quali manovre ferroviarie e guardie ai fuochi (parchi merci pericolose);
- 6.3) individuazione nei terminal di soggetti -e relativi sostituti- deputati all'attivazione h24 di allerte in funzione delle condizioni meteo (con indicazione di recapito mail e telefonico);
- 6.4) individuazione in caso di allerta meteo e condizioni meteo critiche di referenti aziendali -e relativi sostituti per le misure precauzionali e sospensive delle attività, reperibili h24, incaricati di intervenire in caso di emergenza, nonché di una linea di comunicazione e decisione, in particolare in ordine all'eventuale sospensione di operazioni.

7. Imprese portuali -ex art. 16 L. 84/94 ed art. 3, comma 1, lett. a) Dlgs 272/99- non terminalistiche, esercenti attività di gestione containers e merci.

Le aziende verificheranno l'adeguatezza della propria valutazione del rischio, assumendo come riferimento le presenti Linee di indirizzo, considerata la loro minore dimensione, strutturazione, ed organizzazione aziendale, nonché della limitazione ad alcune attività ed operazioni portuali.

La verifica sarà quindi limitata alle pertinenti previsioni specifiche delle presenti linee di indirizzo, e parametrata alle citate caratteristiche aziendali.

Nei citati limiti e configurazione, cura particolare sarà dedicata alle verifiche relative a:

- i) individuazione delle operazioni ed attività a maggiore rischio rispetto alle criticità meteo, e relativa definizione di procedure comportamentali e di auto protezione;
- ii) misure precauzionali dedicate alla stabilità dei containers ed alla sicurezza della loro movimentazione, con attenzione specifica alle pile di containers/carichi contigui alla viabilità pubblica o ad altri insediamenti;

iii) monitoraggio meteo ed individuazione di figura incaricata della adozione delle misure ed interventi, con indicazione di telefonia portatile e indirizzo di posta elettronica;

iv) individuazione di soglie di massima criticità inducenti alla sospensione delle attività esposte a rischio.