



Tipo di documento <i>Vrsta dokumenta</i>	Rapporto <i>Poročilo</i>
Numero documento <i>Številka dokumenta</i>	1

Componente <i>Komponenta</i>	WP6
Attività <i>Aktivnost</i>	6.5
Responsabile <i>Odgovornost</i>	Autorità Portuale di Trieste
Livello di disseminazione <i>Obseg diseminacije rezultatov</i>	Partner SAFEPART
Circolazione <i>Pregled</i>	Consorzio SAFEPART
Data di scadenza dell'attività <i>Datum zaključka aktivnosti</i>	
Versione <i>Verzija</i>	1.0

Informazioni sul documento

Podatki o dokumentu

Autori <i>Izdelovalci</i>	Dario Galvani (PTS S.p.A.) Cristiano Guida (PTS S.p.A.) Sergio Nardini (APT) Nicoletta Pietrobelli (APT)
-------------------------------------	---

Rivisitazioni del documento

Revizije dokumenta

Versione <i>Verzija</i>	Data <i>datum</i>	Breve descrizione <i>Status</i>	Dettagli sulle modifiche <i>Opis sprememb</i>
1.0	11/04/2014	Prima bozza <i>Prva verzija</i>	-

Premessa.....	3
6.5.1 Finalità dell'azione	4
6.5.2 Principali criticità della soluzione proposta e possibili vie d'uscita.....	7
6.5.3 Altre criticità/potenzialità e allegato tecnico.....	9

Premessa

La presente relazione è redatta nell'ambito del progetto finanziato dalla Comunità Europea, all'interno del Programma per la Cooperazione Transfrontaliera Italia-Slovenia 2007-2013, denominato "Safeport - il porto e la gestione dei rischi industriali ed ambientali".

I porti partner del progetto sono Ravenna, Chioggia, Venezia (*lead partner*), San Giorgio di Nogaro, Monfalcone, Trieste e Capodistria (Luka Koper) rappresentati da: tre soggetti di diritto italiano costituitisi ai sensi della legge n. 84/1994 s.m.i. (legge di riforma della legislazione in materia portuale) - le Autorità Portuali di Ravenna, Venezia e Trieste, conferite di poteri di regolamentazione e di ordinanza ai sensi della succitata legge; da due Aziende Speciali nei porti di Chioggia e Monfalcone; da un Consorzio per lo Sviluppo Industriale nella Zona dell'Aussa – Corno e, indice della trans nazionalità del progetto, dall'Ente gestore del porto di Koper e dell'università del litorale Slovenia, in Repubblica di Slovenia.

Come previsto dalla *Application Form*, prendono attivamente parte ai lavori di questo *work package* i porti di Chioggia, di Venezia, di San Giorgio di Nogaro, di Monfalcone, di Trieste e di Koper.

Il porto di Ravenna ricopre il ruolo di osservatore, mentre l'Università del Litorale Sloveno non prende parte all'azione n.6 del Safeport.



6.5.1 Finalità dell'azione

L'Application Form, che si riporta testualmente, afferma che “Il partenariato, a partire dalle proposte elaborate nell'ambito delle attività 6.3 e 6.4 sperimenterà la fattibilità di un database comune dei dati infortunistici, in maniera da evidenziare i punti di forza e le criticità delle proposte formulate. Un rapporto sulla sperimentazione del database comune sarà egualmente presentato all'attenzione della North Adriatic Port Articulation.”.

Per poter effettuare un'adeguata opera di prevenzione degli infortuni sul luogo di lavoro è necessario dapprima conoscere a fondo la situazione dell'ambiente lavorativo in cui si opera, individuandone i fattori di rischio più frequenti e pericolosi anche ricorrendo a sistemi di rilevazione, archiviazione ed elaborazione statistica delle informazioni riguardanti l'infortunio e/o l'incidente (il mancato infortunio).

Data la complessità del problema¹ e considerata la quantità e qualità dei dati sugli infortuni resi disponibili all'interno del partenariato Safeport (triennio 2009 – 2011) si è concordato di ricorrere ad alcuni **indicatori sulla qualità della sicurezza** che riassumessero in maniera sintetica e omogenea la dinamica del fenomeno infortunistico nel tempo considerato².

Ci si è così riferiti alla Norma UNI 7429:2007 che propone, tra gli altri: durata media, indice di frequenza, indice di incidenza (INAIL) e indice di gravità.

Quindi, reperiti per ciascun porto i dati consuntivi riguardanti il triennio 2009-11 concernenti il numero dei lavoratori, il numero degli infortuni, il monte ore lavorate e i giorni di prognosi relativi all'infortunato, è stato possibile costruire i succitati indici **per ciascun sistema portuale**, indici per loro natura omogenei e confrontati³, con un certo grado di approssimazione.

¹ Per un migliore inquadramento della complessità – qui in termini di *safety* – che s'incontra nel mondo dei porti, si rimanda al Preambolo del documento Safeport 6.1, versione 4.0.

² Cfr. op. cit.

³ Cfr. op. cit.

I dati così raccolti nella c.d. *base dati storica di partenariato* sono stati quindi oggetto di “normalizzazione”, con particolare riferimento alle variabili maggiormente significative/esplicative⁴ delle cause (e dinamiche) dell’infortunio e, attraverso un fitto confronto tra i partner, si son definite le “giuste” codifiche⁵ da dare alle variabili tenuto conto sia delle specificità/scelte fatte in ciascun porto sia degli standard ESAW⁶.

Il risultato del lavoro qui richiamato è consultabile da parte dei partner su Internet all’indirizzo: <http://safeport.porto.trieste.it>

Il valore aggiunto della presente azione 6.5 risiede invece nella **proposta di un nuovo strumento informatico** di raccolta del dato riguardante l’infortunio e l’incidente (o mancato infortunio) che, unito alla metodologia statistica **applicata** a mo’ di test sulla base dati storica⁷, e letta/reinterpretata dall’utilizzatore finale⁸ anzitutto con gli *occhiali* ESAW in materia di prevenzione⁹ dovrebbe permettere di migliorare la **prevenzione**, intesa come attività ricorsiva tendente al miglioramento continuo (tendente allo scenario **zero accident/zero incident**).

4 Attività fisica specifica, deviazione, contatto.

5 Ci si riferisce alle azioni 6.3 e 6.4 e ai correlati documenti, cui si rinvia, e che meglio permetteranno di lanciare la base dati - obiettivo Safeport (azione 6.5 di messa in linea dello strumento che, in futuro, dovrebbe permettere di “parlare una stessa lingua” tra porti del Nord Adriatico).

6 *European Statistics of Accidents at Work*.

7 Metodologia sviluppata nella prima parte dell’output 6.2, a cui si rinvia.

8 L’addetto alla sicurezza – *safety* – come l’ASPP, il RSPP, RLS ecc. (HS&E in lingua inglese).

9 “Cause e circostanze degli incidenti sul lavoro nella UE 2008 (ESAW), cfr. capitolo I della parte II “Using ESAW data in the development of preventive measures”, già diffuso al partenariato nei mesi scorsi.

La presente azione, pertanto, è un altro *step* intermedio che **non** risolve, *per se*, il task della prevenzione, ma va a offrire uno strumento *più raffinato e condiviso* di raffronto statistico che dovrebbe permettere agli interessati di apprezzare – se adottato e in termini relativi (cioè rispetto agli altri porti), come un dato attore/sistema/nodo logistico si stia muovendo al fine di individuare quelle soluzioni che minimizzino/annullino le ricadute negative sulla persona, sull'ambiente, sui beni (mobili ed immobili) delle varie filiere merceologiche trattate in un porto.

6.5.2 Principali criticità della soluzione proposta e possibili vie d'uscita

Le criticità maggiori che si intravedono in questa fase sono di natura prettamente istituzionale e organizzativa, prima ancora che di natura tecnico-informatica.

Da un lato, infatti, s'osserva all'interno del partenariato la presenza di differenti strutturazioni istituzionali e organizzative ricadenti, per giunta, in due contesti Nazionali distinti, benché ricompresi nell'Unione Europea: Aziende Speciali, Consorzi Industriali, Enti Gestori di diritto sloveno, Autorità Portuali di diritto italiano.

Il sopra richiamato fatto è rilevante *anzitutto* alla luce dei **diversi** poteri/competenze attribuiti dalle vigenti leggi in materia di *safety*, di vigilanza e di prevenzione nei luoghi di lavoro e alla luce della possibilità (o meno) di emanare provvedimenti autoritativi aventi forza amministrativa nelle rispettive circoscrizioni/giurisdizioni (tipicamente, l'Ordinanza-Regolamento).

Come conseguenza, infatti, per alcuni dei partner l'informazione riguardante l'infortunio/l'incidente giunge *in via derivata e in un momento successivo (più o meno ampio)* rispetto alla manifestazione dell'evento infortunistico e/o incidentale, grazie anzitutto all'esistente cooperazione tra attore privato e competenti Autorità¹⁰.

Naturalmente, e con la sola esclusione del partner Luka Koper (Ente Gestore del porto di Koper, Repubblica di Slovenia), il ritardo - *più o meno ampio* - nell'acquisizione del dato è

¹⁰ Nel caso Italiano, tipicamente e ad esempio, l'Autorità Marittima – Capitaneria di Porto; l'INAIL.

un fatto intrinseco sia al fenomeno in sé (la registrazione/descrizione non può avvenire che *dopo* l'infortunio/incidente) e sia allo strumento qui proposto (di statistica descrittiva) sia perché la vigente legislazione affida (in Italia) al privato il ruolo di gestore del business logistico-portuale: sta cioè nella cooperazione tra attore economico il fattore critico di successo, anche in forza del vigente regolamento a livello di singolo porto (e sempre che quest'ultimo abbia un Ente generatore di diritto e relative risorse con i conseguenti problemi di c.d. *rule – enforcement*).

In seconda battuta, inoltre, va registrato un diverso grado di sviluppo tecnologico anche nel campo della rilevazione statistica del fenomeno infortunistico.

Le scelte compiute dall'Ente portuale possono, per certi versi e dal punto di vista economico-aziendale, divenire *sunk cost*.

Una volta deciso da parte di ciascun partner d'adottare la **metodologia congiunta Alto Adriatica** di raccolta, archiviazione ed elaborazione del dato statistico qui proposta, il punto è quello della valutazione della fattibilità tecnico-economica del trasferimento automatico del dato dal (o dai) sistemi proprietari esistenti al portale Safeport – che esula dal presente lavoro - e della sua realizzazione attraverso almeno quattro modalità/scenari che abbiamo voluto rappresentare in forma pittorica per semplicità d'esposizione e pubblicati all'indirizzo: <https://wiki.safeport.si/doku.php?id=start&do=login> .

In ultima battuta va rilevato come potrebbe tornare d'interesse attivare tra i soggetti pubblici competenti in materia una forma d'interscambio del dato (tipicamente tra Autorità Portuale e INAIL), al fine di migliorarne la qualità e raggiungere altresì l'obiettivo di alleviare il lavoro di compilazione all'attore economico privato.

6.5.3 Altre criticità/potenzialità e allegato tecnico

Le altre criticità individuate in questa fase e con riferimento allo strumento predisposto sono:

Lacuna di analisi / Non congruenza dei dati

- [A consuntivo il dato non è automaticamente aggregato, ma viene inserito manualmente dall'operatore.
- [Le giornate di assenza sono inserite manualmente e non ricavate in automatico in base all'effettiva giornata di rientro al lavoro.
- [Sono escluse le giornate di infortunio permanente.

➔ **SOLUZIONE:** sono limiti operativi che si superano agevolmente in quanto il sistema è già predisposto per poter gestire tali informazioni.

Potenzialità

- [Integrazione con qualsiasi sistema ICT via web-service (da progettare)
- [È concepito come una *piattaforma unica* per gestire tale aspetto della safety.
- [Integrando e catalogando le informazioni secondo il tipo di rischio è possibile creare un gestore documentale che permette di ricavare e gestire le informazioni condivise (cfr. piattaforma per sviluppo protocolli laboratorio analisi)
- [Possibilità di integrazione di messaggistica automatica e non.
- [Possibilità di caricamento eventi/riunioni/meeting/presentazioni.

[Possibilità di condivisione di *best practice*

→ Il sistema rappresenta può divenire uno strumento al servizio della **gestione condivisa** della safety

Per approfondimenti delle caratteristiche tecniche, si prega di consultare l'allegato tecnico (documento in PDF denominato "safeport_972003") e pubblicato all'indirizzo <https://wiki.safeport.si/doku.php?id=start&do=login> alla sezione WP6 Autorità Portuale di Trieste