

**Autorità di Sistema Portuale  
del Mare Adriatico Orientale  
Porti di Trieste e Monfalcone**

**ORDINANZA N° 27 - 2021 “Roberto Bassin”**

**Oggetto: Disciplina del coordinamento della sicurezza e della sorveglianza a bordo traghetto durante le operazioni di sbarco e imbarco dei rotabili.**

**IL PRESIDENTE**

**VISTA** la Legge 28 gennaio 1994 n. 84, così come da ultimo modificata dal decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169 e dal decreto legislativo 13 dicembre 2017, n. 232;

**VISTO** il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 572 del 15 Dicembre 2020, relativo alla nomina del Dott. Zeno D’Agostino quale Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale;

**VISTO** il decreto del Presidente della Repubblica 29 marzo 2018, n. 57, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 124 di data 30 maggio 2018, avente ad oggetto “Regolamento recante inserimento del Porto di Monfalcone nell’Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico orientale”;

**VISTO** l’articolo 8, comma 3, della citata Legge n. 84/1994 recante le attribuzioni facenti capo al Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale, con particolare riferimento a quella di provvedere al coordinamento e al controllo delle attività soggette ad autorizzazione e concessione, e dei servizi portuali (art. 8, comma 3 lettera g), nonché a quelle di amministrare le aree e i beni del demanio marittimo, ricadenti nella circoscrizione territoriale di competenza, sulla base delle disposizioni di legge dettate in materia (art. 8, comma 3 lettera m) e a quelle afferenti e discendenti dal Piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 (art. 8, comma 3 lettera s-bis, e comma 3-bis);

**VISTI** gli articoli 6 e 24 della citata Legge n. 84/1994 ss.mm.ii. concernenti la sicurezza e igiene del lavoro nelle operazioni portuali di cui all’articolo 16, comma 1, della Legge stessa e delle altre attività commerciali e industriali esercitate nel porto;

**VISTO** il D.Lgs. 27 luglio 1999, n. 272 concernente l’adeguamento della normativa sulla sicurezza dei lavoratori nell’espletamento di operazioni e servizi portuali nonché di operazioni di manutenzioni, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale;

**VISTO** il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e s.m.i. concernente la tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro;

**VISTO** il DM 10/03/1998 recante i “Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell’emergenza nei luoghi di lavoro”;

**VISTO** il DM 15/07/2003 n. 388 “Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale”;

**VISTO** il Protocollo d’intesa per la pianificazione di interventi in materia di sicurezza nell’ambito portuale di Trieste sottoscritto in Prefettura in data 18 dicembre 2015;

**VISTO** il Decreto n. 1533 del 25/01/2018 – Approvazione del Regolamento per l’esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Trieste;

**VISTO** il Decreto n. 1592 del 03/09/2019 – Approvazione del Regolamento per l’esercizio delle operazioni e dei servizi portuali nel Porto di Monfalcone;

**VISTO** il Decreto n. 1566 del 10/01/2019 – Regolamento per l’attuazione del piano dell’organico del porto dei lavoratori delle imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della legge n.84/1994 – Porto di Trieste;

**VISTO** il Decreto n. 1595 del 10/09/2019 – Regolamento per l’attuazione del Piano dell’Organico del Porto dei Lavoratori delle Imprese di cui agli articoli 16, 17 e 18 della Legge n. 84/1994 – Porto di Monfalcone;

**VISTA** l’Ordinanza Autorità di Sistema Portuale n. 4/2018, Disciplina degli infortuni in ambito portuale del 20/04/2018;

**VISTA** l’Ordinanza Autorità di Sistema Portuale n. 34/2019, Segnalazione infortuni e incidenti ai beni materiali o all’ambiente nell’ambito del porto di Monfalcone del 21/06/2019;

**VISTA** l’Ordinanza congiunta Autorità di sistema Portuale n. 25/2016 e Capitaneria di Porto n. 9/2016 in materia di imbarco, sbarco, trasbordo e transito di armi, munizioni, esplosivi;

**VISTA** l’Ordinanza congiunta Autorità Portuale n. 65/2016 e Capitaneria di Porto n. 25/2016 in materia di merci pericolose;

**VISTA** l’Ordinanza Autorità Portuale n. 72/2003, disciplina delle fonti termiche in ambito portuale;

**VISTO** il Decreto APT n.1094/2002, Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali e commerciali che si esercitano nel porto di Trieste;

**VISTO** il Decreto AdSP MAO n.1580/2019, Regolamento per la disciplina delle attività industriali, artigianali e commerciali che si esercitano nel porto di Monfalcone;

**VISTO** il Decreto Capitaneria di Porto di Trieste n. 06/2012 e l’Allegato Regolamento per l’espletamento del servizio integrativo antincendio nei Porti del compartimento marittimo di Trieste;

**VISTA** l’Ordinanza AdSP MAO n. 65/2019 “Disciplina della comunicazione degli avviamenti del lavoro portuale all’Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e disciplina delle funzioni di vigilanza e controllo e dei connessi poteri di polizia amministrativa in materia di sicurezza, igiene del lavoro e ambiente nei Porti di Trieste e Monfalcone.”

**VISTO** il DGR Friuli – Venezia Giulia 1014/2014 recante “Linee guida regionali per l’accreditamento dei soggetti erogatori dei corsi BLSA a personale non sanitario”

**VISTA** l'intesa del 01/10/2019 sottoscritta presso la Prefettura di Trieste;

**CONSIDERATA** la necessità di definire requisiti minimi di sicurezza relativi alla gestione dei rischi interferenziali da parte dei soggetti concessionari di cui all'Art. 18 della L. 84/1994 (di seguito indicati come Terminalisti) che svolgono il ciclo operativo RO-RO e ferry nel Porto di Trieste, anche a seguito dell'infortunio mortale del 28/09/2019 occorso al Sig. Roberto Bassin, Guardia ai Fuochi in servizio a bordo di un traghetto durante lo svolgimento delle operazioni portuali del ciclo RO-RO, alla cui memoria la presente Ordinanza viene intestata;

**CONSIDERATI** gli esiti dell'attività ispettiva condotta dagli Organi preposti in relazione all'applicazione dell'Ordinanza AdSP MAO n° 85/2019 "Disciplina del coordinamento della sicurezza e della sorveglianza a bordo traghetto durante le operazioni di sbarco e imbarco dei rotabili" che la presente Ordinanza annulla e sostituisce;

**ACQUISITO** il parere delle Autorità competenti in occasione del Comitato di Igiene e Sicurezza del Porto di Trieste del 01/07/2021;

## **ORDINA**

### **Art. 1 Coordinamento della sicurezza preliminare all'avvio delle operazioni portuali per le navi traghetto**

1. In occasione dell'arrivo del traghetto è obbligo del Terminalista promuovere una riunione di coordinamento al fine di:
  - a. identificare i pericoli
  - b. eliminare o, laddove questo non fosse possibile,
  - c. ridurre i rischi interferenziali associati allo svolgimento delle operazioni e servizi portuali pianificati.
2. La riunione di coordinamento viene svolta in occasione di un sopralluogo congiunto svolto a bordo nave volto ad accertare:
  - a. le condizioni del carico in arrivo,
  - b. lo stato di percorribilità delle vie di fuga e la presenza di spazi sicuri di stazionamento del personale circolante a piedi a bordo nave,
  - c. eventuali situazioni di particolare criticità.
3. Alla riunione di coordinamento di cui al comma precedente devono partecipare:
  - a. il Comando della nave, nella persona del Primo Ufficiale di bordo o di altro soggetto da questi specificatamente delegato,
  - b. l'Impresa terminalista, nella persona dello "Yard Coordinator", come definito al successivo Art. 2 Co. 4,
  - c. una figura di garanzia di cui all'Art. 2 Co. 1 Lett. b, d, e, del D.Lgs. 81/2008 delle Imprese appaltatrici dei singoli segmenti di ciclo operativo e di servizi portuali,
  - d. altri Soggetti chiamati a prestare servizi professionali specialistici attinenti al ciclo operativo, mediante una figura di garanzia di cui sopra o dei singoli lavoratori, qualora risultassero gli unici

rappresentanti delle imprese affidatarie quali, a esempio, le Guardie ai Fuochi.

4. Durante la riunione di coordinamento i partecipanti di cui al Comma 3:
  - a. comunicano il numero dei soggetti operanti con diversi ruoli e funzioni alle operazioni pianificate in funzione dei mezzi e dei lavoratori inviati a bordo,
  - b. comunicano le misure di prevenzione ai fini della sicurezza da fare rispettare ai Lavoratori posti sotto il proprio controllo e sorveglianza,
  - c. identificano le vie di fuga e gli spazi sicuri a bordo nave ove il personale circolante a piedi avrà la possibilità di assistere allo svolgimento delle operazioni durante le soste tecniche o nelle fasi di inattività momentanea,
  - d. definiscono i canali di comunicazione e la lingua utilizzata, una volta accertata la reciproca comprensione della stessa.
5. Al termine della riunione di coordinamento i partecipanti compilano e sottoscrivono il Verbale di coordinamento, rilasciandone copia a ciascuno dei soggetti partecipanti
6. Laddove i Soggetti di cui al Comma 3 Lett. c, d non fossero presenti allo svolgimento della riunione di cui al Comma 1, questi, prima di prendere servizio attivo nello svolgimento delle operazioni in atto, a opera dello "Yard Coordinator" come definito al successivo Art. 2 Co. 4,
  - a. vengono resi edotti sui contenuti trattati in sede di riunione di coordinamento,
  - b. prendono visione del Verbale di coordinamento, sottoscrivendolo per attestazione di avvenuta presa visione e consapevolezza delle misure di prevenzione ivi definite.

## **Art. 2 Responsabilità del Terminalista per la sicurezza delle operazioni portuali per le navi traghetto**

1. L'organizzazione delle fasi di lavoro svolte dal personale avviato allo svolgimento delle operazioni portuali che accede con mezzi o a piedi a bordo nave e le connesse responsabilità in materia di salute e sicurezza nello svolgimento sono a carico esclusivo del Datore di Lavoro dell'Impresa terminalista.
2. Al Datore di Lavoro dell'Impresa Terminalista compete l'obbligo di effettuare la Valutazione dei Rischi e di identificare formalmente le persone in possesso delle qualifiche, competenza, addestramento e professionalità idonei a svolgere le funzioni di Responsabile del Terminal e di Preposto al coordinamento delle operazioni di sbarco e imbarco, quest'ultimo definito localmente come "Yard Coordinator".
3. Al di là di ulteriori competenze specifiche assegnategli dal Datore di Lavoro dell'Impresa terminalista, al Responsabile del Terminal compete
  - a. la responsabilità della direzione e coordinamento di tutte le attività svolte presso il Terminal con riferimento alla pianificazione degli avviamenti in funzione del traffico navi in arrivo, lavoro e partenza,

- b. l'assunzione del ruolo e delle responsabilità di Dirigente ai fini della Sicurezza, definito dall'Art. 2 Co. 1 Let. d del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i..
4. Al di là di ulteriori competenze assegnategli dal Datore di Lavoro dell'Impresa terminalista, allo "Yard Coordinator" compete
- a. la gestione delle interfacce tra Terminal, Comando nave e Imprese appaltatrici di servizi e operazioni portuali,
  - b. la gestione del coordinamento della sicurezza con i soggetti indicati al punto precedente, previo sopralluogo a bordo nave preliminare all'avvio delle operazioni e la compilazione del "Verbale di coordinamento",
  - c. la gestione del coordinamento, di concerto con il Responsabile del Terminal, di tutti i flussi di persone, mezzi e merci da nave a terra e viceversa,
  - d. la gestione delle comunicazioni tra Comando nave e imprese operanti nel ciclo operativo verso e dal Responsabile del Terminal,
  - e. l'assunzione del ruolo e delle responsabilità di Preposto ai fini della Sicurezza, definito dall'Art. 19 del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i..

**Art.3 Sorveglianza a bordo nave traghetto del rispetto delle misure di prevenzione definite in sede di riunione di coordinamento**

1. Il Responsabile del Terminal deve assicurare la sorveglianza dell'attuazione delle misure di prevenzione ai fini della sicurezza, in riferimento a tutti i cicli di lavoro, attività e servizi svolti presso il Terminal e garantire la protezione e sicurezza di tutte le persone che accedono al Terminal.
2. Lo Yard Coordinator deve assicurare la sorveglianza dell'attuazione delle misure di prevenzione ai fini della sicurezza definite in sede di riunione di coordinamento preliminare allo svolgimento delle operazioni portuali di sbarco e imbarco dei rotabili svolte
  - a terra, in prossimità della rampa di accesso alla nave,
  - a bordo nave.
3. In considerazione delle condizioni del carico, del numero di ponti sui quali le maestranze del porto sono avviate a operare e in ragione del numero di trattori portuali in servizio, lo Yard Coordinator coordina le operazioni al fine di assicurare condizioni di sicurezza idonee.
4. La funzione del "Segnalatore" deve essere garantita dall'Impresa Terminalista con un numero adeguato di addetti, allo scopo di assicurare il rispetto delle condizioni di lavoro di cui al precedente Comma 3. L'Impresa Terminalista dovrà avviare al ciclo produttivo Lavoratori con funzione di "Segnalatori" definendo il numero degli avviamenti a tale mansione in ragione delle esigenze di servizio e in considerazione degli obblighi di garanzia di cui al precedente Comma 3.
5. Il nominativo dei Lavoratori avviati alla mansione di "Segnalatore", associato al ponte della nave o alla specifica area di lavoro assegnata, va indicato per iscritto sul Verbale di coordinamento di cui all'Art. 1 Co. 5.

#### **Art. 4 Competenze in merito alla gestione degli avviamenti dei Segnalatori e delle Guardie ai Fuochi**

1. Ferma restando la posizione di garanzia del Comando Nave nella disposizione a bordo nave dei rotabili contenenti Merci Pericolose nel rispetto delle autorizzazioni rilasciate dalla Capitaneria di Porto di Trieste, si dispone che:
  - a. le attribuzioni in relazione alla gestione degli avviamenti delle Guardie ai Fuochi competano all'Agenzia Marittima interessata che opera in nome e per conto del Comando nave,
  - b. a seguito della valutazione del rischio da interferenza, le attribuzioni in relazione al coordinamento delle Guardie ai Fuochi, dal momento del loro ingresso in Terminal fino alla conclusione del servizio, competano al Terminalista.
2. L'avviamento dei Lavoratori con funzione di "Segnalatori" a bordo traghetto compete all'Impresa terminalista, nelle modalità previste al precedente Art. 3 Co 4.

#### **Art. 5 Definizione della mansione del "Segnalatore"**

1. Il Segnalatore identifica il Lavoratore come inteso dall'Art. 2 Co. 1 Let. a D.Lgs. 81/2008 e s.m.i. avviato dal Terminalista a operare a bordo del traghetto in occasione delle operazioni di sbarco o imbarco dei rotabili.
2. I compiti cui deve provvedere in via esclusiva, le modalità di comunicazione, le dotazioni di D.P.I e la formazione del Segnalatore a terra o a bordo traghetto sono:
  - a. assistere a bordo traghetto i Conducenti dei trattori portuali durante le manovre ogni qual volta il Conducente del mezzo non sia in grado di controllare visivamente, in tutto o in parte, il percorso da seguire, accertando che nel raggio di azione del trattore portuale e del semirimorchio, oltre a un'ulteriore area di sicurezza e in funzione dello stallo di destinazione del carico, non siano presenti persone a piedi e altri ostacoli;
  - b. nel caso in cui, nonostante le precauzioni di cui sopra il Segnalatore rilevi un'interferenza tra mezzi operativi e personale circolante a piedi con conseguente rischio di investimento, mediante l'uso di fischietto, impone al Conducente del trattore portuale l'immediato arresto del mezzo fino ad avvenuto ripristino delle conduzioni di sicurezza della manovra di cui alla precedente Lettera a;
  - c. Il Segnalatore dispone delle seguenti dotazioni
    - fischietto e segnalazione visiva nel caso di equipaggio e di ricetrasmittente (dove presente) sintonizzata con Yard Coordinator e Conducenti dei trattori portuali, nel caso di personale avviato dal Terminalista.




- dispositivi di protezione individuale adeguati a circolare a bordo nave e definiti all'interno del Documento di Valutazione dei Rischi del Terminalista.
- d. Il Segnalatore deve risultare adeguatamente formato e addestrato alla mansione attraverso:
- l'inserimento, all'interno del proprio piano formativo, di una formazione aggiuntiva e specifica dedicata alla condivisione dei contenuti delle procedure di sicurezza per le mansioni previste all'interno del ciclo operativo RO-RO e all'analisi delle principali cause-radice alla base di mancati infortuni, incidenti e danni a cose, infortuni associati alla movimentazione mezzi a bordo nave e a terra.
3. È fatto divieto di incaricare il "Segnalatore" di ogni altro compito o mansione non espressamente riportati al precedente Comma 2.

#### **Art. 6 Identificazione dei Lavoratori delle imprese portuali avviati a specifiche mansioni**

1. Allo scopo di consentire, all'interno del ciclo produttivo realizzato presso i Terminal, l'immediata identificazione dei Lavoratori ubicati nelle diverse postazioni di lavoro e avviati allo svolgimento di specifiche mansioni, si dispone quanto segue:
- l'elmetto ROSSO: identifica le Guardie ai Fuochi (come da Decreto 06/2012 della Capitaneria di Porto di Trieste),
  - l'elmetto BLU: identifica il Responsabile del Terminal, lo Yard Coordinator,
  - l'elmetto GIALLO o altro DPI copricapo equivalente: identifica i Rizzatori, i Conduttori dei trattori portuali,
  - i Segnalatori dovranno indossare DPI o contrassegni sul vestiario di lavoro la cui colorazione e forma – recepita nei documenti della sicurezza aziendali – ne consenta l'immediata identificazione a bordo nave da parte di tutti gli altri Lavoratori presenti.

#### **Art. 7 Identificazione dei Lavoratori Addetti alla gestione delle emergenze delle imprese portuali**

1. Allo scopo di consentire la rintracciabilità dei Lavoratori qualificati e nominati quali Addetti alla gestione delle emergenze, si dispone che gli stessi indossino un dispositivo mobile (fascia, etichetta a strappo, adesivo a discrezione del Datore di Lavoro) posizionato in maniera visibile sul Lavoratore, come di seguito indicato:

	identifica gli Addetti all'Antincendio
	identifica gli Addetti al Primo Soccorso
	identifica gli Addetti al Primo Soccorso abilitati all'utilizzo del Defibrillatore Automatico Esterno (=D.A.E.)

### **Art. 8 Messa a disposizione del DAE**

1. Ogni Impresa terminalista dovrà mettere a disposizione in Terminal e mantenere in perfetto stato di efficienza un DAE.
2. Il DAE dovrà essere reso disponibile all'interno di un ambiente protetto posto in una zona facilmente raggiungibile la cui posizione dovrà essere segnalata all'ingresso del Terminal.
3. Il Datore di Lavoro dell'Impresa terminalista si impegna a promuovere tra i propri Lavoratori l'attuazione di sessioni formative finalizzate all'abilitazione non professionale all'utilizzo del DAE.

### **Art. 9 Messa alla prova delle procedure di emergenza**

1. Tutte le Imprese terminaliste dovranno organizzare e attuare con frequenza almeno annuale una prova di gestione delle proprie procedure di emergenza con il coinvolgimento del personale operante sia a terra che a bordo nave.
2. Delle prove di emergenza, una volta pianificate, dovrà essere data notizia all'Area Sicurezza di AdSP MAO, al fine di consentire a un componente del Nucleo Ispettivo di prenderne parte con ruolo di Osservatore.
3. L'Impresa terminalista dovrà redigere un report descrittivo della prova di emergenza effettuata dove dovranno essere identificati almeno:
  - a. data, luogo, ora di inizio e ora di conclusione, identificazione della nave ormeggiata;
  - b. tipologia di scenari ipotizzati, quali, a titolo di esempio: infortunio, malore, versamento di sostanze pericolose a terra, a mare o a bordo



- nave, incendio. La singola prova di emergenza potrà integrare anche più di uno degli scenari esemplificati;
- c. elenco delle imprese coinvolte e numero complessivo degli operatori che hanno partecipato all'esercitazione;
  - d. nominativo e firma degli operatori che hanno svolto funzioni di Addetto alla gestione dell'emergenza, dei Preposti e dei Dirigenti in servizio, del RSPP e degli ASPP presenti;
  - e. descrizione dello svolgimento dell'esercitazione con rilevamento dei tempi occorsi per ciascuna fase dell'intervento;
  - f. messa in evidenza dei punti di forza e dei punti di debolezza resisi evidenti, identificando anche le azioni di miglioramento ritenute necessarie da parte dei coordinatori della prova di emergenza.
4. Il report di cui al precedente Comma 3 dovrà essere trasmesso all'Area Sicurezza di AdSP MAO entro 48 ore dalla conclusione della prova all'indirizzo di posta elettronica [pec@cert.porto.trieste.it](mailto:pec@cert.porto.trieste.it).

#### **Art. 10 Disposizioni finali**

1. La presente Ordinanza entra in vigore con decorrenza immediata, annullando e sostituendo l'Ordinanza AdSP MAO n° 85/2019.
2. Entro n. 60 giorni dall'emissione della presente Ordinanza le Imprese terminaliste e le Imprese di Operazioni portuali operanti nel ciclo RO-RO dovranno revisionare con data certa il proprio Documento di Valutazione dei Rischi e dare piena applicazione a quanto modificato dalla presente Ordinanza con particolare riferimento a quanto oggetto di modifica, ovvero Art. 1 Co. 4 Let. d, Art. 3 Co. 4 e 5, Art. 4 Co. 2, Art. 5 Co. 2 e 3, Art. 6 Co. 1.
3. Nelle more dell'entrata in vigore delle modifiche introdotte dalla presente revisione dell'Ordinanza, le funzioni di "Segnalatore" dovranno essere eseguite da Lavoratori a tale funzione dedicati in via esclusiva, anche se individuati tra le fila dell'equipaggio della nave.
4. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservare e fare osservare la presente Ordinanza. I contravventori saranno puniti ai sensi dell'Art. 1174 del Codice della Navigazione, qualora il fatto non costituisca reato.
5. In assenza di "Segnalatori" a bordo traghetto, le operazioni portuali in atto andranno sospese.

22 LUG. 2021

Il Presidente

Zeno D'Agostino