

CONSORZIO FORMAZIONE POLCEVERA- CONVEGNO A GENOVA

# Sicurezza sul lavoro in porto norme ancora disattese

Il 26 novembre 2025 a Genova, nell'aula magna dell'ITN San Giorgio, il Consorzio Formazione Polcevera ha organizzato il convegno dal titolo "La sicurezza sul lavoro (safety) nel settore marittimo e portuale", un appuntamento di grande attualità, ricco di spunti, professionalità e partecipazione. CFP è un ente di formazione professionale molto conosciuto, accreditato da Regione Liguria, che si occupa di progettazione e realizzazione di interventi formativi; è una realtà consolidata, che collabora stabilmente con le più importanti aziende del panorama genovese e nazionale. Il settore dei trasporti e della gestione e movimentazione delle merci si caratterizza ancora oggi come uno dei comparti produttivi a più elevato rischio di incidenti sul lavoro, sebbene negli ultimi anni siano stati compiuti progressi in termini di prevenzione e di contrasto a situazioni di pericolo; prova ne è la flessione dell'8% dei casi denunciati tra il 2019 ed il 2023 secondo i dati messi a disposizione dall'Inail, a fronte di una diminuzione del 7% a livello nazionale. Le morti sul lavoro in ambito portuale rappresentano un tragico problema, come dimostrano i drammatici incidenti nello scalo sotto la Lanterna, fra i quali alcuni con esiti mortali, accaduti a fine 2024 e inizio 2025, quando purtroppo un operaio è stato travolto da una ralla, ossia il trattore per i semirimorchi, un altro è rimasto schiacciato da materiali mentre era all'opera su un'imbarcazione. Scioperi dei lavoratori e richieste sindacali di maggiore sicurezza e interventi urgenti per prevenire le "morti bianche", evidenziano criticità sistemiche nel settore portuale italiano. Durante la conferenza, coadiuvati dal moderatore **Alessandro Ballardin**, responsabile dell'Ente di formazione CFP, si sono alternati tanti partecipanti qualificati; tra i diversi relatori, anche Giovanni Lettich, presidente nazionale del Collegio Capitani, di cui più avanti riportiamo la sintesi del discorso, centrato sul lavoro del comandante della nave.

Tutti d'accordo i partecipanti sul valore della formazione nella prevenzione degli incidenti, sulla chiarezza delle regole in materia, ma qualcosa ancora non funziona... Il primo a introdurre la conferenza, il cap. **Giovanni Sala**, ha ricordato come i morti sul lavoro non cessino di procurare allarme, nonostante la presenza delle norme sulla sicurezza; evidentemente esse non vengono applicate... E' seguito l'intervento del C.F. (CP) **Vincenzo Paolo Leone**, capo servizi sicurezza navigazione della Direzione marittima di Genova che, citando i quattro pilastri giuridici internazionali (Solas, Marpol, Stcw, Mlc), ha raccontato l'opera di controllo effettuata a bordo delle navi da parte della Capitaneria, a vantaggio dei marittimi e del loro benessere. Quindi hanno parlato **Davide Carongiu** dell'Autorità portuale, **Riccardo Farina** di Zincaf, **Egidio Massone** di San Giorgio del Porto, **Gabriele Mercurio** dirigente Asl 3.

Quest'ultimo ha fornito all'uditorio alcuni numeri significativi riguardanti i dati infortunistici nelle operazioni portuali e nelle riparazioni navali: dal 2005 al 2023 i casi denunciati hanno subito una leggera flessione, sia per indice di frequenza, di incidenza e di gravità. Permangono tuttavia molte criticità in un ambiente complesso come lo scalo genovese, dove gli standard devono essere sempre elevati. In un caso su tre gli incidenti registrati sono dovuti rispettivamente a investimenti (lavoro portuale) e a caduta di oggetti dall'alto (riparazioni navali). Purtroppo la situazione andrebbe monitorata con maggiori disponibilità e strumenti: l'ispettorato del Lavoro e Asl operano con risorse limitate. In questo quadro delicato, ciò che è avvenuto in porto a Genova, all'inizio di dicembre, costituisce un mancato incidente grave, denunciato dai lavoratori presso il Genoa Port Terminal. I giornali nei giorni successivi hanno dato risalto all'accaduto: durante le operazioni di sbarco/imbarco di una nave porta contenitori, si è verificato il distacco della pesante attrezzatura di sollevamento della gru di banchina, con la conseguente caduta del container sul semirimorchio condotto da un operatore. Fortunatamente, nessuno si è fatto male. A seguito di questo "near miss" nello scalo, i lavoratori hanno denunciato la carenza di personale ispettivo dell'Autorità portuale.

Al convegno di Genova, sono quindi seguiti gli interventi dell'avvocato **Francesco Brignola**, **Andrea Sassano**, **Maurizio Iannetti** (Rimorchiatori Riuniti), **Giovanni Lettich**, **Daniela Fabbricatore** (capopila del porto), **Maurizio Bosia** (Ispettorato del lavoro) **Flavio Bertorello** (Ormeggiatori del porto) e **Ciancio Romano** (responsabile UOT INAIL).

Il presidente del Collegio Capitani in particolare, a proposito di sicurezza, ha voluto affrontare il problema della stanchezza a bordo dei comandanti, sollevando la domanda se il Codice della Navigazione tenga conto in maniera coerente delle normative internazionali al riguardo. La MLC non distingue tra i ruoli della Gente di mare, stabilendo che l'orario di lavoro e di riposo sia regolamentato precisamente per tutti: al punto A2.3 e quindi al punto 4, dove stabilisce che "ogni stato membro terrà conto dei pericoli che comporta un affaticamento della Gente di mare per quelli i cui compiti incidono sulla sicurezza della navigazione e sulla gestione in sicurezza dell'esercizio della nave". Invece il Codice della Navigazione all'art. 298 stabilisce che il Comandante sia sempre presente all'arrivo alla partenza e "in ogni circostanza in cui la navigazione presenti particolari difficoltà". "Le due disposizioni - si è chiesto Lettich - potrebbero andare in contrasto? Occorre fare chiarezza a tale riguardo, almeno introdurre il dibattito sul punto, cosa che non è stata ancora recepita da nessuna parte".

B.A.



Alessandro Ballardin, Giovanni Sala, Davide Carongiu, Vincenzo Paolo Leone



ASSIST ENERGY

**ASSIST ENERGY**  
 The energy optimization solution for owners and operators.  
 The system collects and elaborates the information from the automation in real time and provides support to the decision-making process both onboard and ashore.

**CETENA**  
 S.p.A.