

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'uditore 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. Permaneggono 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: 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**, **Danilo Fabbriatore** (capopilotato 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
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.