

Manuale operativo delle ispezioni *safety*



Ed. 2022



Autorità di Sistema Portuale
del Mare di Sardegna

Porti di: Cagliari | Olbia | Porto Torres | Oristano | Golfo Aranci | Portofino | Santa Teresa Gallura | Arborea

D.O.I. Direzione Occupazione ed Impresa

Indice

➤ Premessa	pag. 3
➤ Introduzione	pag. 4
➤ Le normative sulla <i>safety</i> portuale	pag. 5
➤ Il personale ispettivo	pag. 8
➤ Gli accessi sui luoghi di lavoro	pag. 10
➤ L'interfaccia con i lavoratori e con le imprese portuali	pag. 13
➤ L'interfaccia con gli altri uffici dell'A.d.S.P.	pag. 16
➤ L'interfaccia con gli altri Enti	pag. 17

Premessa

L'ambiente portuale è estremamente poliedrico e complesso, e proprio per questo risulta per molti aspetti affascinante, cangiante e ricco di interesse.

Come tutti gli operatori sanno bene, ogni porto è differente dall'altro, ed anche ciascun giorno, nell'ambito dello stesso porto, è differente da quello che lo ha preceduto e da quello che lo seguirà.

Queste caratteristiche, se da un lato contribuiscono a far affrontare ogni giornata lavorativa con uno spirito di curiosità e di propensione all'apertura ed all'elasticità mentale, dall'altro – soprattutto per chi svolge attività ispettive – rappresentano una sfida da superare per applicare le vigenti normative a fattispecie mai uguali.

Nella mutevolezza delle situazioni, l'Ispettore portuale deve trovare il giusto equilibrio tra teoria e pratica, tra astrattezza e realtà.

Egli ha l'arduo compito di portare le fredde norme in nave ed in banchina, e di trasformarle in azioni vive e palpitanti, trasmettendone l'essenza ai soggetti controllati, che hanno sì, il dovere di rispettare la legge, ma hanno anche il diritto di essere oggetto di verifiche chiare, comprensibili e, per quanto possibile, professionalmente arricchenti. Ma anche l'Ispettore, nello svolgimento della propria missione, è soggetto ad un lungo elenco di obblighi e di responsabilità, di ordine sia pratico, sia giuridico che, non per ultimo, etico.

Ecco perché un Manuale Operativo può contribuire a tracciare un solco, anzi, una scia, visto che il mare è proprio lì, a due passi: l'auspicio è che controllori e controllati, nelle pagine seguenti, riescano a trovare la giusta ispirazione per svolgere al meglio, con rispetto, con collaborazione, con empatia, le proprie attività, nell'interesse della sicurezza e nell'interesse del porto.

Il Presidente
Prof. Avv. Massimo Deiana

Introduzione

E' impossibile risalire, storicamente parlando, all'esatto momento in cui nacquero il commercio via mare e, di conseguenza, i primi porti.

Di sicuro, i porti hanno da sempre rappresentato, e rappresentano anche al giorno d'oggi, fulcri e snodi di vitale importanza dal punto di vista economico e militare.

La fervente attività che vi si svolge, ha tuttavia rappresentato nel corso del tempo anche un fattore di rischio per la sicurezza degli operatori portuali, in primis quella dei lavoratori addetti allo scarico ed al carico delle merci.

L'evoluzione tecnologica che, dal dopoguerra in poi, ha innalzato la produttività dei porti (basti pensare all'introduzione rivoluzionaria del traffico containerizzato), se da un lato ha contribuito a migliorare la sicurezza dei lavoratori portuali, dall'altro ha introdotto nuovi fattori di rischio fino a quel momento sconosciuti.

Negli ultimi decenni vari soggetti sovranazionali e nazionali hanno affrontato la questione della *safety* portuale, cercando di fornire modelli comportamentali virtuosi o di dettare puntuali contributi normativi allo scopo di prevenire i rischi, privilegiare la formazione e l'informazione dei lavoratori, introdurre strumenti di lavoro utili a ridurre la possibilità di incorrere in un infortunio sul lavoro.

Nelle pagine che seguono, verranno riepilogate le norme attualmente vigenti nel campo della *safety* portuale, dopodichè verranno affrontate le relative attività ispettive, analizzandole dai diversi punti di vista del controllore e del controllato.

Poichè, infine, tali attività sono considerate dall'A.N.A.C. possibili fonti di rischio corruttivo, esse saranno esaminate anche nell'ottica di ridurre tale rischio, mediante il loro incardinamento in procedure chiare e trasparenti, il tutto in conformità al vigente Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza.

Le normative sulla *safety* portuale

La sicurezza del lavoro in porto non ha, sfortunatamente, un unico testo normativo di riferimento, ma le disposizioni ad essa relative vanno ricercate scorrendo diverse fonti che ne individuano i contorni ed i contenuti.

A livello nazionale, come noto, la sicurezza è stata regolata con il testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro, il D.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e ss.mm.ii., recante “Attuazione dell’articolo 1 della Legge 3 agosto 2007, n. 123 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro”.

Tale riferimento normativo è fondamentale perché, nonostante non accenni quasi mai alla specifica realtà portuale, prevede e disciplina comunque i soggetti e gli strumenti con i quali gli Ispettori devono interfacciarsi nel corso della propria attività.

Ad esempio, le figure del datore di lavoro e dei preposti, dell’R.S.P.P. (Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione), del medico competente e dell’R.L.S.

(Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza), le procedure di valutazione dei rischi che sfociano nella redazione del D.V.R. (Documento di Valutazione dei Rischi) e via dicendo.

Soltanto all’art. 13 (Vigilanza), comma 3, c’è un riferimento esplicito ai porti ed alle Autorità Portuali (adesso Autorità di Sistema Portuale), che si riporta di seguito:

*“In attesa del complessivo riordino delle competenze in tema di vigilanza sull’applicazione della legislazione in materia di salute e sicurezza sui luoghi di lavoro, **restano ferme le competenze in materia di salute e sicurezza dei lavoratori attribuite** alle autorità marittime a bordo delle navi ed in ambito portuale, agli uffici di sanità aerea e marittima, **alle autorità portuali ed aeroportuali, per quanto riguarda la sicurezza dei lavoratori a bordo di navi e di aeromobili ed in ambito portuale ed aeroportuale nonché ai servizi sanitari e tecnici istituiti per le Forze armate e per le Forze di polizia e per i Vigili del fuoco; i predetti servizi sono competenti altresì per le aree riservate o operative e per quelle che presentano analoghe esigenze da individuarsi, anche per quel che riguarda le modalità di attuazione, con decreto del Ministro competente, di concerto con il Ministro del lavoro, della salute e delle politiche sociali.**”*

L'inclusione delle A.d.S.P. tra gli organi di vigilanza nazionali, con una competenza "speciale" circoscritta alle navi ed all'ambito portuale (bordo e terra, quindi, come già chiarito nel D.Lgs. 272/99 – vedasi successiva pag. 7), rappresenta una conferma delle relative competenze in materia di salute e sicurezza dei lavoratori, le quali erano già, peraltro, presenti nel testo principe della riformata portualità italiana.

La Legge 28 gennaio 1994, n. 84, recante "Riordino della legislazione in materia portuale" e le sue successive modifiche ed integrazioni (in particolare il D.lgs. 4 agosto 2016, n. 169 recante "Riorganizzazione, razionalizzazione e semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 28 gennaio 1994, n. 84, in attuazione dell'articolo 8, comma 1, lettera f), della legge 7 agosto 2015, n. 124"), individua chiaramente l'A.d.S.P. quale soggetto controllore con competenza sulla sicurezza ed igiene del lavoro.

In particolare:

- Articolo 6, comma 4

L'Autorità di sistema portuale nel perseguimento degli obiettivi e delle finalità di cui all'articolo 1 svolge i seguenti compiti:

a) indirizzo, programmazione, coordinamento, regolazione, promozione e controllo, anche mediante gli uffici territoriali portuali secondo quanto previsto all'articolo 6-bis, comma 1, lettera c), delle operazioni e dei servizi portuali, delle attività autorizzatorie e concessorie di cui agli articoli 16,17 e 18 e delle altre attività commerciali ed industriali esercitate nei porti e nelle circoscrizioni territoriali. All'autorità di sistema portuale sono, altresì, conferiti poteri di ordinanza, anche in riferimento alla sicurezza rispetto a rischi di incidenti connessi alle attività e alle condizioni di igiene sul lavoro ai sensi dell'articolo 24.

-
- Articolo 24, comma 2bis

Ferme restando le attribuzioni delle unità sanitarie locali competenti per territorio, nonché le competenze degli uffici periferici di sanità marittima del Ministero della sanità, spettano alle Autorità di sistema portuale i poteri di vigilanza e controllo in ordine all'osservanza delle disposizioni in materia di sicurezza ed igiene del lavoro ed i connessi poteri di polizia amministrativa

Infine, ancora a livello nazionale, il legislatore ha previsto una norma specifica, rappresentata dal Decreto Legislativo 27 luglio 1999, n. 272, recante "Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori nell'espletamento di operazioni e servizi portuali, nonché di operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale, a norma della legge 31 dicembre 1998, n. 485".

Ogni realtà portuale, ovviamente, arricchisce e dettaglia le fonti nazionali attraverso proprie norme di carattere locale, di solito tramite decreti od ordinanze volte a disciplinare nello specifico, per singoli porti o per sistemi portuali, la materia del lavoro portuale e della sicurezza.

Possono inoltre sussistere singole disposizioni o prescrizioni imposte alle imprese portuali negli atti autorizzativi per lo svolgimento delle loro attività tipiche.

Dal punto di vista delle fonti internazionali, o meglio sovranazionali, è opportuno richiamare il Codice di buone pratiche dell'I.L.O. (International Labour Organization) sulla sicurezza e salute dei porti il quale, pur non essendo uno strumento giuridicamente vincolante, fornisce utili raccomandazioni pratiche con lo scopo di innalzare il livello di sicurezza e salute nei porti di tutto il mondo, nonché la Convenzione I.L.O. n. 152 del 1979 relativa alla sicurezza e all'igiene del lavoro nelle operazioni portuali, ratificata con la L. 19 novembre 1984, n. 862.

Il personale ispettivo

Il personale addetto alle ispezioni portuali, come da C.C.N.L. dei lavoratori dei porti, deve essere inquadrato almeno al II° livello. Eventuale personale di livello inferiore potrà partecipare alle ispezioni in qualità di Assistente Ispettore portuale.

Solo personale dell’A.d.S.P. assegnato alla D.O.I. (Direzione Occupazione ed Impresa) – Uffici Lavoro Portuale, potrà svolgere funzioni ispettive, ed esclusivamente previa individuazione formale a mezzo O.d.S. dirigenziale.

Il suddetto personale, oltre alla preparazione teorica di base (comprovata peraltro al momento dell’assunzione mediante concorso pubblico), dovrà essere opportunamente formato a cura dell’A.d.S.P., attraverso approfondimenti *in house* a cura del Dirigente D.O.I. o di figura da esso delegata ed attraverso un congruo periodo di affiancamento agli altri Ispettori portuali già in servizio.

Gli Ispettori portuali dovranno attenersi alle Disposizioni particolari ad essi afferenti inserite all’interno del vigente Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza.

In particolare, e con riferimento al Piano 2022-2024, dovranno:

- a) svolgere la propria attività nell’ambito dei fini perseguiti dall’A.d.S.P., assumendo, quali valori fondamentali, l’imparzialità, l’obiettività, l’efficienza, la riservatezza professionale e la trasparenza, ed attenendosi ai principi di onestà ed integrità;

A tal proposito, al fine di rendere il più possibile obiettiva, efficiente ed imparziale ciascuna ispezione, l’A.d.S.P. ha adottato, con O.d.S. n. 19/2020 del 20 ottobre 2020, modificato dall’O.d.S. n. 1/2022 del 7 febbraio 2022, due apposite check-list di controllo da utilizzare durante lo svolgimento delle ispezioni portuali da parte del personale D.O.I. Lavoro portuale di tutte le sedi dell’Ente. Trattandosi di una check-list “a spunta”, il controllo risulta essere più rapido ed assolutamente neutrale. Inoltre, ogni report ispettivo viene firmato dall’Ispettore che lo ha effettuato, vistato dal Dirigente D.O.I., protocollato e raccolto in apposita cartella presso il competente ufficio, in modo da garantire la massima trasparenza e correttezza anche formale.

-
- b) astenersi da qualsiasi azione arbitraria e da qualsiasi trattamento preferenziale, e dal manifestare, direttamente o indirettamente, orientamenti politici o ideologici tali da ingenerare dubbi sull'imparzialità del proprio operato;
 - c) garantire il rispetto della vigente normativa in materia di riservatezza e la segretezza delle ragioni che hanno dato origine all'accertamento, nei limiti indicati dall'A.d.S.P., non utilizzando per fini privati le informazioni di cui dispongono per ragioni d'ufficio;

Allo scopo di mantenere il massimo riserbo sugli accertamenti da eseguire, il personale decide di svolgere l'attività ispettiva solamente il giorno antecedente la medesima, e normalmente in maniera randomica, ovvero senza uno schema prefissato. Il Dirigente abitualmente consente a che le verifiche possano avvenire in qualunque giorno della settimana, festivi inclusi, ed in qualunque fascia oraria, diurna o notturna che sia. Ciò ovviamente azzerà le possibilità che i soggetti ispezionati possano organizzarsi in anticipo eludendo il "fattore sorpresa", imprescindibile per qualunque attività di vigilanza.

- d) non lasciarsi in alcun modo influenzare da pressioni indebite di qualsiasi tipo, da chiunque esercitate, né da interessi personali e finanziari;
- e) svolgere la propria attività ispettiva (possibilmente) in forma collegiale, coordinandosi efficientemente con gli altri soggetti che svolgono attività di vigilanza nei porti (A.S.L., Capitaneria di Porto, ecc.).

A tal proposito, giova rammentare che i controlli di vigilanza e sicurezza (safety) vengono determinati annualmente in sede di Comitato Regionale Coordinamento, costituito ai sensi del D.P.C.M. 21 dicembre 2007 ed al D.lgs. n. 81/2008, art. 7, ed inseriti ufficialmente nel relativo Piano Operativo Integrato di Vigilanza e Prevenzione, avente validità annuale. Al suo interno, sono previste ispezioni svolte in forma esclusiva dal personale dell'A.d.S.P. nonché un certo numero di ispezioni, preventivamente concordate, da svolgersi congiuntamente al personale delle locali Autorità Marittime e/o dei Servizi PreSAL delle locali A.T.S. Sardegna.

Gli accessi sui luoghi di lavoro

Il personale Ispettivo procede alla sua attività in modo da poter essere facilmente riconoscibile, ed utilizzando gli opportuni d.p.i. previsti dal D.V.R. dell'A.d.S.P.

In tal senso, in sede di ispezione, il personale abitualmente indossa, sopra i propri abiti, gli indumenti (giaccone o casacchina) ad alta visibilità forniti dall'Ente, su cui è impresso il logo dell'Ente e/o la dicitura "Port Authority", oltre ad apposite calzature antinfortunistiche, il casco antiurto e quant'altro previsto o semplicemente opportuno in relazione all'ispezione da svolgere.

Inoltre, gli Ispettori portuali devono portare sempre con sé la tessera identificativa rilasciata dall'Ente, oltre al necessario per svolgere l'intervento (check-list, elenchi avviamenti e quant'altro).

In generale, quindi, affinché l'attività ispettiva non costituisca un pericolo né per sé né per gli altri operatori presenti, l'Ispettore deve attenersi a quanto previsto dal D.V.R. dell'Ente. Per quanto non previsto, le sue azioni devono ispirarsi alle disposizioni vigenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro (ad esempio non transitare in prossimità dei mezzi operativi in movimento oppure al di sotto di carichi sospesi), oltre che al comune buon senso.

In particolare, all'atto di accedere a bordo di una nave per verificare il corretto svolgimento delle operazioni portuali ivi in corso, l'Ispettore deve identificarsi con il personale di bordo (normalmente il Primo Ufficiale) e chiedere di avere il nominativo trascritto sui registri di accesso del bordo. Sovente, con le navi di linea, per forza di cose ispezionate con una certa frequenza, c'è una conoscenza diretta con il personale di bordo, per cui il passaggio della trascrizione sui registri può essere bypassato, ma comunque è necessario ottenere l'assenso del personale di bordo prima di avviare l'ispezione.

Fondamentale, in questa fase, appare la buona conoscenza della lingua inglese, ed in particolare dei termini nautici, posto che l'equipaggio delle navi non di linea è abitualmente non italiano, e spesso extra-UE. L'Ente si impegna a far frequentare al proprio personale ispettivo appositi corsi di formazione e/o aggiornamento in tale ambito.

Non sempre le operazioni di accesso in nave si svolgono con la richiesta velocità da parte del personale di bordo, e ciò può inficiare la bontà dell'attività ispettiva, poiché nell'attesa di essere registrati si possono perdere alcuni aspetti connessi alla sicurezza che, al contrario, devono essere colti nell'immediatezza.

Per ovviare a tale problematica, nel giugno 2021 l'Ente ha scritto una nota a tutte le compagnie di navigazione che scalano nei porti di competenza, con la quale si è cercato di tracciare un *modus operandi* che contemperasse le esigenze/responsabilità ispettive con le altrettanto riconosciute incombenze del bordo in ottica *security*.

Si riporta lo stralcio della comunicazione relativo a tale aspetto, rispetto al quale nessuna compagnia di navigazione ha mosso obiezioni.

“Nello stesso momento in cui il personale di bordo darà il proprio assenso all'accesso a bordo delle maestranze portuali, anche l'ispettore portuale dipendente da questa Autorità, debitamente equipaggiato con indumenti ad alta visibilità muniti di apposite scritte identificative, accederà a bordo nave e consegnerà il proprio tesserino di riconoscimento al personale di bordo presente alle rampe, iniziando senza indugio la propria attività di vigilanza. Nel frattempo, il personale di bordo avrà il tempo di registrare l'accesso utilizzando i dati del badge, che potrà quindi essere restituito al termine dell'intervento ispettivo.”

Per agevolare ulteriormente la celerità e l'efficienza delle attività ispettive, sono inoltre stati, nella medesima occasione, comunicati i nominativi del personale dipendente che esegue i sopralluoghi presso i porti di competenza dell'Ente, trasmettendo altresì copia dei relativi badge identificativi.

L'A.d.S.P. ritiene in tal modo di aver massimizzato la trasparenza dell'interfaccia nave-Ispettori, tracciato una linea di lavoro condivisa e chiarito in maniera univoca un delicato aspetto dell'attività ispettiva che, in passato, aveva creato qualche piccola difficoltà.

È infine buona prassi, in caso di arrivo di più navi in un lasso di tempo abbastanza ristretto, procedere alle ispezioni su ciascuna di esse, partendo ad esempio dalla prima in arrivo in porto in orario mattutino e terminando con l'ultima della mattinata, in modo da garantire la massima imparzialità possibile tra navi e compagnie di navigazione.

Le medesime considerazioni ed i medesimi accorgimenti relativi alla corretta identificazione del personale ispettivo dell'Ente valgono anche per l'accesso dello stesso

all'interno di un terminal. Anche in questo caso, pur senza sussistere l'obbligo di preannunciare l'intervento ispettivo al terminalista, il personale dell'A.d.S.P. dovrà identificarsi e procedere al sopralluogo correttamente equipaggiato, rispettando le disposizioni di *security* del terminal ma, al tempo stesso, svolgendo la propria attività senza ingiustificati rallentamenti.

Per quanto riguarda l'accesso su banchine pubbliche, gli Ispettori, oltre ai richiamati obblighi inerenti al corretto equipaggiamento, devono comunque, in caso di attività da svolgersi in area ad accesso ristretto, mostrare la propria tessera identificativa su richiesta del personale GPG ai varchi, e rispettare, come già illustrato, quanto previsto dal D.V.R. dell'A.d.S.P. in relazione al tipo di sopralluogo effettuato.

Le funzioni ed i compiti degli Ispettori portuali dell'A.d.S.P. del Mare di Sardegna sono specificati all'art. 6 dell'Ordinanza n. 45/2021 del 20 dicembre 2021.

L'interfaccia con i lavoratori e con le imprese portuali

L'Ispettore portuale, nello svolgere la propria attività, deve prima di tutto rappresentare un esempio nei confronti dei lavoratori soggetti al controllo. Come tale, egli ha l'obbligo, anche etico, di svolgere l'ispezione perfettamente equipaggiato ed in totale conformità alle norme di *safety*.

L'interfaccia deve sempre avvenire nell'ambito dell'educazione, del reciproco rispetto dei ruoli, della correttezza e dell'equità.

In caso di presenza in un porto di più imprese portuali, le ispezioni dovranno avere ad oggetto in maniera equilibrata ciascuna di esse, senza quindi focalizzarsi su una piuttosto che sulle altre, a meno che non vi siano particolari ragioni per farlo (ad esempio la verifica di particolari comportamenti o situazioni meritevoli di attenzione). L'evento ispettivo deve avere, ove opportuno e possibile, anche una valenza informativa e formativa. L'Ispettore può cogliere l'occasione (una pausa nelle lavorazioni o un particolare evento o comportamento) per parlare con i lavoratori presenti, fornire loro chiarimenti, indicazioni, suggerimenti o quant'altro ritenuto appropriato per contribuire alla costruzione della "cultura del buon lavoro", in particolare nei confronti dei lavoratori più giovani.

È inoltre opportuno mantenere rapporti corretti e cordiali con datori di lavoro e preposti, fornendo loro, e ricevendo da loro, gli adeguati contatti diretti che potrebbero essere reciprocamente utili in caso di situazioni di emergenza, di richiesta informazioni o di semplici segnalazioni.

Come noto (anche agli stessi lavoratori portuali...), gli Ispettori dell'A.d.S.P. non sono titolari del potere sanzionatorio che la legge ha invece affidato ad altri soggetti, come gli Ispettori del Servizio PreSAL delle AA.SS.LL.

Ciò significa che eventuali comportamenti non corretti ravvisati nel corso delle lavorazioni non possono essere puniti con una multa.

Per questo motivo, l'impronta formativa-informativa-preventiva che l'Ispettore deve dare alla propria attività è di fondamentale importanza affinché il comportamento del lavoratore portuale venga lentamente e pazientemente modellato, in una sorta di *imprinting* lavorativo quotidiano, rendendolo infine allineato alla cogenza delle norme di *safety*.

All'atto dell'ispezione, il personale dell'A.d.S.P. può, ai sensi dell'Ordinanza n. 45/2021 del 20 dicembre 2021, procedere anche ad una verifica della correttezza del personale delle imprese avviato al lavoro.

La suddetta Ordinanza, infatti, prevede l'obbligo, da parte del datore di lavoro, di comunicare con congruo anticipo i nominativi e gli orari del proprio personale in turno. Tali informazioni risultano ovviamente preziose per gli Ispettori, che possono così verificare, durante il sopralluogo, tramite esibizione del documento di identità o della tessera di riconoscimento rilasciata dalla stessa A.d.S.P., la composizione delle "mani" lavorative e la loro corrispondenza con quanto ricevuto dalla relativa impresa.

Nella citata Ordinanza sono inoltre formalizzate le procedure che gli Ispettori devono seguire in caso di rilevazione di irregolarità durante il sopralluogo. Ciò rappresenta un passaggio di fondamentale importanza, posto a tutela sia degli Ispettori che dei soggetti controllati.

Gli Ispettori, in caso di accertate violazioni, non hanno quindi la possibilità di porre in essere atti o processi non contemplati dall'Ordinanza, il tutto nella massima trasparenza e con la possibilità, da parte del soggetto contestato, di verificare la correttezza dell'operato dei controllori e la sua rispondenza a quanto previsto dalla norma.

L'Ordinanza, inoltre, individua in maniera univoca coloro ai quali sono affidati i compiti di vigilanza e controllo ed i connessi poteri di polizia amministrativa,

Articolo 5 – Polizia amministrativa

I compiti di vigilanza e controllo ed i connessi poteri di polizia amministrativa citati in premessa vengono esercitati dal personale appartenente alla D.O.I. – Direzione Occupazione ed Impresa dell'A.d.S.P. del Mare di Sardegna preposto all'esercizio dell'attività ispettiva, di vigilanza e controllo delle attività portuali di cui agli artt. 16, 17 e 18 della L. 84/1994 e ss.mm.ii., individuato con appositi ordini di servizio (Servizio Ispettivo).

nonché le conseguenze alle contestazioni, richiamando in tal senso la superiore fonte normativa del D.Lgs. n. 272/99:

Articolo 7 – Rilevazione di irregolarità e conseguenze

(omissis)

Le conseguenze alle citate contestazioni saranno pertanto le seguenti:

- 1) in caso di contestazione di cui al precedente art. 7, punto 1), l'attività potrà essere sospesa fino al ripristino delle condizioni di regolarità;*
 - 2) in caso di contestazioni scritte di cui al precedente art. 7, punto 2) l'A.d.S.P. del Mare di Sardegna potrà sospendere, con proprio atto motivato e per un periodo non superiore a tre mesi, il titolo autorizzatorio rilasciato e necessario all'esercizio delle attività, in conformità a quanto previsto dall'art. 60 del D.Lgs. n. 272/99.*
-

L'interfaccia con gli altri uffici dell'A.d.S.P.

L'Ispettore portuale, nello svolgimento delle proprie funzioni tipiche sin qui esaminate, può mettere la propria professionalità a disposizione degli altri uffici dell'A.d.S.P., nello spirito della più profonda e leale collaborazione che contraddistingue l'operato degli Enti pubblici.

In tal senso, pertanto, potrà segnalare, anche attraverso mezzi informali come telefono o app, ovvero utilizzando la propria e-mail lavorativa, eventuali situazioni, eventi o assetti che, a proprio giudizio, potrebbero essere fonte di pericolo o semplicemente che siano meritevoli di un approfondimento da parte dell'ufficio presumibilmente competente.

Tra queste segnalazioni possono ad esempio rientrare lievi danneggiamenti alle strutture portuali, occupazioni di suolo demaniale, presenza di rifiuti in ambito portuale, malfunzionamenti degli impianti e via dicendo.

La costante presenza degli Ispettori portuali nelle aree operative dei porti del sistema e la fitta rete di interrelazioni esistente tra essi e gli operatori del porto sono considerate a tutti gli effetti dall'A.d.S.P. una risorsa preziosa, atta a prevenire situazioni di maggior rischio e pericolosità.

L'interfaccia con gli altri Enti

Come già accennato (cfr. pag. 9), le ispezioni possono essere condotte congiuntamente ad altri soggetti vigilanti, in particolare con i militari dell'Autorità Marittima/Capitaneria di Porto - Guardia Costiera e/o con il personale dell'Azienda Regionale della Salute ARES e delle relative AA.SS.LL. – Servizi Prevenzione e Sicurezza del Lavoro (SPreSAL).

Il Piano Operativo Integrato di Vigilanza e Prevenzione prevede un numero minimo di sopralluoghi prestabilito congiuntamente, da svolgersi nell'arco dell'anno.

Le modalità di esecuzione sono sostanzialmente le medesime delle ispezioni svolte singolarmente: l'accordo sulla data viene stabilito a ridosso dell'intervento, sulla base dei relativi impegni nonché dell'effettivo svolgimento di attività nel porto di riferimento, e resta naturalmente riservato per non inficiare la bontà della verifica.

Il personale interessato accede con gli accorgimenti descritti nei paragrafi precedenti, ed al termine dell'ispezione ogni intervenuto redige un report che può essere scambiato su richiesta degli altri.

I sopralluoghi congiunti, pur essendo svolti con rappresentanti di soggetti ispettori aventi potere sanzionatorio, rappresentano anch'essi sovente un'occasione di formazione e di informazione a favore dei lavoratori portuali, che hanno la possibilità di interfacciarsi con qualificati rappresentanti di altre istituzioni dai quali ricevere preziose indicazioni finalizzate alla prevenzione dell'evento infortunistico piuttosto che al sanzionamento di un comportamento scorretto.