

Documento Unico di Valutazione del Rischio da Interferenze  
elaborato ai sensi dell'art. 26 del D. Lgs. N° 81 del 09 Aprile 2008  
per l'individuazione dei rischi specifici del luogo di lavoro e relative  
misure adottate per eliminare o ridurre le interferenze.

Ente concedente: Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale,  
Via Piano dell'Ucciardone n. 4 – 90139 Palermo (PA).

Datore di Lavoro: Dott. Pasqualino Monti – delega al Dott. Renato Coroneo.

Medico Competente: Dott.ssa Benedetta Passarello.

RLS: Sig. Rosario Salvatore Brandi.

RSPP: Dott.ssa Fiora Sodo.

ASPP: Sigg.ri Anzalone, Minutolo, Lupo.

Addetti PS – Evacuazione: Sigg.ri Anzalone, Martorana, Minutolo, Lupo.

---

Concessionario:

Datore di Lavoro:

Medico Competente:

RLS:

RSPP:

ASPP:

Addetti PS – Evacuazione:

---

Concessione: “Servizio di ritiro, trasporto e smaltimento dei rifiuti (RSU e rifiuti speciali pericolosi e non) da bordo delle navi ormeggiate nel porto di Trapani ai sensi del D. Lgs. 182/03 e del D. lgs. 152/06 e s.m.i.”. CIG: 7721592B49

Data: Dicembre 2018

Inizio Servizio: dalla data di stipula del contratto

Fine Servizio: dopo 4 anni dalla stipula del contratto.

**Indice:**

- 1. Premessa**
- 2. Normativa di riferimento**
- 3. Individuazione delle aree operative di lavoro**
- 4. Modalità di svolgimento del servizio**
- 5. Analisi dei rischi specifici derivanti da situazioni ambientali ed interferenze**
- 6. Misure operative di base per abbassare i rischi da interferenze**

## **1.Premessa**

La stesura del presente Documento Unico di Valutazione dei Rischi da Interferenze (DUVRI) è obbligo del Datore di lavoro dell'impresa Committente ai sensi dell'art. 26 comma 3 del D. Lgs. n° 81/2008 e, nel caso di appalti Pubblici, della Determinazione n°3 del 5 marzo 2008 dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture, al fine di individuare le interferenze e le misure da adottare per eliminare o ridurre i relativi rischi.

Il DUVRI deve essere messo a disposizione per la formulazione dell'offerta ai sensi delle disposizioni normative vigenti.

Il presente documento, farà parte integrante del contratto di concessione e sarà messo a disposizione, su richiesta, degli Organi di Vigilanza e Controllo, territorialmente competenti.

Il Concessionario, nella comunicazione dei rischi specifici connessi alla propria attività, può presentare proposte di integrazione al DUVRI, ove ritenga di poter meglio garantire la sicurezza del lavoro, sulla base della propria esperienza. In nessun caso le eventuali integrazioni possono giustificare modifiche o adeguamento dei costi della sicurezza.

Nel DUVRI non devono essere riportate le misure per eliminare i rischi propri derivanti dall'attività tipica delle singole imprese appaltatrici o dei singoli lavoratori autonomi, ma solo i rischi derivanti dalle interferenze con l'ambiente e le altre attività lavorative presenti nel corso dell'effettuazione della prestazione.

Sono esclusi dalla redazione del DUVRI e dalla relativa stima dei costi della sicurezza da non assoggettare a ribasso:

- le mere forniture senza posa in opera, installazione o montaggio, salvo i casi in cui siano necessarie attività o procedure che vadano ad interferire con la fornitura stessa;
- i servizi per i quali non è prevista l'esecuzione in luoghi nella giuridica disponibilità del Datore di Lavoro Committente;
- i servizi di natura intellettuale, ad esempio direzione lavori, collaudo, ecc., anche effettuati presso la stazione appaltante.

Sono considerati rischi interferenti, per il quale occorre redigere il DUVRI:

- rischi derivanti da sovrapposizioni di più attività svolte ad opera di appaltatori diversi;
- rischi immessi nel luogo di lavoro del committente dalle lavorazioni dell'appaltatore;
- rischi esistenti nel luogo di lavoro del committente, ove è previsto che debba operare l'appaltatore, ulteriori rispetto a quelli specifici dell'attività propria dell'appaltatore;
- rischi derivanti da modalità di esecuzione particolari (che comportano rischi ulteriori rispetto a quelli specifici dell'attività appaltata), richieste esplicitamente dal committente.

L'interferenza è, pertanto, ogni sovrapposizione di attività lavorativa tra diversi lavoratori che, rispondendo a datori di lavoro diversi, danno luogo sia ad una contiguità fisica e di spazio, che ad una contiguità produttiva. In tali casi i lavoratori possono essere tra di loro coordinati, ai fini della loro sicurezza, solo se i datori di lavori stessi si coordinano.

Tale concomitanza di eventi è, per quanto possibile, sconsigliabile poiché comporta spesso situazioni di difficile controllo e non prevedibili per la sicurezza dei lavoratori impegnati in quelle fasi lavorative.

Il presente DUVRI contiene, pertanto, le principali informazioni/prescrizioni in materia di sicurezza per fornire all'impresa concessionaria dettagliati dati sui rischi specifici esistenti nell'ambiente in cui sono destinati ad operare e sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate in relazione alla propria attività, in ottemperanza all'art. 26, comma 1, lett. b), del D. Lgs. 81/08.

I Datori di Lavoro devono promuovere la cooperazione ed il coordinamento, in particolare:

- cooperano all'attuazione delle misure di prevenzione e protezione dai rischi sul lavoro incidenti sull'attività lavorativa oggetto dell'appalto;
- coordinano gli interventi di protezione e prevenzione dai rischi cui sono esposti i lavoratori, informandosi reciprocamente anche al fine di eliminare rischi dovuti alle interferenze tra i lavori delle diverse imprese coinvolte nell'esecuzione del servizio.

Le presenti istruzioni non intendono pregiudicare né sostituirsi in alcun modo alle vigenti disposizioni di legge, le cui norme e regole dovranno comunque essere applicate durante lo svolgimento dell'appalto di servizi.

Il POS presentato dall'impresa esecutrice dovrà tenere conto dei rischi e pericoli aggiuntivi dovuti alla sovrapposizione di più attività lavorative nell'area portuale e prevedere le opportune misure di sicurezza atte ad eliminare o limitare la presenza di tale tipologia di rischio aggiuntivo.

## 2. Normativa di riferimento

<b>D. Lgs. 50/16</b>	<i>Attuazione delle direttive 2014/23/UE, 2014/24/UE e 2015/25/UE sull'aggiudicazione dei contratti di concessione, sugli appalti pubblici e sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali, nonché per il riordino della disciplina vigente in materia di contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture (nuovo Codice dei contratti).</i>
<b>D. Lgs. 81/08</b>	<i>Attuazione dell'articolo 1 della legge 3 agosto 2007, n. 123, in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (come integrato dal D.P.R. n. 302/56)</i>
<b>D.P.R. 303/56</b>	<i>Norme generali per l'igiene del lavoro (solo per l'art. 64)</i>

<b>D. Lgs.475/92</b>	<i>Attuazione della direttiva 89/686/CEE, in materia di ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai dispositivi di protezione individuale</i>
<b>D.M. 02/05/01</b>	<i>Criteri per l'individuazione e l'uso dei dispositivi di protezione individuali (DPI)</i>
<b>D. Lgs. 257/06</b>	<i>Attuazione della direttiva 2003/18/CEE relativa alla protezione dei lavoratori dai rischi derivanti dall'esposizione dell'amianto durante il lavoro</i>

### **3. INDIVIDUAZIONE DELLE AREE OPERATIVE DI LAVORO**

Data la tipologia del Servizio, l'area operativa di lavoro coincide con l'intera area portuale.

### **4. MODALITÀ DI SVOLGIMENTO DEL SERVIZIO**

Per quanto concerne il ritiro dei rifiuti solidi urbani e assimilati da bordo delle navi, il servizio è effettuato in seguito a chiamata.

Nel caso di navi all'ormeggio, ricevuta la chiamata gli addetti dell'impresa si recano sottobordo con autocompattatore e ritirano i rifiuti racchiusi in robusti sacchi e manualmente li caricano sul compattatore.

### **5. ANALISI DEI RISCHI SPECIFICI DERIVANTI DA SITUAZIONI AMBIENTALI ED INTERFERENZE.**

Sono state rilevate ed analizzate le seguenti situazioni operative:

1. sbarco/imbarco passeggeri – nel caso di navi traghetto, aliscafi e navi da crociera;
2. sbarco/imbarco autovetture e mezzi pesanti al seguito di passeggeri – nel caso di navi traghetto;
3. sbarco/imbarco merci alla rinfusa, container ed autovetture – nel caso di navi da carico.

Nell'analisi sono stati individuati i seguenti fattori di interferenza e di rischio specifico:

- interferenza con le operazioni di imbarco e sbarco dei passeggeri e delle merci dalle navi in transito;
- interferenza con lavoratori e/o privati che a vario titolo sono presenti nei pressi delle aree di lavoro.

Da quanto sopra riportato tutti i rischi d'interferenza sono riconducibili alla presenza di pubblico nell'area di lavoro e del passaggio degli automezzi attraverso i flussi di traffico (automezzi, passeggeri, autocarri) nelle fasi di svolgimento delle operazioni portuali d'imbarco/sbarco merci e passeggeri.

## **6. MISURE OPERATIVE DI BASE PER ABBASSARE I RISCHI DA INTERFERENZA**

Dall'analisi effettuata le misure operative principali da adottare per abbassare il livello di rischio da interferenze sono:

- effettuare il prelievo dei rifiuti subito prima o subito dopo l'imbarco/sbarco o sospendere le operazioni di imbarco/sbarco durante il ritiro dei rifiuti.
- informare il personale affinché adotti i comportamenti adeguati al caso (procedere a passo d'uomo, accendere le luci del mezzo e dotarlo di adeguati sistemi di segnalazione acustica e visiva, informare della propria presenza al personale di bordo, indossare indumenti ad alta visibilità).
- effettuare lo scarico dei rifiuti dalle estremità della nave (prua o poppa), è preferibile evitare la metà della nave.
- nel caso di navi traghetto, l'operatore comunica preventivamente al personale di bordo l'arrivo del mezzo ed il sito di sosta dello stesso.
- durante la fase di ricevimento dei rifiuti assicurarsi che non sostino/transitino mezzi e pedoni sotto bordo per un congruo spazio di rispetto intorno al mezzo.

Nel caso di navi da carico occorre evitare interferenze con tutte le fasi delle operazioni portuali: carico sospeso, flusso autocarri in movimentazione merci, transito di mezzi operativi quali carrelli elevatori, tramogge ecc, transito di lavoratori a piedi.

Prima dell'inizio delle operazioni è necessario mettere a punto le procedure sia con le Agenzie, che con le imprese portuali, per comunicare l'orario di arrivo del mezzo e, successivamente confermarne la presenza, unitamente al personale addetto al ritiro, in prossimità dell'area operativa intorno alla nave.

Se quanto sopra non è attuabile si adotteranno, concordemente con l'impresa portuale ed il comando di bordo, le misure più consone al caso (es. percorso alternativo che non interferisca con le operazioni portuali, sospensione delle operazioni stesse per il tempo necessario al ritiro dei rifiuti, ecc.).

Nel caso di ritiro rifiuti speciali e residui del carico, sarà cura del concessionario di evitare sversamenti in banchina e/o mare.

Nel caso in cui i rifiuti vengano ritirati con mezzi terrestri le misure da adottare saranno le medesime precedentemente indicate per il ritiro di RSU.

Il Delegato  
ex art. 16 D. Lgs. 81/08  
Dott. Renato Coroneo

Il RUP  
Dott.ssa Fiora Sodo