PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 13 - numero 2716 di venerdì 07 ottobre 2011

# Salute e sicurezza nei porti: i nodi cruciali irrisolti

*La salute e sicurezza nei porti tra il D.Lgs. 272/99 e il D.Lgs. 81/2008. L'incidenza infortunistica nei porti, il quadro delle regole, i nodi irrisolti del rischio portuale e il futuro schema di decreto.*

Milano, 7 Ott ? Sul sito della Cgil è recentemente comparso un interessante articolo della Dott.ssa Rosaria Carcassi - pubblicato sul numero di giugno 2011 della rivista Informatore AIAS ( Associazione professionale Italiana Ambiente e Sicurezza) - che affronta la tematica correlata alla mancata revisione dei decreti 271 e 272 del 1999 in riferimento alla **sicurezza nei porti**.

Nell'articolo, dal titolo **" Salute e sicurezza nei porti tra il decreto 272/99 e il decreto 81/2008**", si ricorda che purtroppo l'attenzione su questi particolari ambienti di lavoro sono dettati dai frequenti eventi luttuosi, dagli infortuni sul lavoro che si ripetono negli anni, spesso "ripetitivi nelle loro sequenze e legati ad elementi che si intravedono tipici dei cicli lavorativi svolti nei porti".
Le attività oggetto del decreto legislativo 272/99 sono relative ai **due ambiti lavorativi più rilevanti** presenti nei territori dei maggiori porti italiani:
- il **settore delle operazioni e servizi portuali** (tutte le operazioni di carico, scarico, trasbordo, deposito, movimento di merce e servizi complementari e accessori; in termini di imprese ci si riferisce agli artt. 16, 17 e 18 della Legge 84/94 di 'Riordino della portualità'), comparto altrimenti detto in linguaggio comune 'lavoro portuale';
- il settore delle **lavorazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione** della navi in ambito portuale, presente come polo industriale organizzato e rilevante in alcune realtà portuali italiane" ma presente in un numero più consistente di porti per esigenze di riparazione e manutenzione delle navi.
E dunque i soggetti direttamente tutelati dal decreto 272/99 sono i lavoratori portuali e quelli delle riparazioni navali, anche se è evidente che, nei territori portuali italiani, "queste non siano le uniche attività lavorative presenti". Ad esempio in questi porti "entrano da mare o da terra lavoratori di innumerevoli afferenze, autotrasportatori, marittimi, spedizionieri, passeggeri, personale degli enti portuali, dei servizi tecnico-nautici, degli enti pubblici con ruolo di controllo, dei servizi vari (uno degli ultimi morti sul lavoro in un porto italiano è stato un garzone di pizza express in consegna di pizze presso un terminal)".

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD027] ?#>

L'idea che l'ambiente portuale sia assolutamente un'**emergenza** da affrontare può essere in parte suffragata da alcune osservazioni mirate.
Ad esempio il Piano Prevenzione 2010-2012 della Regione Liguria ha fatto emergere "come **l'incidenza infortunistica nel lavoro portuale dei tre porti liguri maggiori (espressa come numero di eventi indennizzati da INAIL su numero stimato di addetti) si collochi su valori oltre il doppio dell'incidenza nel settore edile**; l'edilizia è, come sappiamo, il settore considerato a maggior rischio infortunistico in Italia".
Se poi il **problema della sicurezza** è a ragione "direttamente attribuito alle attività lavorative dei due settori del lavoro portuale e delle riparazioni navali", cosa dire dell'altra faccia "del problema dei luoghi di lavoro, vale a dire del **rischio per la salute** nei cicli lavorativi dei due comparti"?
Basta ricordare che "**amianto**" ? che oggi "non è più merce possibile, non è più materiale lecito per le navi nuove in Italia" ? "è una parola che ha profondamente segnato nel passato le comunità lavorative dei porti".
Tuttavia " rischi per la salute sono presenti in gran numero nel ciclo delle riparazioni navali ( sostanze aerodisperse nei lavori di saldatura, pitturazione, coibentazione con materiali sostitutivi; rumore e vibrazioni, radiazioni elettromagnetiche, ecc.); meno rilevante è il problema del rischio chimico nel lavoro portuale, ristretto a merci, in special modo quelle alla rinfusa, che possono

contenere sostanze pericolose per la salute, mentre di indubbio rilievo permane nel lavoro portuale il rischio per l'apparato osteoarticolare (addetti alla guida di mezzi, movimentazione manuale, posture costrette, sforzi ripetuti)".

Nell'articolo viene fatto un excursus sul **quadro delle regole** prima dei decreti 626/94 e 272/99, fino ad arrivare al Decreto legislativo 81/2008.
Decreto che in realtà non si potrebbe definire Testo Unico anche perché, ad esempio, "non è riuscito ad inglobare nel suo articolato proprio la materia in argomento, contenuta nel decreto 272", e la materia, ad essa assai vicina, della sicurezza e salute dei lavoratori marittimi "a bordo di navi italiane, vale a dire il decreto 271/99".
Se infatti il decreto 81 ha abrogato il 626, non ha abrogato i decreti 271 e 272, "le cui materie non hanno trovato in tempo composizione dentro il testo unico e sono quindi state prorogate fino alla emanazione di ulteriori decreti di armonizzazione delle norme specifiche di porti e navi con le nuove disposizioni del testo unico. Proroga iniziale di dodici mesi, poi portata, col passare inutilmente del tempo, a ventiquattro mesi, poi a trentasei; ultimamente, con il decreto milleproroghe.....a quarantotto mesi"!
Al di là delle proroghe dei nuovi decreti l'autrice coglie la "scelta non appropriata, fatta dal decreto 81 per la rivisitazione di 271 e 272, dello strumento giuridico (un regolamento al posto di un decreto legislativo)".

Se da un lato il **bilancio di oltre 10 anni di applicazione** del 272/99 è positivo, "il 272 ha mostrato tutti i suoi limiti invece nelle parti più prettamente tecniche, che sin dall'emanazione del decreto erano apparse non in linea con gli standard correnti del 626, dando adito a possibili contrasti interpretativi; la distanza di precisione tecnica si è acuita a dismisura con l'entrata in vigore del decreto 81, che ha ulteriormente reso obsoleto e pressoché vuoto di significato il linguaggio tecnico del 272".
Vediamo, come raccolti nell'articolo, alcuni "**nodi cruciali irrisolti del rischio portuale**, specie rispetto al settore della movimentazione merci:
-**interfaccia porto-nave**: il problema dell'interfaccia porto-nave è cruciale nelle fasi di lavoro in cui "lavoratori portuali salgono su una nave, scendono nelle sue stive, si muovono e lavorano lungo ambienti nave o sopra carichi stivati". Queste alcune delle domande a cui si dovrebbe dare risposta: "come sono gli accessi a bordo? Come sono sistemati e protetti i camminamenti e le postazioni di lavoro rispetto ai vuoti strutturali, a stive aperte, ai 'bordi nave'? Come sono congegnate e protette le scale, per lo più verticali, lunghe anche 10-20 metri, che scendono a fondo stiva? Come si presenta il carico in stiva su cui dovranno camminare gli addetti per imbracare le merci, su una nave che magari ha subito una mareggiata? Come è l'atmosfera in stiva che trasporta carichi solidi alla rinfusa marcescibili? E ancora come si compone il lavoro dei portuali con quello dei marinai presenti nei garage nello sbarco-imbarco dei semirimorchi e dei veicoli?";
-**autotrasportatori**: purtroppo anche gli autotrasportatori entrano spesso nelle statistiche degli infortuni portuali mortali, "in modo sempre più consistente e ripetitivo; non sorprende d'altronde, essendo una popolazione lavorativa presente massicciamente nei porti ed entrando a pieno titolo in forte interazione con il nocciolo del lavoro portuale, il carico/scarico delle merci da parte di mezzi di sollevamento portuali";
-**interazione uomo a piedi ? mezzo**: "criticità intrinseca al sistema portuale italiano nel suo attuale stadio di sviluppo, ancora ad elevata intensità di manodopera ma in presenza di fasi governate da sistemi meccanici complessi ed evoluti". Si parla in questo caso dei molti "infortuni per investimento di addetti, presenti necessariamente sulle banchine o nelle stive, da parte degli innumerevoli mezzi di movimentazione portuale, da parte di carichi ancora sospesi ai mezzi di sollevamento".

In realtà molti di questi nodi del lavoro portuale "sono stati affrontati nello **schema di decreto** che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha predisposto, secondo il mandato del decreto 81, a seguito di un accurato lavoro di una commissione tecnica inter-istituzionale presso il Ministero (Direzione Generale per i porti) con il coinvolgimento degli altri Ministeri concertanti Lavoro e Salute e del Coordinamento delle Regioni e dopo un'ampia fase di consultazione delle parti sociali". I testi predisposti sono "frutto dell'osservazione sugli oltre dieci anni di vigenza dei decreti 271 e 272, ne rappresentano un implicito bilancio complessivo e ne propongono una reale armonizzazione con il decreto 81". Se i decreti nel loro contenuto tecnico sono pronti, sono tuttavia fermi "per un **vizio procedurale** legato alla forma dello strumento giuridico necessario".

L'auspicio dell'autrice è che si trovi presto la "risoluzione dell'impasse".
Infatti non "sono solo le norme che fanno muovere gli uomini; ma sono anche e soprattutto le norme, se riescono a far tesoro della domanda di salute e sicurezza che tutti i giorni proviene dai luoghi di lavoro, che danno la direzione verso dove è meglio muovere".

" Salute e sicurezza nei porti tra il decreto 272/99 e il decreto 81/2008", a cura della Dott.ssa Rosaria Carcassi, articolo pubblicato sul numero di giugno 2011 della rivista Informatore AIAS, organo Ufficiale dell'AIAS e riproposto sul sito della Cgil

(formato PDF, 2.84 MB).

 Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

---

**www.puntosicuro.it**