

Giornata di studio e di aggiornamento professionale
Ente Bilaterale Nazionale Porti
"La Gestione delle interferenze e aspetti legati al D.Lgs.231/01"

"Porto: ovvero il mare delle interferenze"

Dott.ssa Rosaria Carcassi

Molto opportunamente l'Ente Bilaterale Porti ha messo al centro di questa prima giornata di studio per Responsabili dei Servizi di Prevenzione e Protezione e Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza delle aziende portuali liguri il tema delle interferenze, che è il problema dei problemi di sicurezza del lavoro nelle aree portuali. Un mare di interferenze infatti nel lavoro portuale.

Alla osservazione della comunità esperta impegnata nella salute e sicurezza nelle aree portuali da tempo ormai il "porto" (inteso come lavoro portuale di movimentazione delle merci nell'interfaccia mare/terra) è visto come un singolare "caso complesso", derivante dall'intreccio problematico di vari elementi, tutti critici per la salute e sicurezza: i ritmi e la flessibilità del sistema, che tende a piegarsi senza limite ai tempi esasperati dei traffici; pur all'interno di cicli serviti da impianti tecnologici evoluti, un'alta intensità di lavoro umano per la presenza di una forte componente di lavoratori portuali necessari al ciclo (che è ancora, in quest'area di portualità europea meridionale, labour intensive), con una conseguente critica interazione uomo-mezzo; soprattutto la frammentazione del ciclo lavorativo del passaggio portuale delle merci su molti soggetti di diverse organizzazioni, non sempre familiarizzati ai luoghi e affiatati tra loro; la conseguente elevata richiesta di componente organizzativa nella gestione del lavoro, difficilmente corrispondente al necessario.

In un quadro così composito di elementi critici confluenti, l'effetto complessivo non può che essere quello di un forte rischio di interferenze.

Interferenza (prendendo a spunto la definizione datane dall'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di Lavori, Servizi e Forniture nel 2008): "un contatto rischioso tra il personale del datore di lavoro Committente e quello dell'Appaltatore o tra il personale di imprese diverse che operano nello stesso luogo aziendale".

Da appartenenti al circuito tecnico-giuridico esperto di salute e sicurezza del lavoro siamo naturalmente portati, a fronte di un problema di rischio, a cercare nella lettera della norma la soluzione (visione della norma come strada maestra e non solo come regola impositiva/afflittiva).

Allora nessun problema: c'è l'articolo 26 del decreto legislativo 81/08!

E' fortunatamente lo stesso testo unico del 2008 che si è occupato del rischio interferenziale, presente in maggior o minor misura in svariati contesti lavorativi, rinforzando a dovere il precedente articolo 7 del soppresso decreto 626/94.

Articolo 26 - Obblighi connessi ai contratti d'appalto o d'opera o di somministrazione

1. Il datore di lavoro, in caso di affidamento di lavori, servizi e forniture all'impresa appaltatrice o a lavoratori autonomi all'interno della propria azienda, o di una singola unità produttiva della stessa, nonché nell'ambito dell'intero ciclo produttivo dell'azienda medesima, sempre che abbia la disponibilità giuridica dei luoghi in cui si svolge l'appalto o la prestazione di lavoro autonomo:

a) verifica,l'idoneità tecnico professionale delle imprese appaltatrici o dei lavoratori autonomi in relazione ai lavori, ai servizi e alle forniture da affidare in appalto o mediante contratto d'opera o di somministrazione.....

b) fornisce agli stessi soggetti dettagliate informazioni 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.

2. Nell'ipotesi di cui al comma 1, i datori di lavoro, ivi compresi i subappaltatori:

a) cooperano all'attuazione delle misure di prevenzione e protezione dai rischi sul lavoro incidenti sull'attività lavorativa oggetto dell'appalto;

b) 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 dell'opera complessiva.

3. Il datore di lavoro committente promuove la cooperazione ed il coordinamento di cui al comma 2, elaborando un unico documento di valutazione dei rischi che indichi le misure adottate per eliminare o, ove ciò non è possibile, ridurre al minimo i rischi da interferenze.... Le disposizioni del presente comma non si applicano ai rischi specifici propri dell'attività delle imprese appaltatrici o dei singoli lavoratori autonomi.

Questo è quindi il modello classico di protezione ideato dal legislatore per far fronte alle situazioni di promiscuità lavorativa che si possono determinare in una "azienda madre" per le forme di affidamento di lavori ad imprese in qualche modo "figlie". Il sistema è tanto più aderente al modello quanto più le forme di affidamento di lavori rispecchiano le forme dell'"appalto genuino" (che vede da parte dell'impresa appaltatrice, rispetto al lavoro affidatogli, l'organizzazione dei mezzi necessari, la gestione del lavoro a proprio rischio e l'obiettivo di risultato, in sintesi una discreta autonomia operativa rispetto alla appaltante).

Il datore di lavoro dell'impresa committente è quindi, rispetto alle imprese appaltatrici, debitore di informazioni "di ambiente" e dell'opera di familiarizzazione verso i lavoratori di queste imprese ed è il soggetto obbligato a provvedere al coordinamento in sicurezza di tutti i lavori e a redigere il **DUVRI** (documento unico di valutazione rischi da interferenze), sulla base delle informazioni acquisite dalle varie imprese e degli accordi di cooperazione sulla sicurezza presi congiuntamente con esse.



Requisiti necessari perchè si applichi il modello dell'art.26 sono:

- che sussista la fattispecie dell'appalto di lavoro (affidamento di lavori, servizi o forniture; nel caso portuale prevalentemente affidamento di segmenti o fasi del ciclo);
- che ci sia da parte dell'impresa committente la reale disponibilità giuridica dei luoghi (espressamente richiesta dal comma 1 dell'articolo 26 come specificamente modificato dal decreto 106/09)
- che il committente sia "datore di lavoro committente" (diversamente dal modello previsto dal titolo IV, per far fronte ad analoghe criticità legate alle possibili interferenze, nei cantieri temporanei o mobili che prevede oneri per il committente dell'opera, anche se non datore di lavoro) vale a dire che gestisca il lavoro con propria organizzazione e forza lavoro, oltre ai segmenti appaltati a terzi.

Il modello è quindi sostanzialmente quello del "buon padre di famiglia" (o buon padrone di casa), con una diseguale ripartizione di oneri di tutela, in maggior misura gravanti sull'impresa maggiore che "ospita" le imprese appaltatrici.

Ma non tutto quanto interferisce in porto è corrispondente a questo modello classico!

interferenze 1

Il primo scenario che si può configurare mette in luce una particolarità specifica del territorio portuale, che rende a volte estremamente complesso l'inquadramento delle

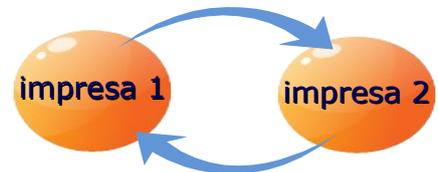
questioni di salute e sicurezza secondo i canoni classici offerti dalle norme: il fatto che il territorio portuale è demanio pubblico, la cui fruizione è "concessa" a privati (per la gestione di operazioni e servizi portuali per conto proprio o di terzi) dall'Autorità secondo le disposizioni dell'art.18 della Legge 84/94. In molti porti italiani ci sono infatti ancora situazioni di banchine pubbliche, date in utilizzo temporaneo (ad esempio limitatamente al tempo di accosto delle navi in scarico/carico) ad imprese ex art. 16 della stessa Legge 84/94; non è infrequente che varie imprese possano trovarsi ad utilizzare in promiscuità le stesse aree o aree vicine non rigidamente separate.

Casi inquadrabili allo stesso modo possono ancora determinarsi nel compendio di un terminalista se, per effetto di accordi approvati dall'Autorità, un'impresa art. 16 opera le proprie navi ormeggiate a banchine in concessione ad altra impresa art. 18. E ancora un caso assimilabile è quello della interazione delle manovre ferroviarie nelle aree dei terminal, essendo le infrastrutture ferroviarie bene demaniale non dato in concessione.

Non è applicabile per la gestione del rischio interferenziale il modello classico dell'articolo 26 del decreto 81, mancandone i due requisiti fondanti: l'elemento di interdipendenza determinato dal rapporto di appalto tra le imprese e l'elemento della disponibilità giuridica dei luoghi. A rigori la disponibilità giuridica dei luoghi, in caso di banchina pubblica, è ascrivibile alla Autorità (Portuale nei porti maggiori ove essa è istituita, Marittima negli altri porti). Non è un caso che alcune Autorità Portuali abbiano ritenuto di disciplinare con ordinanza questi aspetti di interferenza tra diverse imprese, ponendo su di esse l'onere di una valutazione congiunta del rischio interferenziale.

La misura di prevenzione proponibile in questi casi (non specificamente prescritta dalle norme vigenti) è quella di una **valutazione congiunta dei rischi di interferenza** tra le imprese in interazione e la predisposizione di un **Documento di Valutazione dei Rischi da Interferenza condiviso**, non ai sensi dell'art.26 D.Lgs.81 ma in ottemperanza all'art. 4 D.Lgs.272/99 in combinato disposto con l'art. 17 D.Lgs.81/08 che vincola le imprese alla *valutazione di tutti i rischi* e alla elaborazione del relativo documento.

E' evidente come il contributo a questa misura di pianificazione e prevenzione sul lavoro sia paritetico tra le imprese che vi concorrono, non configurandosi più la disparità in oneri di tutela derivante dalla asimmetrica relazione impresa committente-impresa appaltatrice.



Per inciso va richiamato come questo, come i successivi documenti comunque riconducibili alla sfera della valutazione dei rischi, costituisce integrazione al DVR delle imprese e, per effetto della disposizione ex art.4 D.Lgs. 272/99, deve essere trasmesso in copia all'Autorità e all'ASL (con gli aggiornamenti eventuali a seguito di modifiche intervenute). E ancora, tra le particolarità portuali legate al tema delle interferenze, va richiamato che lo stesso ruolo del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza di Sito portuale è fortemente indirizzato al problema delle interferenze e che i RLSS devono essere consultati dalle imprese portuali sulla elaborazione dei DUVRI.

interferenze 2

E' il caso, riscontrabile frequentemente sulle banchine italiane, che rientra in pieno nella forma di tutela art.26 decreto 81 (caso elettivo in tutti quei porti dove non si è praticata l'opzione dell'art. 17 legge 84/94, vale a dire il ricorso alla fornitura di lavoro temporaneo portuale). E' la fattispecie delle imprese art.18, concessionarie di banchine, che, per l'esercizio di alcune attività ricomprese nel proprio ciclo o per l'effettuazione di servizi portuali, si avvalgono di imprese autorizzate art.16 legge 84/94.

Si tratta di una grande gamma di attività molte delle quali strettamente intrecciate al cuore del ciclo portuale: il rizzaggio/derizzaggio a bordo e a terra, l'attività di spola banchina/piazzale, lo svuotamento/riempimento contenitori, il fardaggio merci, ecc.

Ricorrono tutti i requisiti richiesti dall'art.26 (con solo qualche possibile residua incertezza nei casi specifici sui requisiti dell'appalto genuino rispetto all'utilizzo dei mezzi e all'autonomia organizzativa dell'appaltatore).

Si tratta quindi di praticare tutti i passaggi del percorso che portano il datore di lavoro committente a riassumere nel **Documento Unico di Valutazione Rischi Interferenziali ex art. 26 D.Lgs.81/08** il sistema idoneo, ragionato con i contributi delle imprese concorrenti al ciclo, per far fronte ai rischi da interferenza. Nella sostanza si tratta di supportare con **procedure** chiare, rigorose e praticabili ("chi fa che cosa") le fasi in interazione e curarne la reale familiarizzazione da parte delle maestranze delle imprese appaltatrici.

Per inciso questa fattispecie vale anche per gli altri appalti che l'impresa portuale stipula per altre funzionalità, al di fuori del ciclo delle operazioni portuali (es. pulizie generali, manutenzioni agli impianti, ecc.). Essendo in questi casi molto minore l'intreccio di sovrapposizione e interazione con la propria organizzazione operativa, il compito è decisamente meno arduo del precedente.

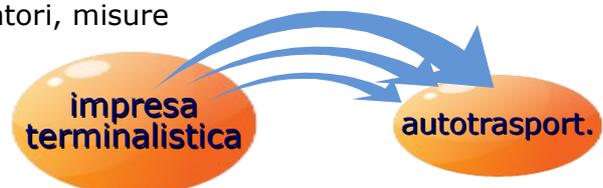
E ancora è evidente che questo modello non può valere nel caso di utilizzo di lavoro temporaneo portuale art.17 legge 84/94, che non configura rapporto di appalto; gli oneri di tutela da parte dell'impresa utilizzatrice nei confronti dei lavoratori forniti dalla impresa fornitrice sono molto più pregnanti di quelli previsti dall'art.26, pressochè tendendo in linea teorica alla forma di piena tutela dei lavoratori subordinati; il profilo rischio/mansione dei lavoratori temporanei e le conseguenti misure di prevenzione devono trovare spazio direttamente e a tutti gli effetti nel DVR proprio dell'impresa portuale.

interferenze 3

Un altro profilo tipico di interferenza in porto non inquadrabile nel modello definito dal legislatore dell'art. 26 è quello, comunissimo (pressochè presente in tutti i porti), legato all'accesso alle aree operative di soggetti lavoratori che in linea teorica sono da considerarsi esterni al vero e proprio ciclo portuale, da cui in realtà tali soggetti sono fortemente coinvolti: **gli autotrasportatori** ne sono l'esempio più ricorrente e impattante, ma anche gli spedizionieri, gli agenti marittimi, i provveditori di bordo, i periti assicuratori, ecc.

Questi soggetti, gli autotrasportatori in primis, con pieno titolo ad accedere alle aree operative per le loro funzioni al servizio della merce, entrano direttamente all'interno dei terminal e intervengono in fasi operative critiche del lavoro portuale; non hanno alcun vincolo giuridico diretto con il terminal, che in virtù della natura pubblicistica del porto deve consentire il flusso delle merci, ce l'hanno piuttosto, in ultima analisi, con la merce stessa che trasportano, vale a dire con i soggetti disponenti della merce (ben lontani dalla banchina per effetto della lunga catena logistica del trasporto delle merci). Non si contano gli infortuni, anche gravi o mortali, a danno di autotrasportatori, investiti mentre si aggirano a piedi nelle aree operative o intercettati dal carico in fase di sistemazione sul loro mezzo da parte degli addetti portuali o colpiti in parti del corpo (mani, braccia) dal container sospeso al mezzo portuale mentre cercano di sistemare gli accessori difettosi di vincolo al pianale del camion.

E' evidente, pur in assenza di vincolo contrattuale diretto con l'impresa portuale, il debito di tutela del terminal verso questi lavoratori esterni al ciclo ma che in qualche modo ad esso partecipano nella consegna/ritiro delle merci; onere di tutela che si deve tradurre ancora in un percorso, in un primo step, di **valutazione del rischio** dal parte dell'impresa portuale rispetto all'intera sequenza di operazioni richieste ai camionisti e, conseguentemente in un secondo momento, di **elaborazione di rigorose procedure** per gli addetti portuali per le fasi che prevedono la presenza di autotrasportatori (procedure che evitino la presenza incontrollata di questi soggetti in aree a rischio), **istruzioni** vincolanti sui comportamenti per gli autotrasportatori, misure di regolazione della viabilità e di efficientamento delle operazioni di ritiro / consegna e strumenti di controllo e gestione di queste presenze all'interno dei terminal.



interferenze 4

E' uno scenario assai simile al precedente, in cui però i soggetti esterni all'ambiente portuale non sono nemmeno lavoratori: è il caso soprattutto dei **passengeri** presso le banchine di imbarco/sbarco di traghetti e navi passeggeri, altro scenario che assume carattere di emergenza per la pesante congestione dei terminali traghetti in alcuni momenti stagionali. Situazioni critiche, costellate anch'esse in passato da eventi drammatici.

E' anche questa una forma di interferenza non supportata dalla norma dell'art.26, non sussistendo in questo caso non solo alcun vincolo giuridico di appalto ma neppure la natura di lavoro subordinato (o comunque di lavoro) su cui innestare forme di tutela.

Ci supporta nell'analisi di questo caso di interferenza la giurisprudenza di legittimità (le sentenze di Corte di Cassazione Penale) che in vari pronunciamenti ha ribadito che "i soggetti responsabili nei luoghi di lavoro sono garanti della salute e sicurezza non solo dei lavoratori ma anche di terzi che accedono legittimamente in luoghi di lavoro rispetto ad eventi di danno che si determinassero per carenze di misure di prevenzione del lavoro".

La misura di prevenzione è quindi ancora onere pieno dell'impresa portuale che gestisce il ciclo e ha la disponibilità dei luoghi, vincolata a **valutare i rischi** anche verso i soggetti estranei che legittimamente accedono alle aree operative, e ad **adottare le misure** necessarie in primo luogo **tecniche**, ancor prima che organizzative, per escludere, con barriere fisiche/ camminamenti protetti / separazione di percorsi, ogni possibilità di interferenza delle persone con mezzi in movimento.



interferenze 5

E' il vero cuore del rischio interferenziale nel lavoro portuale, in banchina e a bordo delle navi, analizzato nella sua natura intrinseca di determinante del rischio; da anni il nostro circuito pubblico di prevenzione che si occupa di porti ha dato a questo fattore un'evidenza anche semantica, con la denominazione di "**interazione uomo a piedi - mezzo**", indicandolo come il primo rischio, in quanto connaturato al lavoro stesso portuale, che le imprese portuali devono considerare attentamente nella valutazione del rischio. Non è un caso che nelle forme di interferenza fin qui elencate gli eventi ricorrenti di danno fossero pressochè tutti "investimenti" da mezzi o da carico, che altro non sono che effetti dannosi derivanti dal rischio da interazione uomo a piedi - mezzo. La sequenza di eventi, spesso anche mortali, legati a questo rischio è impressionante nella storia anche recente dei porti italiani; senza tema di smentita è il determinante infortunistico più grave (per entità del danno) nel lavoro portuale. Nelle nostre aree di portualità europea mediterranea, dove l'automazione non è spinta come nei porti del nord Europa, l'uomo a piedi è tuttora necessario al ciclo, è naturalmente il soggetto debole e in quanto tale ha assoluta "precedenza" di tutela.

E' da considerare che l'uomo a piedi e il mezzo in interazione o interferenza (o meglio il suo autista) possono anche non essere ascrivibili a due imprese diverse, ma appartenere alla stessa impresa; l'interferenza su cui si ragiona è di natura "micro", intrinseca alla natura stessa del lavoro portuale.

A fronte di questa evidenza ed emergenza di rischio è veramente singolare che la norma speciale, il decreto legislativo 272 del 1999, emanata per tener conto, nell'applicazione ai porti della normativa generale 626, delle particolari esigenze del settore, non ha il minimo riferimento o cenno a questo rischio!

La misura di prevenzione basilare è doverosamente una accurata **valutazione del rischio da interazione uomo a piedi - mezzo** da parte dell'impresa portuale che gestisce la fase a rischio e la implementazione di **procedure** per mettere in sicurezza l'uomo a piedi, procedure oneste in quanto realmente praticabili ed efficaci.



interferenze 6

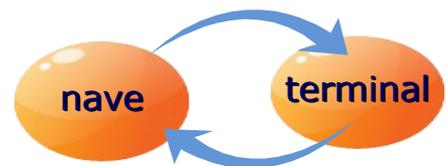
E' l'altro nodo cruciale irrisolto del lavoro portuale, l'**interfaccia nave/banchina**, vale a dire quando il lavoro portuale necessariamente deve svolgersi a bordo della nave, ambiente al di fuori della disponibilità dell'impresa portuale, non noto a priori (perchè la nave può essere al suo primo scalo in porto), il più delle volte inadatto al lavoro umano per problemi strutturali (le regole costruttrici delle navi rispondono a standard non corrispondenti a quelli dei luoghi di lavoro delle norme di sicurezza italiane) o per situazioni di carico malandato (perchè caricato in porti substandard del mondo o squilibrato da eventi marini). Nodo cruciale perchè, come è naturale attendersi, anche queste forme di interferenza non risolte a bordo sono state (e sono) all'origine di innumerevoli eventi drammatici di danno a lavoratori.

Per anni nel mondo portuale italiano si è radicata la falsa convinzione che nulla fosse dovuto in termini di sicurezza da parte della nave, il più delle volte straniera, verso le maestranze portuali che accedono necessariamente a bordo per le operazioni di scarico, che ci fosse una sorta di interruzione/sospensione di matrice internazionale nella catena della responsabilità solidale; che toccasse comunque sempre e solo alle imprese portuali provvedere alla sicurezza dei propri lavoratori, anche in situazioni di conclamata deficienza delle strutture nave.

Tutto ciò è stato ingenerato o comunque avvalorato dalla assoluta reticenza su questi aspetti della norma speciale italiana sui porti, il decreto legislativo 272/99 che, lungi dal corrispondere allo scopo di adeguare le norme generali alle specifiche esigenze del settore, ha del tutto sottaciuto l'evidenza che un segmento consistente del ciclo portuale si svolge in ambienti di lavoro sotto il governo non dell'impresa di terra ma dell'organizzazione marittima di bordo e che questo aspetto critico era meritevole di doverosa disciplina speciale.

Le chiavi di lettura utilizzate per la comprensione del modello art.26 consentono di rimettere in ordine le categorie corrette secondo lo spirito della norma generale italiana. Di chi è la disponibilità dei luoghi di lavoro a bordo? Chi è alla fin fine il committente del lavoro richiesto alle maestranze portuali a bordo? Al netto dei passaggi della lunga filiera logistica è evidente il ruolo dell'armatore e, per suo conto, del comandante nel dover garantire condizioni idonee per il personale che accede agli ambienti nave e l'onere di entrambe le organizzazioni che si trovano a interagire (organizzazione di bordo e organizzazione di terra) di valutare i rischi specifici da interferenze e decidere di conseguenza le misure di mitigazione da adottare.

Valutazione dei rischi da interferenza congiunta tra nave e terminal portuale, quindi, con strumenti efficaci che siano adeguati al contesto estemporaneo dello scalo della nave.



A queste stesse conclusioni era arrivata anche la Commissione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (partecipanti i Ministeri competenti, le Regioni, le parti sociali) che aveva lavorato nel 2010 alla revisione del decreto 272/99 disposta dal decreto 81, arrivando ad un testo molto articolato e condiviso dalle parti, licenziato dagli uffici del MIT e consegnato per i seguiti di iter normativo; l'operazione non era poi andata in porto per le difficoltà procedurali legate alla necessità di una specifica legge di delega per la revisione del decreto legislativo 272 (il ddl presentato a questo scopo nel corso della penultima legislatura non ha visto in tempo la conclusione del suo iter).

Lo schema del nuovo decreto già pronto introduce addirittura la definizione di "interfaccia nave/porto" e dedica a questo rischio la sua prima disposizione particolare, articolata in dieci commi.

"Art.7 Interfaccia nave/porto

1. Il comandante della nave o un suo delegato deve far pervenire al datore di lavoro, con congruo anticipo rispetto al tempo stimato d'inizio delle attività da effettuarsi a bordo della nave, tutte le informazioni sui rischi presenti sui luoghi di lavoro a bordo connessi alle attività da svolgervi, nonché sulle misure di prevenzione e di emergenza adottate, assumendo la piena responsabilità delle informazioni rese.....

3. Il datore di lavoro, anche sulla base delle informazioni ricevute ai sensi del comma 1, valuta i rischi specifici in relazione alle attività da svolgere nei luoghi di lavoro a bordo e individua le misure tecniche e organizzative necessarie all'eliminazione, ove possibile, ovvero alla riduzione dei rischi specifici connessi alle suddette attività....

Nel campo di applicazione dello schema di nuovo decreto sono esplicitamente comprese le navi battenti bandiera nazionale o estera.

Anche altre forme di rischio interferenziale precedentemente considerate avevano trovato risoluzione giuridica all'interno dello schema di decreto licenziato dai competenti uffici del MIT; segno che un decennio e più di applicazione e pratica del decreto 272/99 nelle aree portuali italiane è stato più che sufficiente a constatare le carenze e reticenze della norma speciale su questi aspetti cruciali di rischio e a far maturare nella comunità tecnico/giuridica portuale le soluzioni migliorative.

Valgano come ulteriori esempi:

Art. 34 Autotrasportatori in aree operative

Il datore di lavoro provvede affinché i datori di lavoro delle imprese di autotrasporto i cui lavoratori accedono alle aree operative ricevano preventivamente le indicazioni relative ai rischi presenti, con particolare riferimento ai rischi di interferenza, ai pertinenti obblighi/divieti e alle procedure di emergenza...

e soprattutto l' *Art. 8 Documento di valutazione dei rischi*, documento elaborato come esito di un'accurata valutazione che deve essere in primo luogo mirata al rischio di interferenze nel ciclo portuale, all'interazione uomo a piedi - mezzo, al coordinamento tra le imprese nelle aree ad uso pubblico, alle misure di tutela nei confronti dei soggetti terzi che accedono alle aree operative.

Si tratta conclusivamente di rimettere mano all'operazione di revisione del decreto del 1999, non più in sintonia con la norma generale del decreto 81 e non adeguato alle reali esigenze dei rischi del settore; colgo con piacere l'impegno espresso oggi dagli enti organizzatori di questa giornata, l'Ente Bilaterale Nazionale, Assoporti e le Associazioni datoriali e sindacali di categoria di voler riproporre nelle sedi competenti centrali l'avvio dell'iter che porti finalmente alla conclusione giuridica attesa.

Ma in attesa che la regola giuridica esplicita e specifica dia lo strumento forte e inequivocabile di indirizzo, riassumo quelli che sono per me alcuni punti fermi sul problema interferenze nel lavoro portuale:

- che già l'imperativo del "valutare tutti i rischi" del decreto 81 combinato con l'art.4 272/99 indica la strada maestra per affrontare tutte le possibili interferenze nel ciclo portuale anche non ricadenti nell'art.26 e cercare di portarle a soluzione;
- che la tutela della popolazione (intesa come soggetti non direttamente coinvolti nelle operazioni portuali ma legittimati all'accesso) è finalità assolutamente intrinseca alla definizione stessa di prevenzione del decreto 81;
- che fin qui è ragionare ancora in termini di mero adempimento ad obblighi di legge; ma la sfida per le imprese portuali responsabili sappiamo essere quella, assunta consapevolmente, del miglioramento continuo, dell'adesione a buone prassi, della leale ricerca della migliore prevenzione e della sua efficace pratica quotidiana.

Le interferenze in questa prospettiva possono quindi essere certamente non più che uno dei rischi seriamente affrontati e controllati.