

Coordinamento della prevenzione nei luoghi di lavoro delle Regioni e delle Province Autonome di Trento e Bolzano

Prime linee di indirizzo per l'attuazione del decreto legislativo n. 271/99 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali) e del decreto legislativo n. 272/99 (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)

Marzo 2000

Con la pubblicazione sul supplemento ordinario alla Gazzetta Ufficiale n.185 del 9 agosto 1999 sono entrati in vigore i Decreti Legislativi 27 luglio 1999 n.271 (Adeguamento della normativa sulla sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili e da pesca nazionali) e n.272 (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).

L'emanazione dei decreti costituisce un significativo passo avanti nella costruzione di un sistema prevenzionistico unitario nei luoghi di lavoro, nel solco tracciato dal D. Lgs. 626/94.

Le aree portuali e del lavoro marittimo, in passato considerate dal legislatore distretti «speciali» in regime di deroga ed esclusione, sono adesso pienamente ricomprese nel quadro normativo e regolamentare comunitario introdotto in Italia dal 626.

In considerazione della portata e complessità degli adempimenti introdotti, le Regioni intendono fornire da subito strumenti interpretativi utili per una prima applicazione e tracciare alcune linee di indirizzo che promuovano un'effettiva piena e uniforme attuazione dei decreti.

Le Regioni si impegnano ancora ad elaborare, in tempi necessariamente successivi, linee guida di carattere tecnico sui rilevanti aspetti specifici contenuti nei decreti.

Il ruolo della pubblica amministrazione - il coordinamento

- ◆ Il sistema pubblico di prevenzione e controllo si incardina nel ruolo complementare di diversi soggetti:
la Azienda USL e l'Autorità portuale (la Autorità marittima nei porti minori in cui non è istituita l'Autorità Portuale) per quanto riguarda le aree portuali;
la Autorità marittima, l'Azienda USL e l'Ufficio di sanità marittima per quanto riguarda le navi mercantili e da pesca nazionali.
La sfida che attende gli enti di controllo e prevenzione, afferenti a due diversi ministeri (Sanità e Trasporti), sarà quindi quella della rilettura dei singoli ruoli, ognuno dei quali esce profondamente modificato dai decreti, e quella della identificazione e sperimentazione di forme efficaci di coordinamento e sussidiarietà al fine dell'obiettivo comune preventivo.
- ◆ I decreti introducono alcuni innovativi strumenti con funzioni anche consultive per il monitoraggio e l'analisi delle problematiche applicative:
 - ⇒ Comitato di igiene e sicurezza del lavoro ex art. 7 del 272, che può essere istituito dalla Autorità Portuale in sede locale con la partecipazione delle parti sociali e dell'Azienda USL;
 - ⇒ Comitato tecnico per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza del lavoro a bordo ex art. 30 del 271, da istituirsi nell'ambito della Commissione consultiva permanente art.26 D.Lgs. 626;
 - ⇒ Commissioni territoriali per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza del lavoro a bordo ex art. 31 del 271, da istituirsi con decreto del Direttore marittimo in ogni compartimento marittimo. Tali Commissioni hanno, oltre che un ruolo consultivo rispetto al livello centrale del Comitato tecnico art.30, prevalenti compiti di visita delle navi e controllo della loro rispondenza alla normativa tecnica sull'ambiente di lavoro a bordo, che sarà emanata con regolamento ai sensi dell'art. 34 (in sostituzione della attuale vigente normativa del 1939).

Si ritiene che debbano essere sviluppate tutte le azioni allo scopo di attivare e rendere operativi quanto prima questi nuovi istituti, a cominciare da quelli previsti a livello locale, ivi comprese le Commissioni Territoriali, anche nelle more della emanazione del regolamento di cui all'art. 34 comma 2 del 271, in modo che possano contribuire a sostenere da subito la complessa fase applicativa dei decreti.

- ◆ Il decreto 271 (art. 28) prevede un atto di indirizzo e coordinamento per gli organi di vigilanza da emanarsi entro un anno; le Regioni ritengono necessario che i ministeri coinvolti (Trasporti, Lavoro e Sanità), nel rispetto degli impegni normativi di Carta 2000, pongano mano **urgentemente** all'elaborazione di questo fondamentale atto, con un'operazione che recuperi una diffusa partecipazione e un ampio confronto tra le competenze presenti a tutti i livelli sulle aree tematiche in questione.
- ◆ Ma lo sforzo di promozione del coordinamento occorre che sia ancora più consistente, e che sia perseguito ad ogni livello, a cominciare da quello locale del singolo porto, con **l'attivazione di tavoli comuni** di analisi della normativa che coinvolgano, per i diversi aspetti, la Autorità portuale, l'Autorità marittima, la Azienda USL, l'Ufficio di sanità marittima e il Comando dei vigili del fuoco (per le parti di specifica competenza), anche allo scopo di sostenere gli enti con potestà regolamentatoria (Autorità portuale e Autorità marittima) nella predisposizione degli eventuali atti di recepimento locale.

- ◆ Alla luce del riassetto, operato dai decreti, del controllo pubblico nelle aree in questione, le Regioni ritengono opportuna una integrazione della composizione dei comitati regionali di coordinamento art. 27 D.Lgs.626 allo scopo di estendere anche ai nuovi soggetti ora investiti da funzioni di controllo (Autorità marittime e portuali) il tavolo istituzionale di coordinamento e confronto.
- ◆ E' evidente che il primo impegno di coordinamento su tali aspetti è quello che devono assumere centralmente i due ministeri Sanità e Trasporti. Il ministero dei Trasporti in particolare, specie in relazione al decreto 271, è investito in maniera rilevante, sia nelle sue articolazioni periferiche che in quelle centrali, di funzioni nuove nella materia specifica. Fondamentale sarà per i due ministeri tracciare una strada comune di lavoro concertato, in armonia con le indicazioni della Carta 2000.

Il ruolo dell'Azienda USL

- ◆ Il ruolo di organo di vigilanza dell'Azienda USL viene ampliato e lo strumento usuale della prescrizione, introdotto dal D.Lgs. 758/94, si estende quindi agli ambiti applicativi dei due decreti e delle circa cento nuove contravvenzioni introdotte.
- ◆ Anche il ruolo di soggetto promotore di prevenzione risulta ampliato per l'Azienda USL, che è pertanto chiamata a sviluppare nuove competenze professionali. Andranno infatti sottoposte alla valutazione dell'Azienda USL materie quali la gestione delle merci pericolose e delle sostanze radioattive nelle aree portuali, la disciplina dei nulla-osta all'uso di fiamma nelle riparazioni navali, della autorizzazione ad operazioni di sabbatura navale; per la prima volta i servizi di prevenzione delle Aziende USL sono chiamati a partecipare alla valutazione della rispondenza delle navi ai requisiti di idoneità costruttiva, di allestimento e di ambiente di lavoro.
- ◆ Per i servizi di prevenzione e vigilanza delle Aziende USL coinvolte i nuovi compiti, riguardanti materie in parte del tutto nuove e tecnicamente complesse, comportano un notevole incremento di attività. A fronte di queste nuove competenze e attività dovrà corrispondere da parte delle Aziende USL e delle Regioni un forte intervento di promozione e sostegno all'azione dei servizi, con azioni programmate che vadano a investire prioritariamente l'adeguamento di risorse e professionalità, la formazione e gli indirizzi applicativi di supporto.

Il Decreto Legislativo 271

Il decreto risponde ad una duplicità di obiettivi di matrice normativa diversa: in primo luogo quello di applicare, nell'ambito dei mezzi di trasporto marittimi, le norme del D.Lgs. 626/94 tenendo conto delle particolari esigenze connesse al servizio espletato, secondo le indicazioni dell'art.1 comma 2 del 626; in secondo luogo quello di attuare, in alcune materie specifiche, le disposizioni di varie Convenzioni O.I.L. (Organizzazione Internazionale del Lavoro) già ratificate o in via di ratifica. La composizione delle due diverse ispirazioni sottese non è sempre ben riuscita, lasciando sovente margini di ambiguità e di non definizione.

L'applicazione del 626

- ◆ Il decreto 271 opera una riscrittura delle disposizioni del 626 adattate al lavoro marittimo. Al di là delle specifiche disposizioni, che in taluni casi sono difformi dal dettato del 626, la norma rappresenta l'estensione sostanziale della tutela del 626 ai lavoratori marittimi e tale ispirazione di fondo deve indirizzarne la specifica applicazione per gli aspetti non compiutamente definiti. Agli obblighi derivanti per armatori (che rivestono sostanzialmente le funzioni di datori di lavoro), comandanti (cui sono attribuibili i compiti di dirigenti delegati), lavoratori, medici competenti, titolari di imprese appaltatrici sono associate sanzioni penali analoghe a quelle fissate nel 626.

Particolare è la disciplina della valutazione dei rischi e del sistema di gestione della sicurezza a bordo che vede due diversi filoni di applicazione: uno è quello dell'operazione di adeguamento ai nuovi contenuti all'atto dell'entrata in vigore del decreto, che comporta una relazione tecnica di valutazione dei rischi per le navi esistenti (entro i sei mesi successivi all'entrata in vigore) e per le navi nuove (almeno sei mesi prima dell'entrata in esercizio della nave); tale lavoro valutativo tecnico non è frutto del lavoro relazionale dei soggetti del 626 e confluisce in un percorso di approvazione per conformità dell'intero progetto della nave da parte del Ministero dei trasporti, con rilascio finale di specifico certificato di sicurezza. L'altro percorso di gestione della sicurezza a bordo della singola nave è rappresentato dal "Manuale di gestione per la sicurezza dell'ambiente di lavoro", strumento dinamico di controllo dei rischi a bordo, alla cui predisposizione e aggiornamento possono contribuire le figure relazionali del 626 (armatore, comandante, il Responsabile del Servizio di prevenzione, il Rappresentante dei lavoratori per la sicurezza).

Molto pregnanti i compiti di informazione, formazione (che dovrà essere certificata) e addestramento verso i lavoratori marittimi, con una forte accentuazione sulla necessità che siano emesse procedure comprensibili e che l'equipaggio abbia a disposizione manuali operativi, guide specifiche, raccolte di normative.

La decorrenza temporale delle disposizioni contenute

- ◆ Con la pubblicazione (vale a dire il **9 agosto 1999**) il decreto è entrato in vigore nel suo complesso e pertanto da tale data decorre l'adempimento a disposizioni che non prevedono diversa definizione di decorrenza.

- ◆ Questione di rilievo è l'analisi degli adempimenti già pienamente già entrati in vigore. Mentre una decorrenza diversa da quella di pubblicazione è specificata per la predisposizione del piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro della nave (per le navi nuove almeno sei mesi prima dell'entrata in esercizio e per le navi esistenti entro sei mesi dall'entrata in vigore del decreto e quindi entro il 9 febbraio 2000), nessuna indicazione di decorrenza è esplicitata per gli istituti delle nomine (RSPP, SPP, medico competente), per il nuovo regime delle informazioni sugli infortuni e per gli obblighi susseguenti alla valutazione dei rischi (informazione dei lavoratori, fornitura dei DPI, ecc.). Ora, se è plausibile ricondurre la decorrenza di tutti gli adempimenti derivanti dalla valutazione dei rischi alla data di decorrenza dell'obbligo della predisposizione del «piano di sicurezza dell'ambiente di lavoro» (che è comprensivo della relazione tecnica di valutazione dei rischi), vale a dire **entro il 9 febbraio 2000**, così non è per gli obblighi di nomina delle figure e per altri adempimenti non derivati dalla valutazione. In assenza di specificazioni in sede ministeriale, tali obblighi, non strettamente derivanti dalla valutazione dei rischi, per le navi esistenti sono da considerarsi già esigibili, a partire dalla data di entrata in vigore (**9 agosto 1999**).

Non sussiste l'obbligo di comunicazione del nominativo del RSPP alla Azienda USL e all'Ispettorato del lavoro ma quello di annotazione dei nominativi dei componenti il Servizio nel ruolo di equipaggio.

- ◆ E' prevista la successiva emanazione di alcuni decreti e strumenti applicativi:
 - ⇒ l' atto di indirizzo e coordinamento (entro un anno, vale a dire **entro il 9 agosto 2000**) per gli organi di vigilanza,
 - ⇒ il regolamento per la costruzione e le sistemazioni a bordo (entro 90 giorni, vale a **dire entro il 9 novembre 1999**) - che permetterà l'abrogazione della obsoleta legge 1045 del 1939 (attualmente ancora vigente)
 - ⇒ uno o più decreti (entro 90 giorni, vale a dire **entro il 9 novembre 1999**) per tariffe e modalità di pagamento al Ministero dei trasporti per studi, valutazioni tecniche e vigilanza.

In considerazione del fatto che l'applicabilità dei nuovi istituti previsti dal decreto non è vincolata e condizionata all'emanazione di tali atti legislativi, si auspica che tutti gli adempimenti operativi previsti dal decreto a carico dei soggetti pubblici siano assunti quanto prima anche nelle more dell'emanazione degli ulteriori decreti.

La vigilanza

- ◆ Del tutto innovativa è la definizione degli **organi di vigilanza**, che vede il richiamo a pari titolo dei tre soggetti Autorità marittima, Azienda USL e Ufficio di Sanità marittima.
- ◆ La disciplina sanzionatoria del 271 (art.41) prevede l'accertamento e la verifica sul rispetto delle norme sanzionate amministrativamente da parte dell'Autorità Marittima, mentre demanda l'accertamento e la verifica sul rispetto delle norme sanzionate penalmente (con l'applicazione del Capo II D. Lgs. 758/94) ai tre organi di vigilanza in coordinamento tra loro.

L'investimento dei tre enti quali soggetti di vigilanza, apparentemente in contrasto con la tendenza alla semplificazione nella pubblica amministrazione, certamente risponde ad esigenze di più efficace copertura delle aree tematiche specialistiche coinvolte, quella generale del lavoro a bordo e delle complesse normative internazionali del settore marittimo (afferenti alla competenza dell'Autorità marittima), quella della sorveglianza sanitaria e dell'igiene e abitabilità delle navi (afferenti alla competenza dell'Ufficio di sanità marittima), quella, del tutto nuova per i lavoratori marittimi (già

esclusi dal campo di applicazione delle normative previgenti), della prevenzione e sicurezza del lavoro impostata dal 626 (affidente alla competenza dell'Azienda USL).

In particolare l'assegnazione ex novo alle Aziende USL delle funzioni di organo di vigilanza per la salute e sicurezza dei marittimi costituisce un fondamentale anello di raccordo del settore marittimo al sistema generale di tutela nei luoghi di lavoro.

La soluzione applicativa più plausibile ed efficace di tale esercizio della vigilanza in capo ai tre soggetti, data la sfera non esattamente sovrapponibile delle loro competenze e ambiti di intervento, è quella che mette in capo a ciascuno sia la capacità di iniziativa nelle attività di ispezione e controllo, sia la potestà prescrittiva in presenza di violazioni penalmente sanzionabili, anche indipendentemente l'uno dall'altro, se pur in coordinamento tra loro.

- ◆ La Azienda USL partecipa con un suo rappresentante alla **Commissione Territoriale per la prevenzione degli infortuni, igiene e sicurezza del lavoro a bordo**, che è istituita con decreto del Direttore Marittimo e andrà a sostituire la Commissione locale per l'igiene degli equipaggi operante ai sensi della legge 1045 del 1939. La Commissione Territoriale, cui partecipano i tre soggetti (oltre che un ingegnere dipendente del ministero dei trasporti e rappresentanti delle organizzazioni sindacali, degli armatori e della gente di mare) effettua visite iniziali, visite periodiche (ogni 2 anni, non più semestralmente come era nei compiti della Commissione Locale) e visite occasionali (per iniziativa della Autorità marittima, oppure su richiesta della Azienda USL o dei rappresentanti delle parti sociali).

La norma pone un parziale distinguo tra l'attività di **vigilanza** sulle disposizioni contenute e quella legata alla esecuzione delle **visite** e degli accertamenti della Commissione territoriale, individuando procedure diverse; in particolare l'ambito delle visite (art.18, 19, 20 e 21) è di tipo preventivo, assimilabile, relativamente alle visite iniziali e agli accertamenti preliminari ad esse, all'espressione di pareri e autorizzazioni per nuovi insediamenti produttivi. Le attività svolte dalla Commissione territoriale possono, se del caso, in virtù della partecipazione ad esse dei tre organi di vigilanza, dare origine ad accertamenti e contestazioni di violazioni alle specifiche disposizioni sanzionate nel decreto.

Il corpus normativo risultante

- ◆ Nel nuovo sistema di prevenzione a bordo di navi tracciato dal 626 e dal 271 il complesso normativo risultante per gli organi di vigilanza è attualmente composto, oltre che dalle specifiche disposizioni del decreto che adeguano le disposizioni del 626, dal D. Lgs. 298/99 (relativamente alle navi da pesca), dalla L. 1045/39 (almeno fino alla emanazione del regolamento tecnico previsto nell'art. 34) e dal complesso di norme internazionali sulla sicurezza e salute dei marittimi (Convenzioni OIL, Convenzione SOLAS e successive modifiche). Tra queste ultime risulta importantissima, a protezione dei marittimi dal rischio «cancerogeni» e in primis dal rischio amianto, la Convenzione n.139, ratificata con Legge 157/81 (utilmente citata nelle premesse del decreto tra le normative cui la norma si ispira).

Non sono invece applicabili al lavoro marittimo il DPR 303/56, il DPR 547/55. Non è altresì applicabile il D.Lgs. 277/91, nonostante uno specifico criterio della delega della legge 485/98 indicasse in particolare piombo, amianto e rumore quali agenti su cui estendere la tutela.

Tuttavia si ritiene che per quanto riguarda la determinazione degli obblighi derivanti dalla esposizione dei lavoratori marittimi a piombo, amianto e rumore, rischi, questi ultimi due, che sono presenti in modo significativo a bordo di navi, essi debbano

essere ricondotti nell'ambito della valutazione dei rischi per la predisposizione del piano di sicurezza.

L'emanazione della normativa tecnica prevista dall'art.34 rende possibile ancora un recupero di tutela in relazione a specifiche aree di rischio non ancora definite per il lavoro marittimo; nell'iter normativo di tale regolamentazione le Regioni si impegnano a presidiare affinché siano eliminate, secondo i criteri vincolanti della delega ex legge 485/98, le disparità di condizioni di tutela rispetto alle altre norme.

Gli infortuni

- ◆ Gli artt. 25 e 26 ridisegnano la gestione delle notizie d'infortunio, che, indipendentemente dalla durata, devono essere segnalate alla Autorità marittima, all'istituto assicuratore e alla Azienda USL del compartimento di iscrizione della nave. Per fini statistici ogni infortunio è segnalato dall'Autorità marittima «*che ha svolto l'inchiesta sommaria o formale*» al Ministero dei trasporti, ma è opportuno uno scambio di informazioni sugli eventi segnalati anche con le Aziende USL territorialmente competenti (per luogo di accadimento o per competenza ai fini penali), onde eventualmente permettere la attivazione di indagini e contribuire allo svolgimento degli accertamenti posti in capo alla Autorità marittima.
- ◆ Viene istituito il registro degli infortuni, analogamente a quanto previsto per le imprese soggette al DPR 547/55. In attesa del modello che sarà approvato dal Ministero dei trasporti si ritiene che le registrazioni degli infortuni a bordo, che è obbligo già entrato in vigore, debbano contenere gli stessi elementi significativi previsti dalla specifica normativa nazionale.

Il medico competente e la sorveglianza sanitaria

- ◆ Un importante elemento innovativo (rispetto anche ai precetti del 626) è contenuto nell'obbligo dell'armatore e del comandante di designare il medico competente: tale obbligo risulta valere in maniera incondizionata, vale a dire indipendentemente dalla valutazione dei rischi specifici, in considerazione di una sorta di «tutela speciale» destinata ad una popolazione lavorativa che opera (e vive) in un ambiente particolare e critico.
- ◆ La procedura rispetto ai giudizi di inidoneità espressi dal medico competente prevede il ricorso all'Ufficio di Sanità marittima.

Il Decreto Legislativo 272

- ◆ Il decreto compie la decisa e positiva scelta di applicare pienamente l'impianto complessivo del D.Lgs. 626/94 alle aree portuali; le nuove disposizioni che riportano diverse previsioni rispetto al 626 sono relative ad adeguamenti applicativi e/o tecnici, che tengono conto di peculiarità di settore.
- ◆ Il decreto costituisce l'esito di un lungo lavoro, all'interno del Ministero dei trasporti, per assicurare l'adempimento alla convenzione OIL n.152 del 1979 (ratificata con legge 19 novembre 1984 n.862) con l'emanazione di un cosiddetto «regolamento» per la sicurezza e igiene del lavoro delle operazioni portuali e delle riparazioni, trasformazioni e manutenzioni navali nelle aree portuali.
- ◆ Alcune parti del decreto 272, specie quelle più prettamente tecniche, introducono difformità rispetto ai principi della legislazione speciale previgente, dando adito a possibili contrasti interpretativi in fase di applicazione; tali questioni di merito tecnico non sono oggetto delle presenti linee di indirizzo ma su di esse le Regioni si impegnano ad avviare un lavoro di approfondimento specifico e di predisposizione di linee guida tecniche.

La decorrenza temporale

- ◆ Il decreto in ogni suo aspetto è **immediatamente entrato in vigore**, non contemplando nessuna decorrenza dilazionata.
E' previsto un unico decreto attuativo relativo ai contenuti, alle modalità per lo svolgimento e la certificazione di corsi di formazione e aggiornamento per gli addetti promossi dal Ministero dei trasporti (art. 6).

Il corpus normativo risultante

- ◆ Relativamente alle aree del lavoro portuale e di riparazione e trasformazione navale, il complesso normativo risultante è composto, oltre che dalle disposizioni specifiche del decreto, dal Decreto Lgs. 626 (salvo che per quanto diversamente previsto dal 272), dal DPR 547/55 (la cui valenza già la legge 84/94 di riordino della portualità aveva precisato) e da tutte le altre normative afferenti all'area dell'igiene e sicurezza del lavoro.
- ◆ Relativamente agli istituti propri del 626 e ai relativi obblighi dei soggetti, il decreto 272 non li ridefinisce (salvo che per le materie con risvolti peculiari di settore su cui la norma ha maggiormente integrato la previsione generale) ma rimanda ad essi e alla specifica disciplina sanzionatoria già prevista.

La vigilanza

- ◆ L'Azienda USL è l'organo di vigilanza nelle aree portuali ai sensi dei D.Lgs. vi 758/94 e 626/94. Nell'ambito di queste attribuzioni, in caso di violazione ad una delle 49 nuove

fattispecie di contravvenzione, la Azienda USL ha il compito di provvedere all'emissione di prescrizioni per il procedimento di estinzione del reato, agendo «*in coordinamento con le autorità indicate all'art.23 del D.Lgs. 626/94*». Nello specifico ha rilievo soprattutto il rapporto di collaborazione con l'Autorità portuale e, per determinati limitati adempimenti, con l'Autorità marittima (con quest'ultima in relazione sostanzialmente alla disciplina delle merci pericolose in imbarco-sbarco e a quella dei nulla-osta all'uso di fiamma). I Comandi dei Vigili del Fuoco sono chiamati ad un ruolo di supporto tecnico verso le due Autorità per la disciplina dei permessi di fiamma e per quella dei servizi integrativi antincendio, ferma restandone la competenza piena quale organo di vigilanza sulla prevenzione incendi nelle aree di terra.

- ◆ L'Autorità portuale ha un importante ruolo di controllo, di governo, sviluppo e regolazione del territorio portuale anche ai fini della prevenzione e sicurezza del lavoro in forza della Legge di riordino della portualità 84/94, che attribuisce a tale ente compiti di controllo sull'igiene e sicurezza del lavoro con poteri di polizia amministrativa. In virtù della presenza operativa assidua e molto interna ai meccanismi del lavoro portuale, questo soggetto, nella chiarezza delle diverse competenze rispetto all'organo di vigilanza dell'Azienda USL e in stretta relazione con esso, potrà svolgere un ruolo di supervisione diffusa sul rispetto delle regole di sicurezza e prevenzione. La prevenzione nelle aree portuali si gioca in maniera rilevante su quanto i due soggetti sapranno trovare le forme più efficaci di lavoro coordinato. La loro stretta interazione è presente in numerosi precetti del decreto; valga come esempio per tutti il meccanismo delle misure accessorie dell'art.60, dove le reiterate violazioni alle disposizioni del decreto, sanzionate dalla Azienda USL, possono diventare elemento decisionale per l'esercizio da parte dell'Autorità portuale del potere di sospensione dell'atto autorizzativo o concessorio al lavoro in porto dell'impresa inadempiente.
- ◆ L'Azienda USL, al di là delle sue prerogative di vigilanza, è altresì chiamata ad esercitare un ruolo di supporto tecnico all'attività autorizzativa della Autorità portuale su materie quali le merci pericolose, le operazioni di sabbatura e pitturazione delle navi e dell'Autorità marittima sulla disciplina dei «nulla-osta all'uso di fiamma».

Il documento di sicurezza dell'impresa portuale (art. 4)

- ◆ Il documento di valutazione dei rischi dell'impresa portuale ex art.4 D.Lgs. 626/94 deve contenere anche alcuni ulteriori elementi vincolati alla analisi e descrizione accurata del lavoro, dei conseguenti rischi e delle necessarie misure di prevenzione e protezione. Il documento deve essere trasmesso all'Autorità portuale e alla Azienda USL, pur se questa disposizione non è sanzionata. La portata di questo precetto, che non ha corrispondenza nel 626, è notevole, a rimarcare un'attenzione forte del legislatore che si traduce in una attivazione piena dei soggetti di controllo.

I datori di lavoro delle imprese portuali

- ◆ Ai datori di lavoro delle imprese portuali compete garantire la salute e la sicurezza dei lavoratori portuali, non solo relativamente alle attività di terra ma anche a quelle di bordo, indipendentemente dal ruolo e dalle prerogative del comandante della nave sulla quale si svolgono le operazioni di carico-scarico. Pur se tali obblighi stringenti in capo alle imprese portuali non azzerano gli obblighi derivanti dalla normativa in capo al comandante sulla corretta caricazione e stivaggio della nave e in capo ai disponenti della merce sulle condizioni intrinseche alla merce stessa, è evidente che, ove le

condizioni della nave, del carico, della merce risultino inadeguate, è dovere del datore di lavoro dell'impresa portuale provvedere ai necessari apprestamenti di sicurezza prima dell'inizio delle operazioni di movimentazione. Tutto ciò naturalmente indipendentemente dalla nazionalità della nave.

Le merci pericolose

- ◆ Nulla è innovato rispetto alle disposizioni già vigenti sullo sbarco-imbarco di merci pericolose, fasi di pertinenza della Autorità marittima e sottoposte al richiamato DPR 268/97. La caratterizzazione di pericolosità delle merci dovrà essere fatta con riferimento al codice marittimo internazionale IMDG (International Maritime Dangerous Goods). E' su questa base di classificazione che dovranno essere applicate le disposizioni degli artt.21, 22 e 25 (merci alla rinfusa suscettibili di emettere gas tossico o infiammabile o causare impoverimento del contenuto di ossigeno), previa analisi eseguita dal chimico di porto quando prevista. Rispetto alla sosta nelle aree portuali il soggetto autorizzatore è adesso, per effetto dell'art.22, la Autorità portuale (non più la Autorità marittima) che a tal fine deve coinvolgere il ruolo di supporto tecnico dell'Azienda USL.

Operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione

- ◆ Il titolo II si riferisce solo alle operazioni di manutenzione, riparazione e trasformazione; le disposizioni pertanto non si applicano ai cantieri di costruzione navale (sia presenti in ambiti portuali che fuori di essi) o alle fasi di costruzione di tronconi che sempre più spesso vengono effettuate presso cantieri di trasformazione navale in vari porti italiani. Ai cantieri di costruzione oltre che a quelli di grande trasformazione navale si applicano invece le disposizioni del titolo III sulle prove a mare.

Il documento di sicurezza per i lavori di manutenzione, riparazione e trasformazione navale (art. 38)

- ◆ La presenza di almeno due imprese nei lavori a bordo determina la obbligatorietà per l'armatore o il comandante di designare un'impresa capo-commessa che si faccia carico del compito di coordinamento ai fini della sicurezza, pur se questo obbligo non è sanzionato. E' evidente che nei frequentissimi casi in cui l'armatore, per l'effettuazione dei lavori, non si appoggia ad un cantiere navale ma li affida direttamente a svariate imprese, il ruolo di coordinamento di sicurezza compete in toto alla società armatrice che, in sostanza, designa se stessa «impresa capo-commessa».
- ◆ Il titolare dell'impresa capo-commessa deve elaborare il documento di sicurezza ex art. 4 del 626/94, integrandolo per ogni specifico lavoro con alcuni elementi puntuali che mettano in luce, in via preventiva, le criticità delle fasi di lavoro e delle attrezzature, le imprese e il numero medio dei lavoratori in ogni fase, il responsabile dei lavori a bordo, la sovrapposizione di lavorazioni, le operazioni pericolose etc. E' questo certamente un contenuto assai importante della nuova normativa, rendendo esigibile per questi lavori lo strumento della pianificazione preventiva, da parecchi anni promossa dai servizi di prevenzione delle Aziende USL con l'avvio dei «protocolli di Viareggio» del 1989. Pur con alcune diversità il nuovo istituto richiama il «piano di sicurezza e coordinamento» del D.Lgs. 494/96. Il documento di sicurezza va consegnato alla Azienda USL e all'Autorità portuale (pur se questo obbligo non è sanzionato).

Nulla-osta all'uso della fiamma

- ◆ L'articolo 46 definisce le misure di prevenzione in caso di operazioni di taglio o saldatura a bordo e in particolare riprecisa la procedura di rilascio da parte dell'Autorità marittima del «nulla-osta» all'uso della fiamma già contenuta nel regolamento per la navigazione .

Il nuovo istituto prevede il rilascio del nulla-osta da parte dell'autorità «su conforme parere del comandante provinciale dei vigili del fuoco e **sentita l'Azienda USL competente**». Questo ulteriore coinvolgimento preventivo del servizio territoriale dell'Azienda USL va certamente letto non al fine della valutazione puntuale del lavoro rispetto al rischio incendio o esplosione, su cui più specificamente viene richiesto di esprimersi il comandante dei Vigili del fuoco e, prima ancora, viene chiamato ad una accurata verifica sul posto e ad una certificazione di non pericolosità il «consulente chimico del porto». L'Azienda USL viene sentita preventivamente dall'Autorità marittima sulle questioni di più stretta sua pertinenza, afferenti ad una valutazione dell'idoneità tecnico-organizzativa e professionale dell'impresa che esegue i lavori ai fini della prevenzione e sicurezza del lavoro e delle condizioni di igiene e sicurezza in cui le lavorazioni a caldo si esplicano. Le linee guida tecniche in elaborazione potranno mettere a punto più nel dettaglio schemi di procedure preventive per i servizi territoriali di prevenzione allo scopo di rendere possibile, in considerazione dei tempi brevi imposti usualmente dalla stretta programmazione di tali lavori, con la formulazione della valutazione dell'Azienda USL (necessaria stante il dettato normativo), l'espressione del nulla-osta da parte dell'autorità. L'Azienda USL è destinataria altresì dell'inoltro dello specifico nulla-osta rilasciato, ai fini della vigilanza.