

Porti e RIR: alcune precisazioni sull'articolo di ARPAT che pubblichiamo

È bene chiarire che le aziende Seveso presenti in area portuale restano sempre tali.

Quello che mancherà adesso è una valutazione dettagliata e complessiva del rischio dell'intera area portuale, comprese le interferenze con tutte le altre attività, quindi di un piano di emergenza portuale, più ampio della somma di quelli delle singole aziende a rischio.

D'altra parte, quasi tutti i porti avevano elaborato il RISP.

Anche a Genova è stato fatto, benché non approvato in via definitiva perché nel frattempo è arrivata la legge che non lo richiedeva più (*la bella presentazione dell'ing. Tomaso Vairo di ARPAL allegata spiega cosa potrebbe rappresentare tale valutazione del rischio nel porto di Genova*).

Nella conferenza di servizio dell'Autorità Portuale di approvazione, sentiti tra gli altri ARPAL, VVF, ASL, Capitaneria, Città Metropolitana, a ridosso della data di entrata in vigore della nuova legge, si sono richiesti miglioramenti al documento delle aziende portuali, ed è prevedibile e auspicabile che l'Autorità Portuale possa arrivare comunque a una sua emanazione che consenta l'utilizzo delle sue preziose analisi e valutazioni. Paradossalmente, il documento esiste, andrebbe perfezionato, ma la legge non lo richiede più.

Inoltre, il trasporto merci pericolose rimanda sì alle norme internazionali, ma anche al Codice della Navigazione e ai Regolamenti e Ordinanze emanati dalle Capitanerie in materia. Stiamo collaborando proprio in questi giorni all'elaborazione del nuovo Regolamento della Capitaneria del porto di Genova su diversi aspetti delle operazioni di movimentazione di merci pericolose con implicazioni sulla sicurezza delle navi nelle acque portuali. È poi da tener presente che la questione sicurezza della navigazione si intreccia con quanto avviene nella delicata interfaccia mare - terra e in banchina, spesso complementare a quel che avviene a bordo della nave. Qui si applicano comunque i Regolamenti, in particolare quelli sulle Merci Pericolose, emanati dalle Autorità Portuali, a Genova ora in fase di rielaborazione, che stabiliscono la loro modalità di gestione nei Terminal a terra.

Infine, pur con i suoi limiti e arretratezze, il DLgs 272/99 (tra gli altri, artt. 4, 21, 22, 23, 25), integrando il DLgs 81/08, dà indicazioni specifiche per la tutela dei lavoratori nelle operazioni portuali che coinvolgono merci pericolose, anche richiamando esplicitamente la regolamentazione emanata dalle Autorità Portuali.

Con l'auspicio che l'eliminazione del RISP non significhi una minore attenzione all'insieme delle interferenze dei rischi nel complesso sistema portuale, si ripropone qui, per l'ennesima volta, anche la necessità di un aggiornamento, più volte rimandato, del DLgs 272/99, perché non resti solo a corollario di iniziative regolamentari locali la definizione di esigenze e misure di sicurezza generali a tutela dei lavoratori nei porti, sul mare, sulla terra e tra mare e terra.

Giulio Andrea Tozzi