

Ambienti confinati, riparazioni navali e decreto legislativo 272/99: una risposta ad un interpello che ci riporta indietro

Ulteriori osservazioni sulla risposta Interpello n.10/2015 di Rosaria Carcassi

La salute e sicurezza nelle aree portuali è questione che solo da alcuni lustri (non più di tre, vale a dire sostanzialmente dall'emanazione del decreto legislativo 272 del 1999) gode di un inquadramento universalmente riconosciuto nel pieno alveo della normativa generale italiana, prima decreto legislativo 626/94, poi decreto legislativo 81/08.

“Salute e sicurezza nelle aree portuali” sono ovviamente da intendersi riferite (secondo l'ambito delineato dal decreto 272/99) alle due popolazioni lavorative più caratterizzate in ambito portuale, i lavoratori delle operazioni e servizi portuali e i lavoratori del distretto industriale della manutenzione, riparazione e trasformazione delle navi in ambito portuale.

Resta perciò come minimo stupore la recente risposta all'interpello n.10/15 che esclude l'applicabilità del DPR 177/2011 alle attività di manutenzione, riparazione, trasformazione navale nei porti disciplinate dal d.lgs. 272/99. Sull'argomento erano già intervenute le tempestive osservazioni, del tutto condivisibili, di Associazione Ambiente e Lavoro e SNOP che mi danno lo spunto per un'ulteriore riflessione più complessiva nel merito.

Per inquadrare la questione è necessario ripercorrere brevemente (e credo che a volte faccia bene) una traccia storica fondamentale, a partire dal momento in cui in Italia si delinea per la prima volta un compiuto sistema di intervento pubblico su salute e sicurezza del lavoro, vale a dire dalla nascita, ad opera della legge di riforma sanitaria 833 del 1978, dei servizi di prevenzione e vigilanza delle ASL (allora Unità Sanitarie Locali).

Cosa trovano i neonati servizi (neonati e quindi ancora non ben saldi sulle gambe) nell'affrontare le aree portuali, da subito emerse, nelle mappe di rischio dei territori con presenza di porti, come aree ad elevato rischio lavorativo? Trovano sostanzialmente dei cancelli chiusi, i cancelli delle cinte portuali, vale a dire la decisa pretesa dell'ambiente a considerarsi extra lege, in virtù di una serie di elementi “tipologici”: la natura demaniale-marittima di gestione del territorio, l'interfaccia con le navi e il mare e quindi con contesti a regolamentazione internazionale, la presenza di autorità di territorio forti e autoreferenziali (gli enti autonomi portuali e le capitanerie di porto), schierate decisamente, almeno in quella prima fase, a rendere difficile l'ingresso sul campo di soggetti portatori di generalità e uniformità di regole.

Un lento processo quindi di confronto tra approcci antitetici, lo sviluppo di prime azioni congiunte dei servizi ASL con le autorità del territorio, a fronte delle pressanti richieste di intervento che arrivavano alle ASL dalle rappresentanze dei lavoratori, i primi sopralluoghi coordinati a bordo di navi in riparazione (Trieste, Genova, Livorno) per l'urgenza ineludibile della presenza drammatica di amianto a bordo.

Agivano come forte leva alle pretese di extraterritorialità rispetto alle regole generali di SSL, pretese che partivano dal dettato normativo per arrivare alle competenze sui controlli, le ambigue formulazioni delle norme allora in vigore (547/55, 303/56 e in ultimo 277/91) che variamente prevedevano esclusioni “marittime”, o meglio, come dirò in seguito, la loro forzata interpretazione in senso estensivo: non solo le navi ma anche tutti i cicli navalportuali

attinenti sarebbero stati esclusi dal campo di applicazione dei decreti a carattere generale di sicurezza e igiene del lavoro e quindi dalla competenza del sistema generalista dei controlli (sistema come detto dal 1978 in carico alle Regioni tramite le ASL).

Uno squarcio drammatico di verità sopraggiunge con l'evento del 13 marzo 1987 sulla nave Elisabetta Montanari in un cantiere di riparazione a Ravenna, tredici lavoratori morti, la più grande tragedia italiana del lavoro degli ultimi sessanta anni, la più grande tragedia italiana nel "settore" (così lo chiama il DPR 177/11) degli ambienti sospetti di inquinamento o confinati, vicenda tristissima di caporalato e di assenza totale di "qualificazione" e dignità imprenditoriale.

Al Parlamento e all'opinione pubblica scossa dall'enormità della tragedia il Governo dà in pasto il capro espiatorio: a vigilare sulla applicazione delle normative su ssl in Italia sono le USL!

Ma quali normative a bordo di quella nave in quel contesto di lavori di riparazione? Nessuno pose la domanda, in quanto era pacifico che fossero a quell'epoca le uniche norme esistenti, 547 e 303 con i loro articoli specifici, rispettivamente 235-236-237 (confluiti integralmente nel punto 3 All.IV del decreto 81) e 25 (trasposto ora integralmente nell'art.66 del decreto 81).

Il percorso che sfocia nel 1994 nell'emanazione del decreto 626 reca un segno evidente dell'impatto doloroso della tragedia di Ravenna: il lavoro della Commissione di inchiesta del Senato (commissione Lama) in un solo anno (1989) traccia l'impianto di quel che sarà la stagione normativa successiva, dall'emanazione del 626 fino ad arrivare al decreto 81. Si perchè uno degli otto disegni di legge depositati dalla Commissione era uno strutturato e pregnante "testo unico" su salute e sicurezza che già dal 1979, per delega specifica della riforma sanitaria, era atteso (e arriverà, ahinoi, solo nel 2008!).

Un altro disegno di legge affrontava doverosamente, nel richiamo alla tragedia di Ravenna, i nodi intrinseci al lavoro nei porti, emersi in tutta la loro gravità sulla Elisabetta Montanari e nella ricognizione operata sul campo dalla Commissione; per la prima volta compaiono propriamente sulla scena normativa, pur se solo all'interno di un disegno di legge, le due aree lavorative da sempre (e volutamente, almeno da parte di alcuni soggetti portuali) confuse con la navigazione marittima ma da questa in realtà nettamente distinte, il lavoro in ambito portuale, vale a dire il lavoro di movimentazione merci, e la cantieristica navale (precisata come allestimento, riparazione, ristrutturazione, manutenzione e demolizione di navi). La cantieristica navale, è evidente, perchè c'era stata la tragedia di Ravenna; il lavoro portuale perchè all'attenta Commissione Lama non sfuggiva che l'Italia nel frattempo era inadempiente rispetto alla Convenzione dell'Organizzazione internazionale del lavoro OIL 152/79 relativa alla sicurezza e igiene del lavoro nelle operazioni portuali, ratificata dall'Italia nel 1984 ma non resa operativa con il necessario decreto applicativo. L'impianto prefigurato dal disegno di legge Lama precisava, a scanso di equivoci, la piena applicazione ai due settori del corpus delle norme vigenti (quindi 547 e 303) e del sistema di controllo e prevenzione delle USL e delegava il governo all'emanazione di specifici decreti legislativi che riguardassero le questioni di rischio del settore portuale di movimentazione merci secondo il mandato della Convenzione, e le criticità del settore delle riparazioni navali secondo la tragica lezione di Ravenna.

Non se ne fece niente e tra cambi di governi e legislature si arrivò nel 1994 all'emanazione del decreto 626 per l'incalzare della direttiva europea quadro 391 del 1989 e delle successive

sette direttive particolari 1989-1990: regole uniformi e rivoluzione copernicana di approccio preventivo quindi ad opera del 626, ma nessun riferimento ai due critici settori di lavoro dei porti, bisognosi di disciplina aggiuntiva (non l'avrebbe consentito la delega della Legge Comunitaria finalizzata strettamente a superare il colpevole ritardo nel recepimento delle direttive UE).

Il decreto 626 del 1994 al campo di applicazione (articolo delle norme italiane di salute e sicurezza del lavoro in cui, a partire dal decreto correttivo 242 del 1996, ha trovato spazio una pleora di settori lavorativi che pretendono regimi speciali, vizio da cui non è rimasto esente anche il successivo decreto 81) faceva infatti riferimento, quali settori destinatari di specifici ulteriori decreti da emanarsi per “tener conto” nella applicazione delle norme del 626 “delle specifiche esigenze connesse al servizio espletato”, alle sole forze armate e di polizia e ai servizi di protezione civile, seguendo alla lettera la Direttiva quadro europea.

Il decreto 626 del 1996, quello risagomato dal decreto 242/96, corregge, aggiunge cinque fitte righe di settori particolari a cui il 626 si applicava tenendo conto delle specifiche esigenze da disciplinarsi in successivi decreti regolamentari (NB interministeriali, non legislativi), e tra i settori particolari compare di nuovo, come negli anni '55-'56, l'ambito dei mezzi di trasporto aerei e marittimi.

E' interessante considerare che nel Titolo II del 626 sui luoghi di lavoro (precursore dell'omonimo Titolo II del decreto 81), inserito nella norma italiana recependo la Direttiva particolare 89/654 e approfittandone per svecchiare qualche articolo di 547 e 303, le due diverse formulazioni marittime di esclusione dai DPR siano entrambe inglobate nel generale “mezzi di trasporto”, a riprova che anche la formulazione del 303 (a bordo delle navi mercantili) intendesse strettamente il trasporto marittimo (dal Titolo II sono esclusi anche i pescherecci, anch'essi mezzi di trasporto per mare dei pescatori).

D'altra parte il 626 interveniva nel panorama giuridico italiano ancora in vigenza dei vecchi DPR 547/55 e 303/56 e del d.lgs. 277/91 (primo decreto antesignano di recepimento del nuovo approccio europeo) che riportavano negli articoli sul campo di applicazione, o meglio di esclusione, qualcosa di simile:

547/55 (prevenzione infortuni): “le norme del presente decreto non si applicano, perchè la materia è o sarà regolata da appositi provvedimenti.....all'esercizio della navigazione marittima, aerea ed interna”

303/56 (igiene del lavoro): “le norme del presente decreto non si applicano ai lavori a bordo delle navi mercantili e a bordo degli aeromobili”

277/91 (piombo, amianto, rumore): “le disposizioni del presente decreto non si applicano ai lavoratori della navigazione marittima ed aerea”.

Esercizio della navigazione marittima e interna, lavori a bordo delle navi mercantili, lavoro della navigazione marittima quindi le aree di esclusione dalle disposizioni rispettivamente di 547, 303 e 277; *ambito dei mezzi di trasporto marittimo* quindi l'area di applicazione del 626 con disposizioni aggiuntive da emanarsi per tener conto delle specifiche esigenze connesse al servizio espletato a bordo di tali mezzi di trasporto marittimo e l'area di esclusione del solo titolo II relativo ai luoghi di lavoro.

L'esclusione era per altro in parte ovvia, relativamente alle navi (i cui spazi interni accessibili

all'equipaggio sono tutti in sostanza locali di lavoro dei lavoratori marittimi), nel caso del decreto 303 e delle norme da esso derivate successivamente, che dettavano in primo luogo standard strutturali/prestazionali dei locali di lavoro in edifici: impensabile che i locali di bordo dei marittimi possano rispettare altezze, cubature e superfici quali quelle previste per un locale officina; e che dire dei locali sotterranei che sotterranei non possono essere ma semmai sub-acquei? e del contributo di illuminazione naturale richiesto nei locali di lavoro terrestri? e così via per molte altre disposizioni di natura "strutturale".

(Per inciso fa sorridere pensare che il contesto marittimo delle navi italiane, a cui non si applicava il 303/56 e a cui adesso non si applica il titolo II del decreto 81 sui luoghi di lavoro in quanto, per eredità del 303, il titolo non si applica generalmente ai mezzi di trasporto, abbia ad oggi come unica norma igienica di riferimento tuttora vigente la legge 1045 del **1939**, in ambiente marittimo altrimenti detta "legge delle sputacchiere", in riferimento alla misura igienica (!!!!) prevista dalla norma per gli alloggi equipaggio e i corridoi della nave; il decreto 271/99 ne disponeva la doverosa abrogazione e sostituzione con nuovo regolamento, che è predisposto da alcuni anni ma non è mai arrivato in porto, per le solite lobbistiche resistenze del settore armatoriale; ma questa, relativa al "settore marittimo" propriamente inteso, che non è il punto focale delle mie considerazioni pur essendo all'origine degli equivoci normativi che ne sono alla base, è tutta un'altra storia...)

Ritornando ai vari distinguo di 547/303/277/626, nessun dubbio però, sulla base delle varie formulazioni sopra riportate, che il legislatore degli anni '55-'56, del decreto 277/91 e del Titolo II del 626, che escludeva, come pure quello del 626/242 del 1996, che applicava rimandando a successivo decreto per le specifiche esigenze, si riferissero strettamente ai lavori propri su mezzi di trasporto marittimi in esercizio, vale a dire su navi/imbarcazioni adibite a trasporto di merci e persone su cui si svolgono quindi servizi a carico di lavoratori marittimi imbarcati.

Nessun dubbio a tale proposito hanno avuto negli anni di vigenza di 547/303/626 le chiare pronunce del Consiglio di Stato (parere 229/76, in merito al conflitto di competenza in allora tra il Ministero del lavoro e quello della Marina Mercantile) e ripetutamente della Corte Suprema di Cassazione che inequivocabilmente precisavano che la sola navigazione potesse essere sottratta alla normativa prevenzionale generale; per altro in qualche caso addirittura le stesse autorevoli fonti giurisprudenziali consideravano l'applicabilità della norma generale, in particolare del 547, anche all'esercizio della navigazione, considerata la sostanziale assenza di disposizioni di specifica regolamentazione marittima applicabili alle fattispecie infortunistiche oggetto dei pronunciamenti (numerose ad esempio sono state le condanne, passate al vaglio della Suprema Corte, per colpa specifica ai sensi del DPR 547/55, di soggetti dell'organizzazione marittima per infortuni a bordo, occorsi anche in navigazione).

E' ancora significativo che lo stesso legislatore di materia strettamente portuale, nel porre mano nel 1994-96 alla riforma di liberalizzazione dei porti con la legge 84/94, si sia sentito in dovere di fugare ogni residuo dubbio che potesse perdurare dalla trentennale vexata quaestio 547/navi, precisando all'art.24 che ai lavoratori delle imprese operanti in porto si applicava il "DPR 547/55 e successive modificazioni" e la legge 833/78 (vigilanza in capo alle USL); nell'ampia espressione lavoratori delle imprese operanti in porto sono ovviamente compresi i portuali della movimentazione merci e i lavoratori delle riparazioni navali nei porti. Si applicava quindi, dal 1994 (come minimo e anche prima secondo il filo storico qui delineato,

condiviso dai molti) il 547 ai lavoratori delle riparazioni navali e quindi anche tutta la disciplina in esso contenuta, compresi gli articoli sugli ambienti confinati (adesso trasposti nell'All.IV punto 3 decreto 81)!

Il 626, come detto, non raccoglie il testimone degli esiti della Commissione Lama, vale a dire la sollecitazione a normare una disciplina ulteriore, non inferiore, per i due settori ad alto rischio tipicamente portuali e si limita solo ad aprire una riserva di apposita successiva disciplina per l'ambito dei mezzi di trasporto marittimi (i soliti), come eredità del dettato letterale delle norme precedenti anni '50, nonostante non glielo richiedesse la Direttiva quadro europea (che lo richiedeva solo per forze armate/polizia e protezione civile) e senza dubbio per assecondare le forti resistenze del mondo armatoriale italiano refrattario alle regole generali di salute e sicurezza.

Bisogna aspettare un'altra tragedia sul lavoro (2 ottobre 1996, sei lavoratori morti sulla nuova nave Snam Portovenere durante le prove a mare, effettuate dal cantiere navale costruttore nelle acque di Genova, in un ambito quindi ancora di cantieristica navale, questa volta di costruzione) perchè ritornasse all'ordine del giorno del Parlamento l'urgenza di affrontare con regole integrative i rischi della cantieristica navale, a questo punto che comprendesse anche la fase delle prove a mare delle navi.

Sull'onda della forte emozione dell'evento Snam Portovenere, che faceva in qualche modo risuonare il ricordo di Ravenna, parte l'indagine conoscitiva bicamerale del senatore Smuraglia che fa da presupposto ad un nuovo disegno di legge di testo unico e all'impegno di normare specificamente con appositi decreti legislativi il settore marittimo (oggetto di quarant'anni di distinguo normativi), il settore portuale della movimentazione merci (per l'inadempienza ancora perdurante dell'Italia alla convenzione OIL 152/79 sulla sicurezza e igiene nelle operazioni portuali), il settore delle riparazioni navali nei porti (per i profili di alto rischio emersi da Ravenna), il settore della costruzione navale limitatamente al solo ambito della fase finale delle prove a mare (per le criticità disvelate dalla Snam Portovenere).

Ancora una volta l'operazione "testo unico" non fa molta strada, mentre va a buon fine l'iter parlamentare per la legge di delega al Governo di decreti legislativi specifici (legge 485/98). I decreti legislativi escono e, guarda caso, sono due ben separati e anche molto diversi tra loro per approccio, uno (271/99) relativo al lavoro marittimo a bordo di navi mercantili e da pesca; l'altro (272/99) relativo ai tre settori delle operazioni/servizi portuali, delle riparazioni /manutenzioni/trasformazioni navali in ambito portuale e delle costruzioni/trasformazioni navali limitatamente alle prove a mare.

Ho iniziato queste mie considerazioni enunciando che l'ambito portuale (nello specifico i due settori di lavoro nei porti) è, a far data dall'emanazione del 272/99, ricosciuto universalmente e definitivamente nel pieno alveo della normativa generale italiana di salute e sicurezza, uscendo, per effetto proprio delle chiare definizioni della norma speciale 272, dalle nebbie di confusione e ambiguità interpretative che nella sostanza tendevano a farlo considerare indistinto rispetto al settore del lavoro marittimo.

Questo perchè il legislatore del 272, sotto il vigile occhio del senatore Smuraglia, ha fatto nel 1999 la decisa scelta di limitarsi ad articolare per i due settori un insieme di regole di

taglio prevalentemente tecnico specifico, aggiuntive e integrative, ma non sostitutive, dell'impianto complessivo del decreto 626, che era salvaguardato in toto.

Questo ha consentito di applicare serenamente alle aree portuali il principio di specialità proprio del diritto penale italiano che si può sintetizzare riprendendo la definizione che ne dà l'articolo 298 del decreto 81: “Quando una stessa fattispecie è regolata da una disposizione generale e da una disposizione speciale, si applica la disposizione speciale”; non essendoci nel 272 fattispecie che siano presenti tal quali anche nel decreto 81, per il carattere squisitamente tecnico delle disposizioni del 272, ritagliate strettamente sui diversi lavori presenti nei due contesti lavorativi portuale e navalmeccanico, nessun dubbio quindi che ad entrambi i settori portuali si potesse applicare integralmente il 626 (ed ora, per il principio di continuità normativa, il decreto 81) e in più le specifiche aggiuntive disposizioni del decreto 272.

Lo stesso 272 fa per altro ampio richiamo, quando sfiora questioni di carattere generale quali ad esempio la valutazione dei rischi, alla piena valenza del 626, anche in questo caso solo integrando la norma generale con le specificità di ambiente portuale (es. richiedendo la individuazione delle merci e dei materiali movimentati nel valutare i rischi, ecc.).

E ancora, nessun residuo dubbio sul piano della vigilanza, ribadita a carico dell'organo di vigilanza naturale e generale rappresentato dall'ASL competente per territorio.

Per questo l'emanazione del 272 è stata accolta dalla comunità tecnico-scientifica come un significativo passo avanti nella costruzione di un sistema prevenzionistico unitario, senza più zone grigie di presunta esclusione.

Il decreto 81, che esprimeva ambizioni di testo unico, avrebbe dovuto essere infine il “porto” entro cui accogliere anche le due normative 271 e 272 che erano nate fuori del 626 e che nel frattempo hanno mostrato, rispetto al nuovo approccio prevenzionistico italiano delineato dal decreto 81, chiari segni di obsolescenza e dissonanza. Ci si è provato, come molti sanno, senza successo ed ora (un “ora” che dura da ben otto anni) siamo alla vicenda penosa della sopravvivenza senza più scadenza dei due decreti, in barba al mandato dell'art. 3 dello stesso 81 che ne impone dal 2008 l'armonizzazione con il quadro complessivo vigente.

In questo scenario si inserisce il DPR 177/2011 (norme per la qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi operanti in ambienti sospetti di inquinamento o confinati) che, ancora una volta sull'onda emotiva di grandi tragedie italiane sul lavoro, cerca di porre rimedio al rischio degli ambienti confinati individuando misure sul piano della qualificazione professionale, della formazione/informazione e della organizzazione nella catena degli appalti; misure del tutto nuove nello scenario normativo italiano, nessuna delle quali contenuta in alcun modo negli articoli del 272 che pur affrontano problematiche di locali chiusi nel lavoro portuale e di riparazione navale, articoli sulla base dei quali si possa invocare il criterio di specialità prevalente rispetto alla norma generale.

Perchè dunque non dovrebbero le disposizioni del decreto 177 applicarsi allora al settore delle riparazioni navali di cui al decreto 272/99? Settore che ha il tristissimo primato, proprio per una vicenda di “ambiente sospetto di inquinamento e confinato”, della più grave tragedia sul lavoro italiana degli ultimi sessant'anni? Settore in cui per altro da anni si sono sviluppate e consolidate pratiche aziendali assai virtuose nel senso del reale miglioramento continuo di

ssl, tali da rendere non difficile l'implementazione dei percorsi di qualificazione del 177?

Secondo la risposta all'interpello, cercando un filo logico, per due ordini di motivi:

- 1) perchè il settore delle riparazioni navali gode di un regime normativo proprio (272/99) che per ora vale e per altro attende di essere compiutamente coordinato con il decreto 81.

Vero, ma la traccia storica attentamente analizzata testimonia che non di deroghe ed esclusioni si tratta con il 272 ma di integrazioni e specificazioni in uno sforzo, non comune alla normativa di ssl, di reale composizione unitaria della complessità del sistema; e le nuove disposizioni del DPR 177 non hanno un equivalente nella norma 272 che le possa assorbire per specialità.

- 2) perchè il decreto 177/2011 si applica esclusivamente ai lavori di cui agli **articoli 66 e 121** del decreto 81 e negli ambienti confinati di cui all'**All.IV punto 3** decreto 81; l'articolo 66 è contenuto nel Titolo II (Luoghi di lavoro) e l'All.IV è allegato all'articolo 63 del Titolo II; e l'**articolo 62** sancisce la non applicabilità dell'intero Titolo II (del decreto 81/08) ai "mezzi di trasporto" e ai "pescherecci".

Tralasciando l'art.121 (Titolo IV, cantieri temporanei e mobili), l'art. 66 e l'All.IV punto 3, che sono i soli riferimenti al rischio da ambienti confinati precedenti al DPR 177 nella norma italiana, sono la trasposizione letterale degli articoli di 303 e 547 di pari contenuto e sono di matrice normativa squisitamente nazionale, non avendo la UE normato specificamente il rischio ambienti confinati; l'art. 62 ha i suoi chiari precedenti nella direttiva europea 89/654 sui luoghi di lavoro (che non parla di ambienti confinati), entrata poi direttamente nel decreto 626 e da qui nel Titolo II del decreto 81, trascinandovi l'esclusione ai mezzi di trasporto. Per quanto lunga e tortuosa sia stata la vicenda giuridica dell'intreccio di queste disposizioni, nessun dubbio che la lettura da darsi all'esclusione dei mezzi di trasporto è propriamente quella di **mezzi di trasporto nel loro esercizio di mezzi di trasporto**.

Che dire allora delle navi (costitutamente gusci ermeticamente chiusi) rispetto al rischio assai elevato da accesso in spazi confinati a bordo, a fronte di questa esclusione dall'applicazione del 177? Si è in carenza di riferimento normativo? Fortunatamente no, in quanto il settore marittimo da tempo ha una regolamentazione internazionale molto stringente (IMO Resolution A.864 1997 e SOLAS) sulle procedure di ingresso in ambienti confinati a bordo che prevede formazione, qualificazione, valutazione del rischio specifico, ruoli organizzativi e autorizzativi per l'ingresso. Il riferimento normativo c'è, come ci sono dal 1999 le regole del 271, ma poi c'è la questione di fondo del 271, del sistema di vigilanza spuntato e di quanto poco questo decreto abbia messo in moto in questi sedici anni in termini di reale controllo dei rischi a bordo per i marittimi e quindi di effettiva applicazione della norma. Ma questa è ancora la solita "altra storia".

Io non so se vedranno mai la luce i provvedimenti che armonizzino le disposizioni di 271 (navi italiane con i loro lavoratori marittimi) e 272 (porti con le loro operazioni portuali e riparazioni navali) al nuovo spirito del decreto 81; serve ancora una volta una legge di delega, nei fatti purtroppo unica, per emanare i due nuovi decreti legislativi, perchè tali sono 271 e 272, e non è possibile la loro rivisitazione con norma di rango inferiore; la sensazione è ancora una volta quella che gli ambiti portuali siano destinati a rimanere avviluppati in questo abbraccio mortale con il settore delle navi italiane con cui sono costretti a procedere affiancati; ed è un affiancamento che, pur motivato dalle ovvie interconnessioni logistiche

(le navi italiane entrano anche nei porti italiani, ma vi entrano anche e prevalentemente navi straniere non soggette al decreto 271), è costato decenni di ambiguità, conflitti, fatiche, ritardi. Per questo è augurabile che non si ritorni indietro rispetto ai punti fermi su cui negli ambiti portuali si sono costruite lentamente e si sviluppano oggi pratiche leali di salute e sicurezza sul lavoro.