

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 27 - numero 5812 di Mercoledì 19 marzo 2025

Gli infortuni dei lavoratori marittimi: analisi, imbarcazioni e cause

Un documento Inail contenente il secondo rapporto sui lavoratori marittimi si sofferma sugli infortuni che avvengono tra i lavoratori del mare. Focus sull'analisi svolta, sulle schede, sull'età, sulla qualifica, sulle cause e i luoghi degli infortuni.

Roma, 19 Mar ? Nella penisola italiana l'**economia del mare**, con riferimento a vari ambiti lavorativi (trasporto marittimo, attività portuali, filiera ittica, cantieristica, ...), è chiaramente un asset cruciale, sia a livello strategico che in termini di occupazione.

E in un ambito economico di questo tipo è evidente come la **sicurezza e la salute dei lavoratori marittimi** siano "aspetti fondamentali da considerare, in quanto influenzano e, al contempo, sono influenzati dal contesto socio-economico".

A ricordarlo e a soffermarsi proprio sui dati connessi agli **infortuni dei lavoratori marittimi** è il documento Inail " Secondo rapporto sui lavoratori marittimi. Attività e fattori di rischio dei lavoratori del mare" realizzato dal Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale (Dimeila) dell' Inail - dopo un primo documento pubblicato nel 2018 ? e scritto da Giuseppe Campo, Mauro Pellicci, Diego de Merich, Antonio Leva, Daniele De Santis, Rita Vallerotonda, Giulia Forte e Claudio Scarici (Inail, Dimeila), Giorgio Di Leone e Saverio Falco (Asl Bari - Spesal area nord) e Lorenza Fiumi (Cnr - Istituto ingegneria del mare).

Il documento, che, come ricordato in un precedente articolo di presentazione, vuole aumentare conoscenza e consapevolezza delle caratteristiche in ambito salute e sicurezza del settore marittimo, si sofferma ampiamente anche sullo **studio degli infortuni** nel settore. E le schede analizzate riportano elementi utili per la programmazione e gestione della sicurezza dei professionisti del mare.

Nel presentare il documento, l'articolo si sofferma sui seguenti argomenti:

- Rapporto sui lavoratori marittimi: i data base e gli infortuni denunciati
- Infortuni dei lavoratori marittimi: invecchiamento, qualifica e luoghi
- Infortuni dei lavoratori marittimi: le cause e le imbarcazioni

Pubblicità

<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[SW0AC4.D] ?#>

Rapporto sui lavoratori marittimi: i data base e gli infortuni denunciati

Riguardo agli infortuni (capitolo 2, curato da D. De Santis, R. Vallerotonda e A. Leva) si indica che le informazioni vengono offerte da due distinti **data-base**:

- "il primo è di pertinenza della **gestione Navigazione e pesca marittima** (ex Ipsema), i cui dati non sono ancora integrabili con gli altri dell'istituto,
- il secondo riguarda la **gestione Industria e Servizi**, in cui sotto il settore della pesca (divisione 03 della classificazione Ateco 2007) ricade l'acquacoltura e la pesca effettuata da cooperative di pescatori o con imbarcazioni di massimo 10 tonnellate di stazza lorda, tralasciate dalla gestione ex-Ipsema; nella gestione Industria e Servizi, inoltre, si trova la divisione 50 dell'Ateco 2007, che coinvolge nella fattispecie il trasporto di passeggeri e merci costiero e per vie d'acqua interne (lacuali, fluviali, lagunari, ecc.)".

In particolare sul versante ex-Ipsema "si registra nell'ultimo quinquennio una media di circa **mille infortuni denunciati all'anno**, con un andamento oscillatorio; il 50% dei casi di essi interessa il trasporto passeggeri".

Dalla gestione Industria e Servizi si ricava che "la somma delle due divisioni Ateco 03 e 50 produce circa **1.900 eventi denunciati all'anno** nell'ultimo quinquennio, di cui 1.500 nel settore della piccola pesca, per il quale l'effetto della pandemia da Sars-Cov-2 si è sentito più che in altre attività economiche, anche in termini di infortuni (nel 2020 i casi che hanno coinvolto i piccoli pescatori ammontano a 900)".

Il documento si sofferma anche sulla metodologia di analisi presentando le **schede di rilevazione** degli infortuni marittimi che "sono un elemento fondamentale per la raccolta di informazioni in ottica prevenzionale, prospettando le informazioni sul natante (tipologia) e sul lavoratore infortunato (età, nazionalità e qualifica a bordo), la descrizione dell'evento con riferimento alle peculiarità del settore (giorno, ora, condizioni climatiche, posizionamento della nave, ubicazione del lavoratore sulla nave, sua attività al momento dell'infortunio e cosiddette cause) e le indicazioni degli esiti (natura delle lesioni, parti del corpo interessate, misure adottate, conseguenze)". Tali schede sono acquisite da Inail Ricerca "a seguito di accordi con il Comando generale del corpo delle capitanerie di porto che ne permettono l'esame per fini di ricerca".

Infortuni dei lavoratori marittimi: invecchiamento, qualifica e luoghi

Nel capitolo si sottolinea che "sono state analizzate quasi **9.300 schede**, compilate tra gennaio 2004 e settembre 2022" e i risultati emersi sul **versante anagrafico** "mostrano che i lavoratori con oltre 55 anni di età sono quelli maggiormente colpiti dagli infortuni, con il 18% dei casi".

Tra l'altro l'invecchiamento dei lavoratori marittimi "si segnala ancora di più per le navi da pesca e le navi cisterna, per le quali quasi un quarto (23%) degli infortuni ha visto implicati i lavoratori over 55".

Riguardo invece alla **qualifica** si segnala che "è il personale di coperta (39%) quello coinvolto nella maggior parte degli accadimenti infortunistici, seguito dai sottufficiali e comuni di hotel e servizi (17%) e di macchina (17%). Inoltre, sui traghetti la quota di infortuni subiti dall'altro personale di hotel e servizi raggiunge quella del personale di coperta (circa 30%). Quest'ultimo, invece, nelle navi da pesca copre i due terzi degli eventi".

A questo proposito riprendiamo, a titolo esemplificativo delle moltissime tabelle presenti nel documento (relativamente ai dati 2004-2022), la tabella contenente "percentuale infortuni per tipo di nave e qualifica a bordo":

Tabella 24 Percentuale infortuni per tipo di nave e qualifica a bordo								
Qualifica a bordo	Traghetti	Pesca	Crociera	Rimorchiatori	Container	Cisterna	Altro	Totale
Comandanti	6,2	17,6	9,0	32,5	10,4	13,0	24,5	13,3
Ufficiali o allievi	10,5	1,3	10,3	9,9	27,0	21,0	16,4	10,9
Personale di coperta	30,5	66,6	27,8	40,3	35,5	40,4	35,5	38,8
Altro personale di coperta	2,1	0,4	2,9	1,9	0,5	1,4	1,3	1,7
Altro personale di macchina (sottufficiali e comuni)	20,3	12,1	21,2	8,0	19,9	17,7	13,6	17,1
Altro personale di hotel e servizi (sottufficiali e comuni)	29,9	1,4	28,0	6,1	5,2	5,0	7,4	17,4
Personale del servizio sanitario	0,2	0,1	0,5	0,3	0,0	0,0	0,0	0,2
Altro impiego	0,3	0,4	0,2	1,0	1,4	1,4	1,2	0,6
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Veniamo ai **luoghi in cui avvengono principalmente gli infortuni** che "sono i ponti: sommando le varie voci ad essi riferibili (ponte principale, ponte imbarcazione, ponte di comando, altro ponte) si arriva al 26% del totale degli eventi. Altri luoghi da segnalare sono i locali macchine o officina (16%) e gli accessi, le vie di circolazione, le scale e le vie di sfuggita (12%)".

Inoltre per i traghetti e le crociere "si distinguono anche le zone della cucina, del ristorante, del refettorio, della dispensa e dei bar a bordo (12%), mentre l'area del verricello principale vede il 7% degli infortuni nella pesca; per quest'ultima, in molti casi (10%) è indicata esclusivamente la poppa, voce non ricompresa tra quelle previste dalla scheda".

Si indica poi che la maggior parte degli infortuni "si verificano durante le attività lavorative svolte in coperta (22%), nei locali macchine (16%) oppure durante le attività di camera o di cucina (17%)".

Infortunati dei lavoratori marittimi: le cause e le imbarcazioni

L'analisi delle schede riguarda anche la **'causa' dell'infornio** e in termini quantitativi "la novità principale rispetto ai precedenti studi effettuati sulla stessa fonte è la pandemia da Covid-19: il 6% degli episodi segnalati nel periodo 2004 - 2022 sono riferibili ad agenti infettivi, microrganismi, virus, batteri (tra cui è ricompreso anche il SARS-CoV-2), con una sostanziale variabilità per tipo di imbarcazione (dallo 0% della pesca all'11% dei traghetti)".

In ogni caso le **tre principali cause strutturali** degli infornio si confermano "coprire quasi la metà di tutti gli infornio (**caduta a bordo per scivolata 33%, caduta a bordo per altre cause 11%, attrezzature di ormeggio, cime, verricelli e biscagline 5%**)".

Si nota anche la **caratterizzazione degli infornio per tipo di imbarcazione**: "oltre ad aspetti intrinseci all'attività svolta (le reti e gli attrezzi da pesca), per le navi da pesca emergono altri fattori: per esse, la percentuale degli infornio a seguito di affondamento o naufragio è quasi sei volte più grande di quella relativa a tutte le imbarcazioni e quella dell'incendio a bordo tre volte. Inoltre, per tredici volte nel periodo considerato i pescatori hanno segnalato come incidente l'attacco da parte di una motovedetta libica".

Per quanto riguarda le altre flotte ? continua poi l'analisi del documento ? "risaltano le navi cisterna e le portacontainer, contraddistinte rispettivamente dagli incidenti procurati da vapore, acqua bollente, liquidi bollenti o getti di liquidi (tre volte e mezza di più che per tutte le navi) e dagli infornio legati alle attrezzature dei locali officina od agli utensili per riparazioni o costruzioni (tre volte)".

E si riscontra anche una caratterizzazione delle 'cause' per **classi geo-economiche**, "presumibilmente spiegabile attraverso la diversità di equipaggio nei vari tipi di nave e di mansioni a bordo per nazionalità: negli infornio dei marittimi nordafricani a reddito medio-basso l'attrezzatura da pesca è implicata otto volte di più che negli eventi in cui sono interessati gli italiani; le attrezzature da ormeggio sono presenti negli infornio dei lavoratori dell'Asia meridionale a reddito medio (indiani) tre volte e mezza di più che per i marittimi italiani". E in altri studi si dimostra come gli aspetti geo-economici influiscano anche sulla diversa percezione del rischio".

Rimandiamo, in conclusione, alla lettura integrale del documento e alla visione delle varie tabelle relative agli infornio segnalando anche che un capitolo (capitolo 3) è dedicato in particolare alla pesca e alla percezione del rischio, mentre il quarto capitolo affronta le malattie professionali dei lavoratori marittimi.

Tiziano Menduto

Scarica il documento da cui è tratto l'articolo:

Inail, Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale, " Secondo rapporto sui lavoratori marittimi. Attività e fattori di rischio dei lavoratori del mare", a cura di Giuseppe Campo, Mauro Pellicci, Diego de Merich, Antonio Leva, Daniele De Santis, Rita Vallerotonda, Giulia Forte e Claudio Scarici (Inail, Dimeiu), Giorgio Di Leone e Saverio Falco (Asl

Vai all'area riservata agli abbonati dedicata a " [Secondo rapporto sulla sicurezza e infortuni dei lavoratori del mare](#)".

[Leggi gli articoli di PuntoSicuro sulla pesca e la navigazione](#)



Licenza [Creative Commons](#)

I contenuti presenti sul sito PuntoSicuro non possono essere utilizzati al fine di addestrare sistemi di intelligenza artificiale.

www.puntosicuro.it