PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 27 - numero 5925 di Lunedì 22 settembre 2025

I lavoratori marittimi, le navi e i rischi dell'esposizione all'amianto

Un documento Inail contenente un rapporto sui lavoratori marittimi si sofferma sull'amianto nelle navi e sugli aspetti connessi all'esposizione. L'evoluzione nell'uso dell'asbesto, i problemi relativi alla manutenzione/rottamazione e la banca dati Aminavi

Roma, 22 Set ? Fin dai primi decenni del '900, nella cantieristica navale, l'uso diffuso della macchina a vapore ha determinato "l'utilizzo su scala industriale dell'**amianto** o asbesto" usato, ad esempio, con varie funzioni:

- "coibentare le strutture navali e le condotte per fluidi;
- protezione dal fuoco;
- fonoassorbimento;
- antirombo;
- protezione individuale".

E l'uso dell'amianto, nell'industria navalmeccanica, ha "subito variazioni nel tempo ed in rapporto ai cambiamenti tecnologici".

Ad affrontare il tema dell'**amianto nelle navi** è un capitolo ? dal titolo "**Amianto nelle navi e aspetti connessi all'esposizione**" e a cura di L. Fiumi (Cnr - Istituto ingegneria del mare) ? presente nel documento Inail " Secondo rapporto sui lavoratori marittimi. Attività e fattori di rischio dei lavoratori del mare" realizzato nel 2024 dal Dipartimento di medicina, epidemiologia, igiene del lavoro e ambientale (Dimeila) dell' Inail.

Il documento presenta anche le attività di un progetto che ha tra i vari obiettivi l'approfondimento e sviluppo delle conoscenze legate alla presenza di amianto a bordo delle navi e il superamento della "frammentarietà e parzialità delle informazioni ad oggi disponibili.

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

- Amianto e navi: evoluzione e variazione nell'uso dell'asbesto
- Amianto e navi: manutenzione, rottamazione e normativa
- Amianto e navi: le novità della banca dati AMINAVI

Pubblicità

Amianto e navi: evoluzione e variazione nell'uso dell'asbesto

Riguardo all'evoluzione e variazione nel tempo dell'uso dell'**amianto/asbesto** nel settore, anche per comprendere l'emergere di patologie asbesto correlate, si indica che:

- "dal 1900 al 1925 circa, fu utilizzato per la coibentazione di apparati motori delle navi a vapore, sotto forma di feltri, cartoni e pannelli, per isolare le caldaie e di corde per la coibentazione delle tubazioni. Mentre in un primo tempo l'amosite era usata solo per l'isolamento di feltri, successivamente per l'isolamento di turbine e poi il campo di applicazione si estese all'isolamento di varie strutture mescolato con il crisotilo";
- "dopo il 1925, con la sostituzione dei motori da vapore a turbina e a scoppio su navi da carico, militari e passeggeri, è sorta l'esigenza di un isolamento maggiore che ha portato ad un uso più intensivo di questo materiale coibente in forma di camini, di tubazioni, di valvole, di materassini, tra l'altro tenuti insieme con impasti e tele di amianto, oltre a lastre e cartoni per la protezione delle paratie tagliafuoco e nella costruzione di arredi e di pavimenti. Ne conseguì un notevole aumento nell'intensità di esposizione";
- "a partire dal 1930, entra in uso l'applicazione dell'amianto a spruzzo sia a scopo antitermico che fonoassorbente (per la protezione dal rumore dovuto alle vibrazioni della nave)". Attraverso una pompa che "lanciava sulle pareti da rivestire una miscela pastosa fatta di amianto (fibretta), cemento ed acqua, si realizzava un intonaco con buone caratteristiche antincendio e fonoassorbenti e contestualmente permetteva di velocizzare l'applicazione di migliaia di metri quadri di paratie, pavimenti e soffitti di grandi locali come le stive, gli autosilos dei traghetti e hangar di portaerei". Si indica che questa tecnica "ha avuto una larga applicazione nella cantieristica navale";
- "dal 1960, i cantieri navali passano da un'organizzazione che prevedeva la costruzione dello scafo e tutte le sue parti all'intero della stessa imbarcazione, ad un'organizzazione dove le varie componenti delle navi vengono assemblate a terra negli arsenali e nei cantieri navali, comprese le attività di riparazione e manutenzione navale. Questo ha modificato lo scenario espositivo comportando un abbattimento dei livelli espositivi all'amianto a bordo delle navi, ma conseguentemente è aumentata la diffusione nei diversi comparti a terra dove avvenivano le lavorazioni";
- "fino al 1970 circa, l' impiego dell'amianto è andato ad aumentare con ulteriori evoluzioni, ad esempio i pannelli di amianto puro compresso e ricoperto di laminato plastico (capisolite, marinite, ecc.) utilizzati al posto del legno per la tramezzatura degli alloggi dell'equipaggio";
- dal 1985 circa, la cantieristica navale diede inizio, ad una progressiva dismissione dell'impiego di amianto come coibente ignifugo, sostituendolo con materiali alternativi, a partire della direttiva del Ministero della sanità n. 45, per arrivare alla cessazione dell'uso con la l. 257/1992".

Nel capitolo sono riportate tutte le fonti correlate per eventuali approfondimenti ed è presentato, più nel dettaglio, lo "scenario espositivo ad amianto nei cantieri navali e a bordo delle unità navali" e la successiva dismissione dell'impiego di amianto nell'industria navalmeccanica.

Amianto e navi: manutenzione, rottamazione e normativa

Riguardo poi ai mezzi di navigazione, ricordando che l'**ambiente nave** è "un contesto lavorativo di particolare complessità e rischiosità, che richiama contemporaneamente questioni di sicurezza della navigazione, di salute di lavoro, di igiene ed abitabilità", si ricorda, che durante la navigazione, "può accadere che le vibrazioni della nave e l'erosione della salsedine, rendono necessari **interventi di manutenzione** effettuati dal medesimo personale marittimo presente sulla nave". E se tali interventi "non avvengono usando le adeguate misure di sicurezza finiscono per essere causa di contaminazioni ambientali della nave anche oltre la zona di intervento, perché gli impianti di ventilazione forzata provocano un riciclo dell'aria in ambienti diversi".

Si indica che il **Registro nazionale dei mesoteliomi** nel settimo rapporto segnala che "i cantieri navali sia di costruzione che di riparazione e manutenzione, risultano essere tra le attività maggiormente coinvolte a casi di esposizione ad amianto di origine professionale (7%), risultano dopo l'edilizia (16,2% del totale della casistica), e la metalmeccanica (8,8%)".

Inoltre si parla di un problema sanitario e ambientale più recente legato alla globalizzazione: la "**rottamazione delle vecchie navi** *shipbreaking* o *beaching*", cioè il "processo di demolizione e della vendita delle loro parti o del materiale in cui sono fabbricate sulle spiagge asiatiche, in India e Bangladesh o nella vicina Turchia, utilizzando manodopera non qualificata a basso costo, e con scarsi livelli di sicurezza per i lavoratori e per l'ambiente". E oltre alla pericolosità per i lavoratori esposti "per l'eventuale presenza di mercurio, piombo, amianto, policlorurati bifenili, combustibili residui, ecc., sono da considerare i danni agli ambienti fragili delle zone costiere esposte a materiali inquinanti e pericolosi rilasciati durante le demolizioni".

Per arginare queste cattive pratiche, "nel 2020 è entrato interamente in vigore il **Regolamento Ue n. 1257/2013**, relativo al riciclaggio delle navi che prescrive "l'obbligo per tutte le navi nuove e in circolazione, di dotarsi di un inventario dei materiali pericolosi esistenti a bordo e di mantenerlo aggiornato durante il ciclo di vita della nave".

Amianto e navi: le novità della banca dati AMINAVI

Infine, il capitolo si sofferma sulla **banca dati AMINAVI**.

Se la Legge 27 marzo 1992, n. 257 ha "decretato la **cessazione dell'impiego dell'amianto**", non ha, tuttavia, "vietato l'**utilizzazione indiretta** come, ad esempio, la presenza di amianto nelle navi costruite prima dell'entrata in vigore della suddetta legge". E se sono "cessate le attività che comportano l'uso diretto (come materia prima) di amianto, purtuttavia rimane la presenza del materiale in ambiente di lavoro e di vita (coibentazione di manufatti, rifiuti, edilizia residenziale, ecc.)" (per un approfondimento l'autore rimanda alla lettura di un Quaderno del Ministero della salute).

In questo quadro complesso ? continua il documento Inail ? e nell'ambito dell'attività di ricerca dell'Istituto ingegneria del mare (INM) del Cnr, "si è pensato di dare un contributo concreto all'esigenza di tracciare la presenza dell'amianto nelle navi con la realizzazione della **banca dati AMINAVI**", un archivio digitale online che contiene informazioni e immagini relative a navi della Marina militare e mercantile italiana a partire dal 1900.

La banca dati AMINAVI, che si compone di tre sezioni (banca dati, statistiche ed enciclopedia), contiene dati, ad oggi, su 2.213 unità: "di queste 1.034 sono nella sezione Marina militare e 1.179 sono le unità presenti in Marina mercantile della flotta dei principali operatori navali

italiani".

Rimandiamo, in conclusione, alla lettura integrale del documento ed, in particolare, del capitolo in oggetto, che riporta molte altre informazioni e immagini esplicative per comprendere i vari aspetti connessi all'eventuale esposizione all'amianto.

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, Dimeiula), Giorgio Di Leone e Saverio Falco (Asl Bari - Spesal area nord) e Lorenza Fiumi (Cnr - Istituto ingegneria del mare) - edizione 2024 (formato PDF, 4.19 MB).

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