

**COMMISSIONE PARLAMENTARE
DI CONTROLLO SULL'ATTIVITÀ DEGLI
ENTI GESTORI DI FORME OBBLIGATORIE
DI PREVIDENZA E ASSISTENZA SOCIALE**

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

9.

SEDUTA ANTIMERIDIANA DI GIOVEDÌ 3 MAGGIO 2007

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **ELENA EMMA CORDONI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **EMILIO DELBONO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Delbono Emilio, <i>Presidente</i>	8, 9, 12
Cordoni Elena Emma, <i>Presidente</i>	3	Confalonieri Giovanni (RC-SE)	9
INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SITUAZIONE ORGANIZZATIVA E GESTIONALE DEGLI ENTI PUBBLICI E SULLE EVENTUALI PROSPETTIVE DI RIORDINO		Lo Presti Antonino (AN)	8, 11
Audizione del presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), Antonio Parlato:		Parlato Antonio, <i>Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)</i>	3, 10, 11
Cordoni Elena Emma, <i>Presidente</i>	3, 7	ALLEGATI:	
		<i>Allegato 1:</i> Relazione dell'IPSEMA	13
		<i>Allegato 2:</i> Relazione sugli infortuni denunciati all'IPSEMA	36

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
ELENA EMMA CORDONI

La seduta comincia alle 8,40.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione del presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), Antonio Parlato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulla situazione organizzativa e gestionale degli enti pubblici e sulle eventuali prospettive di riordino, l'audizione del presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA), dottor Antonio Parlato, che ha accettato il nostro invito a questa audizione ed è accompagnato dalla dottoressa Fausta Savone, capo dell'ufficio stampa, e dal dottor Angelo Cima, consigliere di amministrazione dell'IPSEMA.

Do la parola al presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo, Antonio Parlato.

ANTONIO PARLATO, *Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. Signor presidente, desidero innanzitutto ringraziare, a nome del-

l'IPSEMA, lei e i componenti della Commissione, che ci date l'occasione, per la prima volta, di esporre quale sia l'identità dell'Istituto e quali prospettive esso pensi di poter maturare, nell'ambito del quadro di riforma del quale stiamo parlando.

Credo di dover anzitutto precisare che siamo qui presenti — mi riferisco anche alle audizioni del direttore generale e del presidente del CIV, che la Commissione terrà in giornata — in rappresentanza di un ente del quale sono stati recentemente asseverati — e autorevolmente, da esponenti del Governo — l'assoluta coerenza, il coordinamento e l'intesa nella *governance* interna. Nel nostro ente i rapporti tra il CIV, il direttore generale e il presidente del consiglio di amministrazione si svolgono con assoluta sintonia, il che consente di governare meglio l'ente stesso.

L'Istituto nasce già a seguito di un processo di razionalizzazione conclusosi solo recentemente. Nel 1994 il Parlamento decise l'unificazione delle tre casse marittime autonome allora esistenti (con sede a Genova, Napoli e Trieste). Questo processo di accorpamento — si pensi solo che c'erano tre sistemi informatici diversi — ha richiesto tempi molto lunghi ed il recupero di una cultura unitaria che potesse conciliare tre gestioni diverse, ciascuna indipendente dall'altra, nell'ambito della missione dell'Istituto. Essa non è una missione secondaria, sul piano della tutela della gente di mare dagli infortuni e dalle malattie professionali, ma nasce anzi da un'antichissima tradizione che un tempo (a partire dalle Repubbliche marinare) faceva capo ai sindacati dei marittimi — così si chiamavano — e, successivamente, alla nascita di queste tre casse, nel quadro di una separazione netta e non altrimenti recuperabile, al codice della navigazione

marittima ed aerea. Come sappiamo, quest'ultimo è separato dagli altri codici perché sempre, nei secoli — ho fatto una battuta in proposito, ma non è tanto e solo una battuta: il diritto marittimo nasce con Hammurabi, duemila anni prima di Cristo — la specificità del rischio del mare ha sempre reso necessaria una tutela il più possibile coerente con la specificità di questo lavoro.

Noi esercitiamo tale specificità attraverso un'azione molto coerente che ha fatto sì che l'ente fosse altamente specializzato, sia come cultura, sia quanto alla dirigenza ed ai suoi uffici, perché la particolarità di questo diritto marittimo, per la parte che riguarda il lavoro, pone in evidenza questioni che non attengono e non appartengono all'ordinaria considerazione del lavoro. Si pensi che il marittimo, nella gran parte dei casi, non è altro che un lavoratore precario poiché, quando viene sbarcato dopo il turno d'imbarco, è a tutti gli effetti un disoccupato. Tutto ciò fa sì che si debba governare un particolarissimo disagio esistenziale — qualche volta prodromico al verificarsi degli incidenti a mare — legato alla lontananza da casa, spesso per molti mesi. Le mogli dei lavoratori marittimi possono essere considerate delle vedove bianche, poiché sulle loro spalle grava la gestione della famiglia in assenza del marito (parlo di « marito », in quanto stiamo svolgendo un'indagine, finanziata dal Ministero del lavoro, sulla condizione delle donne marinaio, da cui risulta che sono circa il 2 per cento del personale imbarcato e non costituiscono quindi ancora, almeno in Italia, una componente forte come accade, ad esempio, in altri paesi come la Svezia, dove arrivano a rappresentare il 10-11 per cento del personale imbarcato).

La specificità di questa situazione è legata ai disagi ed alle difficoltà nella navigazione. Pensiamo per esempio alla circostanza, che non ritroviamo tra le previsioni dell'INAIL, di un lavoratore che operi in condizioni nelle quali la superficie d'appoggio su cui lavora è costantemente instabile ed in movimento. I due movimenti classici della nave sono il beccheggio

(quando la prua affonda nelle acque) ed il rullio (il movimento dell'asse della nave da destra a sinistra): entrambi producono una instabilità che causa malattie professionali, legate ad esempio al doversi tenere in equilibrio, con una serie di rischi per tutti gli elementi che costituiscono l'ossatura del marinaio. Altrettanto dicasi per le cadute, che rappresentano la causa più frequente degli infortuni dei marittimi: per questi ultimi sono molto numerose e si verificano in un numero di casi di molto superiore rispetto ai lavoratori di terra. Si pensi alla caduta dalle scalette, che accade normalmente in condizioni di scivolo sul ponte della nave, specie se bagnato, o alla caduta in mare: abbiamo un tasso di incidenti profondamente diverso da quello riportato dall'INAIL.

Questa specificità si riscontra anche nelle malattie professionali; le più ricorrenti sono sicuramente le ipoacusie bilaterali — specie per coloro i quali lavorano dalla mattina alla sera nella sala macchine — e quelle dovute all'amianto. A tale proposito vorrei sottolineare, trattandosi di un dato politicamente significativo, che per iniziativa unanime della Commissione lavoro del Senato, poi recepita nel corso dell'esame della legge finanziaria per il 2006, le seconde malattie professionali più diffuse presso i lavoratori marittimi ci sono state stata affidate, togliendone la gestione all'INAIL. Mentre in precedenza questo non accadeva, in seguito Governo e Parlamento hanno voluto non soltanto che esse venissero gestite come malattie professionali, ma anche che venissero considerate tali rispetto alla certificazione utile ai fini di un riconoscimento pensionistico per chi abbia avuto a che fare — anche se non colpito dalla malattia — con parti di nave in amianto.

Inoltre, proprio in questa legislatura il ministro delle politiche agricole — che, come tutti sanno, si occupa anche di pesca — si è interessato in maniera sempre più pressante della categoria dei pescatori, quella più a rischio fra la gente di mare. I pescatori sono al primo posto per tasso di incidentalità mortale durante l'attività lavorativa: essi si avventurano in mare,

qualunque siano le sue condizioni, perché dall'esito della spedizione deriva per loro la possibilità di poter vivere, non esistendo per loro cassa integrazione, così come per nessuna delle altre categorie della gente di mare e non avendo nemmeno uno stipendio, poiché vivono di quanto producono. Per la gente di mare abbiamo quindi un tasso di incidentalità mortale piuttosto elevato: per due terzi si tratta di pescatori e per un terzo di persone che lavorano su navi da crociera, navi da trasporto, navi porta-*container* eccetera.

In questo quadro, è stato previsto un fondo suppletivo, creato dal Ministero delle politiche agricole, destinato ad essere erogato alle famiglie, oltre alla normale prestazione. Tale fondo — siamo dinanzi ad una legislazione per «aggiunzione» quanto mai singolare — se l'imbarcazione è dalle 10 tonnellate in su, viene gestito dall'IPSEMA; se viceversa è di stazza inferiore, viene gestito dall'INAIL.

Ma questa è soltanto una delle tante cose singolari. Se voi pensate che né l'INAIL, né l'IPSEMA, pur facendo capo al codice della navigazione, gestiscono gli infortuni del volo, vi rendete conto che ci troviamo davvero di fronte ad un quadro da razionalizzare. Pensate, per esempio, che la navigazione interna — cito un altro caso — viene gestita dall'INAIL e non dall'IPSEMA.

Occorre tenere in considerazione questi affidamenti esterni al nostro Istituto — il volo a parte perché, ripeto, né l'INAIL, né noi ce ne occupiamo, benché farlo sarebbe coerente con la nostra funzione —, ossia il quadro generale dei lavoratori marittimi (appartenenti ai settori della pesca su barche piccole, della navigazione e, in parte, dei lavoratori subacquei, oltre che, per esempio, delle piattaforme petrolifere) che sono iscritti all'INAIL e che da essa sono gestiti. Il loro totale è pari allo 0,1 per cento del totale degli assicurati INAIL, il quale, non avendo alcuna specializzazione, non può svolgere l'attività di prevenzione che noi svolgiamo.

Intendo dire che, mentre l'INAIL ha la possibilità di attingere a determinati fondi con i quali destinare un premio alle sin-

gole imprese che, al loro interno, adottino misure per la prevenzione degli infortuni, noi facciamo un altro tipo di prevenzione, che non riguarda le singole aziende, ma riguarda tutti. Mi riferisco, ad esempio, alla costituzione, avvenuta durante questa consiliatura, dell'Osservatorio sui sinistri marittimi, sugli infortuni e sulle malattie professionali. In collegamento con le capitanerie di porto, infatti, noi raccogliamo tutti i dati relativi alle dinamiche degli eventi infortunistici, perché qualora l'infortunio comporti più di 30 giornate da indennizzare, è stabilito con legge che sia obbligatoriamente effettuata un'indagine sommaria (nella generalità dei casi) o formale (quando l'evento è più grave), al fine di comprendere la dinamica degli eventi.

Sulla dinamica dell'evento l'Istituto svolge una propria analisi, mediante la quale individuiamo quali comportamenti, nella dinamica del fatto verificatosi, avrebbero potuto evitare l'infortunio. Ricordo, in proposito, che, insieme al Ministero dei trasporti, stiamo per collegarci in sede europea all'evoluzione di questo istituto internazionale, perché — non l'ho detto prima, lo dico adesso — per il 90 per cento di quello che non è contenuto nel codice della navigazione, noi facciamo riferimento alle convenzioni internazionali dell'OIL, Organizzazione internazionale del lavoro, e del Paris MOU, grande organizzazione ai fini della sicurezza. Naturalmente, in seguito, le navi, i sindacati e altri soggetti che fanno parte dell'IPSEMA e dei suoi organi (nel CIV, per esempio, sono presenti gli armatori e i sindacati dei marittimi) adottano, se credono, le iniziative opportune. Altre volte sono direttamente le capitanerie a definire la dinamica degli eventi e ad attribuire eventualmente le responsabilità, il che consente all'Istituto, quando esse siano accertate, di esercitare un'azione di rivalsa nei confronti dell'armatore, della nave o del capitano.

A fronte di inviti fermi delle capitanerie ad adottare determinati accorgimenti, noi svolgiamo un'opera di *moral suasion*. Una delle morti che abbiamo registrato l'anno scorso ha riguardato un sommoz-

zatore (come pescatore di corallo era iscritto presso di noi), risalito improvvisamente dal fondo del mare, per una rottura dei sistemi di collegamento, schizzando verso l'alto. La capitaneria ha considerato l'evento fortuito, pur dando disposizione affinché la barca venisse dotata di quelle attrezzature minime che consentano, attraverso la cosiddetta camera iperbarica, di recuperare una falsa decompressione come quella che si era prodotta.

Questo per dire che esistono talune specificità, che tra l'altro vengono asseverate — anche questa è una cosa che vorrei esternare, signor presidente — in un quadro di riferimento normativo completamente diverso da quello dell'INAIL o di altri enti, per quanto concerne la tutela della salute. Noi non abbiamo alcun rapporto, né organico, né disorganico, con il Ministero della salute in quanto tale e quindi con il Servizio sanitario nazionale. Abbiamo viceversa rapporti con il servizio assistenza sanitaria naviganti che, nella grande parte delle circostanze, provvede alla visita del marittimo e rilascia un certificato, che noi poi controlliamo; se esso comportasse uno spostamento di qualche competenza dell'Istituto verso altri enti, dovremmo prevedere una modifica della legge. Infatti, l'INAIL si serve del Servizio sanitario nazionale, non del servizio sanitario di assistenza ai naviganti, che ha una sua specificità, proprio perché si tratta di medici particolarmente specializzati, come il resto dell'Istituto.

In questo quadro mi piace rilevare — sono poi pronto a rispondere ad eventuali domande che il presidente riterrà di farmi porre o di rivolgere direttamente — che, da notizie in nostro possesso, sarà pubblicata e rappresentata nelle prossime ore al Parlamento la relazione della Corte dei conti sugli ultimi dieci anni di vita dell'Istituto (la loro quasi totalità: siamo nati nel 1994), per la quale abbiamo fornito i necessari documenti; è una relazione straordinariamente favorevole alla specificità dell'Istituto.

C'è una questione che ha interessato molti: se sia o meno legittimo che l'ente abbia un avanzo di amministrazione o se,

viceversa, essendo noi un ente pubblico, tale avanzo debba essere utilizzato. Quest'ultima è la scelta fatta dal consiglio di amministrazione dell'Istituto lo scorso anno: esso ha restituito, attraverso una riduzione dei premi, la parte più considerevole dell'avanzo, riducendo i contributi dovuti e quindi incidendo sul costo del lavoro, facendo quindi una scelta un po' sofferta, ma compiuta nella consapevolezza di essere membri o, per così dire, «braccio armato» dello Stato. Per un ammontare pari a circa il 40 per cento del totale della somma che avevamo a disposizione, abbiamo abbassato le aliquote contributive dovute dagli armatori; ne abbiamo invece restituito il 60 per cento allo Stato che, con gli sgravi contributivi concessi all'Istituto, concorre — anche questo rappresenta un'ulteriore specificità — a mantenere alta la competitività della flotta italiana. Per questa ragione abbiamo pensato che allo Stato andasse restituita una parte cospicua, circa il 60 per cento, della somma costituita dall'avanzo di amministrazione; lo abbiamo fatto senza dover passare, presidente, attraverso i ministeri vigilanti.

Un'altra specificità di IPSEMA è infatti che, a differenza di quanto accade per qualunque altro ente, il suo consiglio di amministrazione, pur sottoposto alla vigilanza in materia di tariffe, è autonomo nelle scelte.

Penso di dovermi fermare qui, salvo sviluppare un ultimo passaggio che, per altro, chi mi seguirà nel corso delle audizioni avrà modo di sentir ripetere, insieme a cose nuove.

Quando si sono diffuse le voci di un assorbimento — in tutto o in parte — di IPSEMA, siamo andati a verificare cosa accadesse in Europa: non c'è un solo Paese — mi riferisco al Belgio, alla Francia, alla Spagna, alla Germania ed alla Grecia, cioè ai paesi marittimi con maggiore consistenza di flotte — che non abbia un istituto analogo ad IPSEMA, ossia autonomo nella gestione della particolare condizione della gente di mare.

Vorrei ricordare che l'Istituto fa parte della cosiddetta Federazione del mare. A

fronte di una solidarietà per la continuità di ruolo, espressa all'unanimità da CGIL, CISL, UIL e UGL, dagli armatori della Confitarma, dagli armatori della Federpesca e della Fedarlinea (in pratica l'armamento pubblico), che si sono pronunziati contro, l'ultima adesione è quanto mai singolare, perché appartiene alla Federazione del mare. A tale Federazione contribuisce il cosiddetto *cluster*, cioè tutto quello che costituisce il governo organico del mare, quindi anche categorie che non sembrano direttamente coinvolte: dall'assogistica ai cantieri, dai piloti ai pescatori. Il *cluster* consente un governo delle questioni che attengono direttamente o indirettamente alla gente di mare, con una serie di interconnessioni e di sinergie. È la stessa scelta compiuta con forza — entro il 30 giugno sarà conclusa l'elaborazione in sede europea —, dalla cosiddetta *Green Paper*: il *cluster*, l'unicità del governo delle questioni del mare rappresenta una svolta che, anziché andare verso una gestione separata o autonoma di tutti coloro che si occupano delle questioni del mare (dai porti alla logistica, ai cantieri, fino alle attività armatoriali), risponde alla necessità di coordinare strettamente tale gestione.

Chiedo scusa per essermi dilungato e concludo con una considerazione. Noi ci occupiamo ordinariamente della prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali ed eroghiamo prestazioni quando questi eventi si verificano. Da molti anni ci occupiamo però, per conto dell'INPS, anche delle malattie comuni (quelle che insorgono entro 28 giorni dallo sbarco, se sono fondamentali, altrimenti oltre questo periodo). Ce ne occupiamo per conto dell'INPS, anche in questo caso, in funzione di una circostanza specifica: siamo noi, infatti, che conosciamo l'andamento delle malattie comuni che colpiscono i marittimi. Anche lo Stato se ne preoccupa: almeno per un certo numero di giorni di malattia, l'ammalato ha un sostegno e non è lasciato nella condizione di disoccupato.

La svolta che l'Istituto sta proponendo all'INPS — dopo aver interloquuto con il

Ministero della salute, com'è ovvio — prevede di svolgere, anche per le malattie comuni, un'attività di prevenzione che ad oggi nessuno svolge: le attività di prevenzione del Ministero della salute sono generiche e non riguardano nello specifico la gente di mare. Noi abbiamo proposto di analizzare le patologie riguardanti i marittimi, per capire se a bordo esista una concausa di esse, considerato che il margine fra malattie professionali e malattie comuni è molto labile. Le malattie dell'apparato digerente — per citare, ad esempio, il caso più banale — possono essere in parte provocate dall'alimentazione di bordo, che non è esattamente quella offerta dall'Hilton: si tratta di cibi refrigerati, mal conservati e sicuramente non freschi, che producono una serie di malattie. Noi proponiamo di ridurre, attraverso la prevenzione, il costo — enorme per lo Stato — rappresentato dalle malattie comuni della gente di mare, perché pensiamo di poter suggerire comportamenti e scelte funzionali allo stato di benessere del marittimo.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente dell'IPSEMA. Vorrei tranquillizzare circa il fatto che la Commissione cerca di ascoltare tutti, anche per acquisire notizie ed informazioni e per poi costruirsi un'opinione ed un orientamento, ragionando sull'utilità di una possibile riorganizzazione.

Lei, presidente, ha utilizzato il termine « assorbimento », ma vorrei precisare che non credo che chi ha pensato alle riorganizzazioni avesse in mente questo.

Prima di dare la parola ai colleghi che l'hanno chiesta, vorrei comunicare a tutti che dovrò ora assentarmi in quanto, contemporaneamente alla nostra audizione, è in corso un'iniziativa che prevede la presenza del Presidente della Repubblica. Per questo motivo ho chiesto all'onorevole Delbono di sostituirmi per la prossima mezz'ora. Chiedo scusa anche al presidente ma, purtroppo, non siamo noi a stabilire questi calendari.

Ricordo ai colleghi che alle 14 ed alle 15 terremo altre due audizioni dedicate

all'IPSEMA, avviandoci alla conclusione delle audizioni programmate. Mercoledì 9 maggio si terrà poi una riunione dell'ufficio di presidenza, durante il quale faremo il punto su come proseguire, anche rispetto alla discussione iniziata un paio di sedute fa.

Chiedo quindi all'onorevole Delbono di sostituirmi: devo assentarmi subito per non giungere in ritardo, scusandomi con il presidente Parlato.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
EMILIO DELBONO

PRESIDENTE. Do la parola ai senatori e ai deputati che intendano porre quesiti o formulare osservazioni.

ANTONINO LO PRESTI. Ringrazio il presidente Parlato per l'esposizione che abbiamo ascoltato, veramente molto chiara, e soprattutto per la relazione scritta che l'accompagna. Ho avuto modo di leggere alcuni passi della relazione e devo dire che raramente si rinvengono relazioni così precise, soprattutto considerata l'articolazione di un ragionamento caratterizzato da una conclusione specifica, contenente anche indicazioni di merito riguardo all'oggetto di questa audizione ed allo scopo con il quale l'abbiamo avviata.

Diceva bene, poco fa, il presidente: noi vogliamo acquisire una serie di elementi per poi farci un'opinione su questo progetto di riorganizzazione. In effetti soltanto le cronache giornalistiche hanno parlato di assorbimenti e accorpamenti: a noi è invece sembrato, almeno dalle audizioni che abbiamo ascoltato fino ad oggi, che le opinioni dei maggiori esponenti degli enti di previdenza e di assistenza non convergano sull'ipotesi di un accorpamento *tout court* tra enti anche non omogenei; ci è parso piuttosto che le coordinate nell'ambito delle quali si dovrebbe sviluppare questa omogeneizzazione siano di tutt'altra natura. Le audizioni che stiamo svolgendo serviranno quindi, in qualche modo, ad arricchire il quadro complessivo.

Vorrei porre alcune domande al presidente Parlato, ma soprattutto chiedergli dei chiarimenti, perché la specificità dell'ente è interessante, così come sono interessanti le contraddizioni nell'ambito delle quali si sviluppano le sue attività di assistenza e prevenzione, come è stato ben sottolineato. Le prima domanda che vorrei porre è la seguente: qual è il quadro normativo che regola gli infortuni sul lavoro? Data la vostra specificità e la specificità del rapporto di lavoro sul quale intervenite, qual è il quadro normativo di riferimento? È un quadro normativo di carattere generale oppure ci sono delle regole che, di volta in volta, vengono fissate dagli interventi degli organismi preposti, quali le varie capitanerie? C'è una omogeneizzazione delle loro direttive, nell'ambito della regolamentazione in materia di sicurezza sul lavoro, oppure ogni capitaneria può dare delle disposizioni diverse, che magari possono anche confliggere con altre disposizioni di altre capitanerie? È una legislazione a « macchia di leopardo » — anzi una regolamentazione, considerato che la legge va rispettata su tutto il territorio — che può mettere in difficoltà gli armatori (cosa che evidentemente accadrebbe se, su determinate questioni, essi dovessero tenere un certo comportamento a Napoli e magari un altro a Palermo)?

Chiedo un chiarimento sul quadro normativo, perché il dibattito che si sta sviluppando in questi giorni in materia di sicurezza sul lavoro — che poi sfocerà nel dibattito parlamentare vero e proprio — non può non tenere conto del quadro normativo costituzionale in atto: in materia di infortuni e della tutela della sicurezza del lavoro, in generale, si deve consentire alle regioni di poter avviare ipotesi legislative concorrenti con quelle dello Stato.

La preoccupazione che io manifesto in qualsiasi sede mi sia data facoltà di intervenire — così come ho fatto ieri in Commissione lavoro, quando abbiamo ascoltato il ministro del lavoro — è questa: omogeneizzare il quadro normativo relativo agli infortuni sul lavoro tenendo conto della peculiarità della nostra Costituzione,

che consente alle regioni un intervento legislativo concorrente con lo Stato. Il paragone tra le disposizioni di carattere regolamentare delle varie capitanerie e la legislazione regionale in materia di sicurezza del lavoro può portare a disomogeneità che, evidentemente, nuocciono innanzitutto all'efficienza ed all'economicità dell'impresa. Questa era la prima domanda.

Gradirei inoltre qualche chiarimento sul SASN, che mi pare non si occupi soltanto dei marittimi, ma anche del personale di volo: abbiamo quindi un servizio sanitario specifico che si occupa dei marittimi e del personale di volo, mentre voi non vi occupate del personale di volo. Su questo argomento, presidente, credo avrebbe dovuto intervenire nella sua esposizione: avrà forse modo in seguito di fornire un chiarimento su questo punto.

Vorrei poi capire se l'IPSEMA copra anche gli infortuni di prossimità o quelli che si verificano *in itinere* al marittimo che sta per imbarcarsi: come vi regolate nell'ipotesi in cui il marittimo, durante il periodo in cui non è imbarcato, si faccia male per ragioni anche ludiche?

Vorrei infine complimentarmi, a chiosa finale, per la vostra scelta di riversare alle imprese il margine di utile che avete conseguito in questi anni, abbassando le cosiddette aliquote. Credo che sia una delle soluzioni più intelligenti che si possano trovare nel settore dei rapporti di lavoro, sul fronte dell'abbassamento del costo del lavoro.

È una questione sulla quale anche ieri abbiamo discusso, perlomeno sulla quale ho cercato di fare intervenire il ministro, benché poi, per ragioni contingenti, siamo dovuti tornare in aula. Si parlava di questo aspetto, cioè della possibilità di abbassare il costo del lavoro, nel caso del sistema generale, con un riallineamento delle aliquote esistenti, molto diverse per i soggetti che godono di un rapporto di lavoro stabile, da un lato, e per i soggetti che invece, d'altro lato, sono per esempio inquadriati nel cosiddetto limbo dei cococo

o cocopro, o comunque di rapporti di lavoro a tempo determinato, con un sistema completamente diverso.

Queste erano le considerazioni che volevo fare. Grazie ancora per la cortesia che ci ha usato.

PRESIDENTE. Ricordo che alle 9,30 è convocata l'Assemblea del Senato. Invito quindi alla concisione per razionalizzare i tempi e per permettere una replica al dottor Parlato.

GIOVANNI CONFALONIERI. Proprio per la ragione appena ricordata dal presidente, avrei solamente bisogno di sapere se i dati relativi agli infortuni, cui lei, dottor Parlato, ha fatto riferimento nei termini delle loro diverse articolazioni ed esponendoli in maniera molto precisa, siano riscontrabili in qualche relazione, che non ho ancora avuto modo di scorrere. Se sono riscontrabili, non è necessario ripeterli.

Per quanto riguarda l'avanzo di amministrazione, mi interesserebbe avere dati più precisi — naturalmente mi associo ai complimenti per la scelta da voi effettuata — e se lei mi indicasse in quale relazione sia riscontrabile la loro entità rispetto al bilancio, avremmo risolto il problema.

Mi interesserebbe inoltre capire meglio qualcosa che, ascoltando il suo intervento, mi è probabilmente sfuggito: lei ci ha detto, fornendo un dato che in qualche modo conoscevamo — ma sentirlo dire fa sempre una certa impressione — che la gente di mare vive una condizione lavorativa rispondente, più che per altre categorie, al concetto di precarietà. Il vostro istituto segue i lavoratori marittimi, nelle loro varie categorie, solo nel momento in cui sono attivi al lavoro o anche nel momento in cui, sbarcando, diventano cittadini normali? Vorrei capire se i lavoratori marittimi vivono una duplice condizione, in termini di diritti, per quanto riguarda non solamente il lavoro, ma anche la salute e la prevenzione: il vostro Istituto si occupa del personale solo quando è attivo nel proprio lavoro oppure esso viene seguito anche quando non lo è?

PRESIDENTE. Prima di dare nuovamente la parola al dottor Parlato per la replica, vi informo che il presidente Parlato ci ha gentilmente fornito due documenti, di cui autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna. Il primo riguarda la relazione sugli infortuni denunciati per l'esercizio 2005, mentre il secondo attiene alla relazione oggetto dell'audizione di oggi e contiene gli elementi che sono stati già prospettati, con gli opportuni approfondimenti. Il bilancio tecnico verrà però, ovviamente, valutato in un'altra sede. I due documenti sono quindi a disposizione dei colleghi.

Do ora la parola al presidente Parlato per la replica.

ANTONIO PARLATO, Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA). Cercherò di essere sintetico, anche se non sarà facile.

La prima questione su cui vorrei rassicurare i commissari che hanno posto le domande riguarda l'ultimo intervento che è stato svolto, ossia se noi ci occupiamo o meno dei marittimi quando non sono più tali. Forzando l'interpretazione della legge — o forse interpretandola correttamente — noi ci dovremmo preoccupare anche dei marittimi non imbarcati, che conservano però la loro condizione. Augurandoci che i ministeri vigilanti poi le approvino, noi assumeremmo iniziative nel quadro dell'assistenza sociale ai marittimi — e in particolare alle loro famiglie — che hanno perduto il lavoro. Mi riferisco, ad esempio, al supporto per corsi di studio da fornire, in particolare, agli orfani di marittimi deceduti o ad altre provvidenze che consentano di seguirli in qualche modo. Sarebbe tuttavia quanto mai opportuno che ci fosse un'integrazione chiara della legge, perché noi agiremmo in questa direzione, ma abbiamo dei dubbi sul fatto che i ministeri vigilanti, a partire dal quello dell'economia, possano approvare le nostre scelte, che pure assumeremmo utilizzando le nostre risorse. Siamo tuttavia già fortemente orientati in questa direzione e ci apprestiamo, entro l'anno, ad assumere

delle delibere in questo senso, avendo anche appostato modeste voci di bilancio.

Riguardo ai documenti che ha citato poc'anzi il presidente, nella documentazione consegnata è contenuto anche il bilancio tecnico, che prevede un equilibrio dei conti fino al 2020 circa, la qual cosa è ovviamente molto rassicurante. Un altro elemento che pure è stato qui evidenziato — e ci sono vari documenti in questo senso — riguarda il fatto che noi abbiamo presentato, per il terzo anno consecutivo, il bilancio sociale dell'ente. Tale documento dà conto anche di alcuni aspetti ai quali si faceva cenno, anche se sarebbe quanto mai opportuna una integrazione della legislazione che ci consentisse di seguire il marittimo, non solo fino alla cessazione della sua attività lavorativa, ma anche per i periodi in cui non è imbarcato. La legislazione, onorevole Lo Presti, è unitaria, ma prevede varie eccezioni.

Quanto alle capitanerie, d'intesa con esse — e mi auguro anche con il Ministero dei trasporti — stiamo svolgendo una rilevazione relativa agli incidenti del diporto, da noi coperti. I dati dello scorso anno e di quello precedente evidenziano una serie cospicua di incidenti. Stiamo parlando di barche guidate da persone patentate. Non stiamo parlando di barche oltre i 24 metri da noi assicurate secondo un'interpretazione restrittiva, su cui registriamo un'evasione, tanto da aver ridotto l'aliquota contributiva dal 9,1 al 4,5 per cento, così che non ci siano alibi su questo aspetto. L'incidentalità della barca da diporto, pensiamo per esempio alla moto d'acqua, produce rischi sulla sicurezza della navigazione ed anche sugli altri. La nostra proposta, presentata già tre anni fa — non ha niente a che fare con la proposta di legge che mi pare sia stata presentata in Parlamento — è di introdurre la patente nautica a punti.

I dati che ci sono stati forniti rilevano che ci sono violazioni non solo della legislazione nazionale (persino della legge per prevenire gli abbordi in mare, che avvengono quando una nave ne affianca un'altra, con gravissimi rischi), ma addirittura delle ordinanze delle capitanerie:

per i litorali, porti compresi, esiste una legislazione specifica — o norme comportamentali, per meglio dire — che comporta, in caso di loro violazione, sanzioni di tipo amministrativo. Noi pensiamo che l'introduzione della patente nautica a punti potrebbe essere una soluzione.

Il Parlamento, signor presidente, assunse nel 2003, quasi all'unanimità, una grandissima decisione, introducendo il Codice della nautica da diporto, facilitando così in mille modi il diporto stesso (con il *leasing* nautico, tra le altre cose). All'atto pratico, mentre c'è stato uno sviluppo enorme della nautica da diporto, la cultura del mare non è cresciuta, nonostante un paragrafo non attuato della legge la preveda. Bisognerebbe veramente accompagnare la crescita della nautica da diporto con una maggiore consapevolezza da parte di chi va per mare.

Diversamente dalla legislazione nazionale, la regolamentazione, sotto l'aspetto delle ordinanze di capitaneria, è diversa da porto a porto. L'aspetto singolare è che noi dipendiamo — mi pare evidente che questo debba essere recepito nell'ordinamento giuridico italiano — dalle convenzioni internazionali; la più recente riguarda per esempio la sicurezza antiterrorismo, con riferimento ai porti ed alle navi. Noi dobbiamo sapere se vigono norme di sicurezza antiterrorismo, cosa che non sappiamo organicamente. Abbiamo chiesto alle capitanerie di renderci partecipi, perché questo rappresenta un rischio aggiuntivo rispetto alla norma. Questo per dire che vi sono numerosissime convenzioni internazionali: credo ve ne siano almeno quaranta.

Vorrei sottolineare quella dell'ILO, in riferimento ad un dato, signor presidente: noi siamo entrati nel Comitato nazionale per il *welfare* ai marittimi perché la Convenzione di Ginevra, che deve ancora essere recepita dall'ordinamento giuridico italiano — ma c'è un impegno europeo da parte di tutti i paesi a farlo al più presto — si preoccupa delle condizioni di vita e di lavoro a bordo del marittimo, fissando una serie di norme. È una normativa altra, che certo passa attraverso il Parlamento per

l'autorizzazione alla ratifica, ma che ha origine da una fonte diversa. Quando queste norme verranno approvate, noi dovremo naturalmente verificare che esse vengano applicate, compresa quella — tema molto nuovo — del possibile *mobbing* a bordo. Questo è un po' in contraddizione con l'autorità del capitano, che è il responsabile della spedizione: bisogna quindi trovare una giusta via di mezzo tra il responsabile della spedizione e chi riceve gli ordini. Questa, presidente e signori commissari, è un'altra peculiarità di questo settore. Dovete infatti sapere che il marittimo ha l'obbligo delle prestazioni lavorative previste dal contratto, ma ne ha anche uno in più, che nessun altro lavoratore ha: è corresponsabile della sicurezza sulla navigazione. Non è un caso, infatti, che la tradizione preveda che, in caso di affondamento, sia il capitano — in teoria insieme all'equipaggio — l'ultimo a lasciare la nave. Questo, almeno, accadeva una volta, mentre oggi non succede più.

ANTONINO LO PRESTI. Qualche volta!

ANTONIO PARLATO, *Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. Dipende dal fatto che ci siano o meno degli interessi, per evitare che il salvataggio della nave da parte di altri comporti un onere enorme da parte dell'armatore nei confronti del soccorritore. In quel caso il capitano, fino a quando resta al timone, mostra di essere in grado di governare la nave.

Mi resta da fare un'ultima osservazione su un tema, mi pare, sollevato dall'onorevole Lo Presti, che al momento mi sfugge. Non avevo una penna per appuntarlo...

ANTONINO LO PRESTI. Una domanda riguardava il SASN e l'altra gli infortuni *in itinere*.

ANTONIO PARLATO, *Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. Ah sì, certo. All'interno del SASN esiste un organismo che si chiama comitato per la sicurezza degli

assistiti, costituito da un presidente e da due vicepresidenti: l'uno si occupa del mare e l'altro si occupa del volo.

Noi siamo entrati in contatto con loro perché stanno facendo un'analisi sulle malattie ricorrenti, per la parte inerente al mare. Non credo di rivelare alcun segreto istruttorio se dico che siamo da lungo tempo in attesa di conoscere l'esito dell'indagine istruttoria che sta svolgendo il procuratore della Repubblica Guariniello in ordine al rapporto ISPESL — secretato perché oggetto dell'indagine — sugli infortuni e sulle malattie professionali del volo. Pur non conoscendo ancora i dati quantitativi, noi già sappiamo che, leggendo il decreto legislativo n. 271 del 1999, e soprattutto l'allegato, che ha stabilito l'obbligo per l'Istituto di svolgere prevenzione (che noi svolgiamo), scopriamo che il disagio provocato dal rischio e dalle malattie professionali sono uguali per il mare e per il volo. Cito qualche esempio: l'ipoacusia bilaterale causata dal rumore si può verificare a bordo sia dell'aereo, sia della nave; il rischio del ghiaccio può verificarsi sia per le ali degli aerei, sia in alcune particolari navigazioni; il contatto con l'amianto si è avuto sia sugli aerei, sia sulle navi. Vi sono dunque aspetti che andrebbero governati, se non altro per realizzare delle sinergie.

Chiudo con un ultimo esempio singolare: i 4 mila — ripeto 4 mila, quindi zero — operatori della navigazione interna, tutelati sul piano delle prestazioni e non sul piano della prevenzione, sono lavoratori attivi dappertutto: sui laghi e sui fiumi, ma non solo. Esistono anche gli 800 lavoratori,

nell'ambito dei 4 mila, che operano nella laguna di Venezia. Il prodursi del moto ondoso nella laguna di Venezia è causato dalla confluenza tra il canale della Giudecca e il canal Grande, tra il porto e la navigazione normale, che produce onde per cui i cosiddetti guidatori di vaporetto, iscritti misteriosamente all'Associazione sindacati degli autoferrotranvieri — l'Italia è meravigliosamente fatta così! — corrono gli stessi rischi di chi operi, ad esempio, nella tratta Napoli-Capri. Queste cose andrebbero veramente recuperate perché, se per l'INAIL sono marginalissime, per noi che abbiamo la specializzazione, potrebbero servire, insieme al problema del volo, per una razionalizzazione migliore. Grazie presidente.

PRESIDENTE. Ringraziamo il presidente Parlato.

I colleghi sanno che la Commissione è nuovamente convocata per le ore 14, con l'audizione del direttore dell'IPSEMA e, successivamente, del presidente del relativo consiglio di indirizzo e vigilanza.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
DELLA CAMERA DEI DEPUTATI*

DOTT. COSTANTINO RIZZUTO

*Licenziato per la stampa
il 1° giugno 2007.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO 1



**Relazione per la Commissione
Parlamentare di Controllo sulle Attività
degli Enti Gestori di Forme Obbligatorie
di Previdenza e Assistenza sociale**

INDICE

- 1) Peculiarità del settore marittimo.....
- 2) Previdenza ed assistenza per i lavoratori del settore marittimo nei Paesi Membri dell'Unione Europea.....
- 3) Il Servizio di Assistenza Sanitaria al Personale Navigante (SASN).....
- 4) Solidità contabile e Bilancio tecnico.....
- 5) Revisione delle aliquote contributive ed incidenza sul costo del lavoro.....
- 6) Tabelle andamento economico-gestionale dell'ultimo decennio.....
- 7) Conclusioni

L'IPSEMA è l'Ente Assicurativo per la gente di mare che si occupa di malattie professionali ed infortuni sul lavoro. Pur se il nome può generare confusione, l'Ente non eroga pensioni bensì indennità e rendite.

1) PECULIARITA' DEL SETTORE MARITTIMO

L'IPSEMA è un Istituto contraddistinto da una specificità dovuta alle caratteristiche del tutto particolari della categoria dei propri assistiti che, per le modalità di costituzione e svolgimento del rapporto di lavoro, si differenziano dagli altri lavoratori. Il legislatore ha voluto fornire alla materia una peculiarità, infatti, il diritto della navigazione ha una disciplina speciale, autonoma e prevalente rispetto a quella di diritto comune, formata da un complesso di norme di diritto privato, amministrativo, penale, del lavoro, processuale civile e penale ed internazionale. Il sistema delle fonti del diritto della navigazione prevede che debbano trovare applicazione, in prevalenza, le norme contenute nel codice di navigazione (che costituisce il diritto generale), quindi le altre leggi (che si pongono come diritto speciale), i regolamenti, le norme corporative (ormai soppresse) nonché gli usi relativi a tale materia ed, in ultima ipotesi, in via sussidiaria, le norme di diritto civile. A riprova della specificità della materia, tra le norme speciali sono incluse quelle contenute nelle convenzioni internazionali (ad esempio quelle sottoscritte in seno all'OIL) che costituiscono norme interne internazionalmente uniformi, che hanno carattere di specialità rispetto alla normativa interna generale e speciale¹.

Peculiarità del lavoro marittimo:

- *il tipo di luogo in cui si esplica* (la nave è superficie instabile che produce infortuni da cadute, avverse condizioni meteorologiche, esposizione a rumori, ambienti confinati che impongono movimenti scomodi, permanenza a bordo per lunghi periodi);
- *modalità del suo svolgimento* (periodicità del rapporto di lavoro legata all'imbarco, per la gente di mare si determina una condizione di "lavoro atipico", per cui al momento dello sbarco si rimane senza occupazione fino al momento del nuovo imbarco);
- *modalità di costituzione rapporto di lavoro* (si applica una particolare disciplina di natura pubblicistica, il contratto di arruolamento, disciplinato dal codice della navigazione e dalla contrattazione collettiva, espressione dell'interesse dello Stato alla sicurezza della navigazione, con il quale si garantisce non solo la prestazione lavorativa - interesse privato, ma soprattutto la sopravvivenza della nave e di tutti coloro che si trovano a bordo -interesse pubblicistico);
- *disciplina del rapporto di lavoro* (si applicano solo alcune norme dello Statuto dei lavoratori riguardanti, ad esempio, la libertà dei lavoratori di manifestare le proprie opinioni sul luogo

¹ Cfr., ad esempio, la convenzione n. 7 relativa all'età minima dei marittimi, la 9 sul collocamento, la 22 sul contratto di arruolamento, la 73 sugli esami medici, la 109 sui salari e durata di lavoro, etc.

di lavoro, il diritto di associarsi, il diritto dei lavoratori di controllare l'applicazione delle norme prevenzionistiche e di promuovere misure per la tutela della loro salute).

—OOO—

L'eventuale percorso di avvicinamento dell'IPSEMA verso strutture di grandi dimensioni, quali l'INAIL, non andrebbe nella direzione di una semplificazione amministrativa ed una razionalizzazione del sistema ma, al contrario, renderebbe più arduo perseguire quella riduzione della distanza con il cittadino che un'amministrazione moderna dovrebbe perseguire come finalità principale.

Tra l'altro è da considerare che, data la specificità del settore, sarebbe necessario intervenire anche rivedendo l'attuale struttura del Servizio Sanitario Nazionale (cfr. punto 3).

2) PREVIDENZA E ASSISTENZA PER I LAVORATORI DEL SETTORE MARITTIMO NEI PAESI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA

L'Italia è una penisola che comprende 8000 Km di coste e negli ultimi anni i Governi (vedi da ultimo la Finanziaria 2007) hanno dedicato grande attenzione all'economia del mare che da sola rappresenta il 2% del PIL Nazionale; pertanto, non si vede perché non si debba mantenere in piedi un Ente che si occupi del settore marittimo.

Da un'analisi effettuata nell'ambito dei Paesi dell'Unione Europea (si veda allegato), in relazione alla previdenza ed assistenza del settore marittimo, è emerso che in tutti quei Paesi che hanno un peso preponderante nella politica marittima dell'Unione, operano Istituti che svolgono un'attività analoga a quella dell'IPSEMA, i quali godono di autonomia e gestiscono la materia della previdenza ed assistenza della gente di mare, garantendo la specificità del lavoro marittimo. Alcuni di questi Istituti hanno competenza sia sulla tutela assicurativa e l'assistenza sociale per gli infortuni e le malattie professionali, che sull'erogazione dei trattamenti pensionistici dei lavoratori del mare.

Alcuni esempi:

a. Spagna - Istituto Sociale della Marina (ISM)

È un ente pubblico con personalità giuridica propria che agisce sotto la direzione ed il controllo del Ministero del lavoro e degli affari sociali. Si occupa della gestione, amministrazione e riconoscimento del diritto alle prestazioni del regime speciale di sicurezza sociale per i lavoratori del mare; di assistenza sanitaria a bordo delle navi e della formazione e qualificazione del personale.

b. Francia - Istituto Nazionale Invalidi Marittimi (ENIM)

L'Istituto garantisce e gestisce il regime di sicurezza sociale per i lavoratori del mare. Offre una protezione per i rischi di malattia, maternità, invalidità, decesso e infortuni sul lavoro (assicurati dalla cassa generale previdenza) ed il rischio di vecchiaia (assicurato dalla cassa pensioni dei marittimi). L'ENIM funziona sia come direzione dell'amministrazione centrale del Ministero incaricato della marina mercantile (sviluppa le linee di governo e contribuisce alle evoluzioni normative nel settore della sicurezza sociale della gente di mare), sia come istituto amministrativo pubblico (dotato di personalità giuridica ed autonomia finanziaria, garantisce il regime di sicurezza sociale dei marittimi).

c. Germania - Cassa di sicurezza sociale dei marittimi (La Casa del Mare)

Accoglie tutte le forme di sicurezza sociale dei marittimi, ad eccezione dell'assicurazione per la disoccupazione. È prevista un'assicurazione infortuni, un'assicurazione vecchiaia, un fondo sanità della gente di mare, una cassa di pagamento a lungo termine, un fondo speciale gente di mare (per facilitare il passaggio ad un lavoro a terra), un servizio medico per la gente di mare (per la verifica dell'idoneità fisica dei lavoratori del mare), un'associazione infortuni per la gente di mare (con lo scopo di migliorare la sicurezza sulle navi tedesche).

d. Grecia –Fondo speciale per la gente del mare

E' un organismo di sicurezza sociale che fornisce prestazioni sociali ai marittimi greci ed ai membri delle loro famiglie; offre una copertura sociale in materia di pensioni, invalidità ed infortuni sul lavoro.

—OOO—

Con l'eventuale nascita di un unico sistema previdenziale e assistenziale, l'Italia si discosterebbe da quelli che sono gli indirizzi intrapresi dagli altri Paesi membri dell'UE. Si realizzerebbe un sistema sui generis che rischia di creare una situazione di emarginazione dell'Italia in ambito europeo per la gestione della tutela assicurativa e assistenza sociale del lavoro marittimo. Risulterebbe arduo rimanere al passo con gli altri Stati membri, i quali, come si è detto, gestiscono la materia attraverso Istituti dotati di autonomia e dedicati esclusivamente a svolgere tali attività, garantendo specializzazione e specifica competenza.

Allegato

**Analisi comparata degli Istituti europei che si occupano
di previdenza e assistenza del settore marittimo****SPAGNA****Istituto sociale della marina — ISM**

In Spagna, l'origine del regime di sicurezza sociale dei marittimi risale al XII° secolo, con le confraternite dei navigatori e dei pescatori.

Nel 1919, fu creata la Cassa nazionale del credito (il regime sociale più antico).

L'ISM, l'Istituto sociale della Marina, è un ente di diritto pubblico con personalità giuridica propria, che agisce sotto la direzione ed il controllo del Ministero del Lavoro e degli affari sociali. Si occupa della gestione, amministrazione e riconoscimento del diritto alle prestazioni del regime speciale di sicurezza sociale per i lavoratori del mare. Si occupa, inoltre, di assistenza sanitaria a bordo delle navi e della formazione e qualificazione del personale. Il regime speciale dei marittimi riunisce i lavoratori autonomi, e quelli salariati. Vengono inclusi in questo regime tutti i lavoratori salariati della marina, della pesca, dell'estrazione di prodotti dal mare, del traffico interno, le navi da diporto e tutti gli altri gruppi di lavoratori che svolgono attività inerente al settore marittimo e della pesca. Attraverso i suoi uffici periferici l'ISM aiuta i marittimi a trovare un'occupazione ed eroga indennità di disoccupazione.

I contributi assicurativi al regime di sicurezza sociale dei marittimi variano in base all'appartenenza ad una delle tre categorie di lavoratori salariati:

- i salariati che lavorano a bordo di navi il cui tonnellaggio è superiore a 150 tonnellate;
- i salariati che lavorano a bordo di navi il cui tonnellaggio è compreso tra 10 e 150 tonnellate;
- i salariati che lavorano a bordo di navi il cui tonnellaggio è inferiore a 10 e tutti gli altri lavoratori del settore marittimo.

I contributi del secondo e terzo gruppo sono determinati in accordo con i rappresentanti sociali. Questi gruppi beneficiano di riduzioni di contribuzioni e di prestazioni identiche a quelle che percepiscono gli altri lavoratori salariati (non del settore marittimo).

I diritti dei salariati facenti capo a queste due categorie, in materia di pensionamento, presentano delle particolarità. I fattori di riduzione sono loro applicati in funzione del tipo di lavoro esercitato e del tipo di nave.

In Spagna, l'età legale per il pensionamento è di 65 anni. Questi lavoratori possono anticipare il loro pensionamento a 55 anni. Il diritto al pensionamento presenta una doppia particolarità. I lavoratori che hanno versato contributi prima del 1930, possono andare in pensione al compimento dei 55 anni, con una riduzione del 7% per ciascun anno che precede l'età del pensionamento. I lavoratori del mare possono andare in pensione con 38 anni di servizio. Ad essi è attribuito un coefficiente di riduzione per ciascun anno che manca ad arrivare all'età pensionabile.

L'assistenza sanitaria è caratterizzata da programmi specifici di protezione e di prevenzione, in considerazione delle condizioni particolari del lavoro in mare. La prevenzione si poggia su quattro pilastri essenziali:

- 1) test medici obbligatori prima dell'imbarco (disciplinati e messi in funzione con raccomandazioni dell'OIT e OMI);
- 2) formazione sanitaria attraverso corsi obbligatori effettuati dall'ISM; tali corsi mirano a migliorare le condizioni di vita e di salute a bordo delle navi ed a prevenire gli infortuni, attraverso una buona conoscenza delle tecniche di vita in mare.
- 3) tecniche di sopravvivenza in mare e prevenzione degli infortuni;

- 4) centro radio medico nazionale (è un sistema di assistenza per radio che permette di contattare direttamente le navi in qualsiasi punto del mondo. Si fornisce assistenza sanitaria a bordo, con le navi-ospedali).

GERMANIA

Cassa di sicurezza sociale dei marittimi, anche denominata “La Casa del Mare”

Accoglie tutte le forme di sicurezza sociale dei marittimi, ad eccezione dell'assicurazione per la disoccupazione. Raggruppa tutti gli assicurati e coloro che versano un contributo. La sede è ad Amburgo e 5 uffici sono ripartiti sul territorio nazionale.

Assicurazione infortuni. Creata nella 1897, copre i marittimi tedeschi e in alcuni casi i marittimi stranieri. I contributi assicurativi sono a carico dei datori di lavoro. L'assicurazione infortuni copre il rischio di malattia, infortunio sul lavoro e decesso.

Assicurazione vecchiaia. I contributi sono a carico del datore di lavoro e dell'assicurato. La cassa offre prestazioni per le pensioni di vecchiaia, le pensioni di reversibilità al coniuge sopravvissuto, le pensioni per invalidità parziale. La pensione percepita dipende dai contributi versati dall'assicurato.

Il fondo di sanità della gente del mare. E' stato fondato nel 1928, copre i marittimi in attività e in pensione, i membri della loro famiglia e i motoristi. La quota del contributo è il 12.9% del salario lordo. Gli importi mensili sono calcolati in funzione del grado e in funzione di un parametro stabilito da un comitato speciale e dall'associazione delle compagnie di assicurazione, con i rappresentanti degli impiegati e dei datori di lavoro. Il fondo assicurazione malattia deve ugualmente raccogliere i contributi di sicurezza sociale per coprire le spese di sanità ed i congedi per malattia.

La cassa di pagamento a lungo termine. Costituito nel 1995, copre la maggior parte delle spese relativo agli assicurati per le cure a lungo termine.

Il fondo speciale gente di mare. È stato istituito nel 1974 per facilitare il passaggio ad un lavoro a terra per la gente di mare.

Servizio medico per la gente di mare. È una istituzione legata al fondo sociale. Attraverso visite mediche, permette di verificare la capacità psichica dei marittimi a lavorare in mare. Quando, attraverso visita medica, si stabilisce che un marittimo è incapace di lavorare in mare, questi può anche beneficiare di un programma di riconversione o di prestazioni di malattia.

Associazione infortuni gente di mare. Costituisce una particolarità del sistema tedesco. Ha lo scopo di promuovere le misure di prevenzione degli infortuni sulle navi battenti bandiera tedesca. Il ministero dei trasporti tedesco ha affidato all'associazione il compito di migliorare la sicurezza sulle navi. Questa duplice funzione, da una parte di sicurezza sociale e dall'altra di sicurezza del traffico marittimo, segna una differenza tra il sistema tedesco e francese; la Cassa dipende dal Ministero dei Trasporti, della Costruzione e dell'Abitazione piuttosto che dal Ministero degli affari sociali e sanità.

GRECIA

Fondo speciale per la gente del mare

E' un organismo di sicurezza sociale che fornisce prestazioni sociali ai marittimi greci ed ai membri delle loro famiglie. Offre una copertura sociale in materia di pensioni, di invalidità e di infortuni sul lavoro. Inoltre, esiste un'assicurazione sociale che copre le famiglie dei marittimi in caso di decesso di questi ultimi.

Il fondo di pensione per la gente del mare, creato nel 1862, è stata la prima istituzione sociale costituita in Grecia, è fondato sui contributi sociali versati dal Governo. I marittimi hanno

diritto ad una assicurazione sulla vecchiaia, alle pensioni di invalidità e alle pensioni per il coniuge superstite.

I marittimi sono divenuti i pionieri dell'introduzione di un sistema di sicurezza sociale in Grecia.

Il sistema sociale dei marittimi si è sviluppato attraverso tappe successive:

- l'istituzione dei contributi dei datori di lavoro nel 1907;
- la costituzione del fondo dei marittimi e l'istituzione del pagamento di prestazioni a capitale nel 1926;
- la creazione di un'assicurazione per la disoccupazione nel 1926;
- istituzione di un centro di cure mediche nel 1927;
- la creazione di un fondo per le prestazioni dei marittimi colpiti da tubercolosi nel 1936.

La casa del marittimo è un'entità giuridica riconosciuta, di diritto pubblico ed amministrata da un Consiglio di Amministrazione. Fornisce cure mediche grazie ai 129 medici che vi lavorano ed al suo servizio medico. Inoltre, ha sottoscritto dei contratti con 3200 medici del settore privato. E' gestito da un personale amministrativo che comprende 120 persone, versa un contributo al fondo di pensione dei marittimi.

Attualmente, il fondo pensione dei marittimi fornisce delle prestazioni sociali che concernono l'invalidità, gli infortuni sul lavoro, il pensionamento e l'assicurazione per il decesso. L'insieme di prestazioni esistenti è ripartito tra il settore dell'assicurazione principale e dell'assicurazione complementare.

Le quote di contribuzione sono calcolate in percentuale al salario mensile. I marittimi possono percepire una pensione della NAT, a condizione di avere raggiunto 50 anni e di aver lavorato in mare per almeno 15 anni.

In generale, i sistemi di sicurezza sociale dipendono dal Ministero del Lavoro, mentre in Grecia, le casse di sicurezza sociale dipendono dal Ministero della Marina mercantile. La cassa di sicurezza sociale dei marittimi greci è gestita da un Consiglio di Amministrazione composto da 11 membri:

- 3 rappresentanti dei differenti settori della gente di mare;
- 4 rappresentanti degli armatori;
- un rappresentante dei marittimi in pensione;
- un rappresentante degli impiegati della Cassa pensione dei marittimi greci;
- il presidente e il Vice-presidente, nominati dal Ministro della marina mercantile.

BELGIO

Comitato di gestione della Cassa di soccorso e previdenza in favore dei marittimi

La Cassa è stata fondata nel 1830, secondo uno statuto privato. Questa fu la prima vera istituzione di sicurezza sociale, si trattava di un'assicurazione obbligatoria, alimentata da contributi proveniente da armatori e da lavoratori salariati anziché da un sussidio dello Stato.

La Cassa è stata integrata da un regime di sicurezza sociale, che è divenuto obbligatorio per tutti i salariati dal 1944. Ha conservato la sua autonomia e si indirizza ai marittimi della marina mercantile. E' amministrata da 4 armatori, 4 rappresentanti sindacali e da commissari di governo ed è presieduta da un uomo politico. In Belgio il tratto distintivo del regime sociale dei marittimi risiede nell'assicurazione sull'anzianità. I marittimi ottengono una pensione completa dopo 14 anni di navigazione completa. L'importo della pensione si eleva ai $\frac{3}{4}$ del miglior salario per un marittimo che ha una famiglia e al 60% del migliore salario per un celibe. I marittimi sono autorizzati ad andare in pensione a 60 anni, quando nel regime generale è necessario avere un'età compresa tra 63 e 65 anni per ottenere una pensione completa.

Un regime di sostegno alla navigazione mercantile è stato instaurato nel 1944, con la previsione di sussidi per la costruzione navale. Un sistema di prestiti e vantaggi agli armatori ha permesso alla flotta belga di raggiungere, nel 1982, 120 navi, di un tonnellaggio globale di più di 2 milioni di tonnellate. Il settore marittimo ha conosciuto delle difficoltà tra il 1944 e il 1990. I partner sociali li hanno risolti, facendo appello ai sussidi dello Stato ed introducendo la nozione di garanzia forfetaria. Quest'ultima permette di abbassare i contributi sia degli armatori che dei marittimi. Questa disposizione ha avuto effetto sulle prestazioni, ma ha permesso di superare la crisi.

Le bandiere ombra

All'inizio del 1990, il Belgio non disponeva del territorio d'oltre mare dove poter stabilire una bandiera. Tutte le navi sotto bandiera belga furono trasferite al Lussemburgo, dove si beneficiava di un quasi immunità fiscale. Gli armatori dovevano continuare a versare i contributi salariali e patronali in Belgio. Nel frattempo gli armatori cominciarono ad utilizzare lo stratagemma delle bandiere ombra. I 2/3 dei battimenti del mare appartenenti agli armatori belgi si trovavano sotto bandiera ombra. Gli effetti di questa politica sono stati disastrosi da molti punti di vista. Si è assistito al declino delle industrie del commercio del settore. La scuola superiore di navigazione ha attraversato una grave crisi. L'Unione di armatori che aveva incoraggiato l'immatricolazione in Lussemburgo, ha recentemente intrapreso dei tentativi per riportare tutte queste navi sotto bandiera belga. In contropartita ha chiesto una fiscalità nulla e dei contributi sociali ridotti ai contributi salariali (al 12% del salario). Gli armatori sono dispensati dai contributi patronali e dalla fiscalità. Per il momento una sola nave è tornata sotto la bandiera belga.

FRANCIA

Istituto Nazionale Invalidi Marittimi – ENIM

L'ENIM è l'Istituto che garantisce e gestisce il regime di sicurezza sociale comune a tutti i naviganti professionali del commercio, della pesca e del diporto. Questo regime speciale copre tutti vari rami, salvo la famiglia garantita dalla cassa marittima degli assegni familiari collegata al regime generale.

Offre una protezione per:

- i rischi di malattia, maternità, invalidità, decesso e infortuni sul lavoro, assicurati dalla cassa generale di previdenza (Decreto 17 giugno 1938, come modificato);
- il rischio della vecchiaia, assicurato dalla cassa pensioni dei marittimi (codice delle pensioni, quiescenza dei marittimi).

L'ENIM sviluppa un'azione sociale con il versamento di aiuti individuali e di sovvenzioni agli istituti di accoglienza per le persone anziane o con handicap. Partecipa, anche ad alcune azioni di prevenzione sotto forma di sostegno ad alcune associazioni.

Storia

I marittimi francesi beneficiano di un regime di sicurezza sociale che può essere considerato come l'antenato di tutti i regimi. La sua creazione risale a Luigi XIV, nel 1670, quando un'ordinanza reale istituì un sussidio vitalizio ai militari anziani, compresi i marittimi. A partire da questa data, la gente del mare è stata progressivamente dotata di uno statuto sociale particolare, conservato fino alla generalizzazione, nel 1945, della sicurezza sociale.

L'Istituto, nella sua forma attuale è disciplinato dal decreto 30 dicembre 1953, modificato l'ultima volta nel 1999, che fissa l'organizzazione amministrativa e finanziaria.

Assicurati

- Marittimi imbarcati sulle navi da commercio, da pesca e da diporto o i marittimi che svolgono i servizi a terra, e i loro aventi diritto;

- gli studenti che seguono un programma educativo marittimo (scuola nazionale della marina mercantile, licei professionali marittimi);
- i marittimi pensionati ed i loro aventi diritto.

Struttura

L'Enim funziona sia come una direzione dell'amministrazione centrale del Ministero incaricato della marina mercantile sia come un istituto amministrativo pubblico:

- come direzione dell'amministrazione centrale, l'ENIM sviluppa le linee di governo e, propone alle autorità pubbliche le evoluzioni legislative e regolamentari necessarie alla sicurezza sociale della gente di mare;
- come istituto pubblico amministrativo, dotato di personalità giuridica e autonomia finanziaria, garantisce il regime della sicurezza sociale dei marittimi.

Organizzazione

I dipartimenti centrali e l'agenzia contabile sono situati a Parigi. Dispone di tre centri di liquidazione delle prestazioni di malattia (CLP) a Saint-Malo, Lorient e Bordeaux, di un centro nazionale di liquidazione dei ruoli dell'equipaggio a Saint-Malo (CNLRE); di un centro pensioni (CDP) e di un archivio centrale (CNA) a Paimpol.

Consiglio superiore presso il Ministero incaricato della marina mercantile.

Esercita una missione di sorveglianza e protezione, consiglia il ministro per tutte le questioni concernenti l'organizzazione ed il funzionamento dell'Istituto. I progetti dei testi legislativi e regolamentari relativi al regime, il budget e i conti annuali sono sottoposti al suo parere.

Il Consiglio è composto da 49 membri nominati dal Ministro, da 4 parlamentari, 12 rappresentanti di autorità pubbliche, 14 rappresentanti degli armatori, 14 rappresentanti dei navigatori, 5 rappresentanti dei pensionati. Si riunisce due volte l'anno.

Consiglio superiore di Sanità

Esamina i dossier medici relativi, in particolare, all'attribuzione delle pensioni di invalidità, di pensioni anticipate, del tasso di invalidità di malattia.

Questi dossier sono sottoposti al parere delle commissioni speciali di visita. Il Consiglio conduce delle perizie complementari e delle inchieste.

Collegamenti con altre amministrazioni del mondo marittimo

- la direzione degli affari marittimi e della gente del mare (del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti) i cui servizi decentrati (divisioni regionali o dipartimentali) hanno anche un servizio specializzato "Gente del mare/ENIM". Sulle coste questi dipartimenti costituiscono intermediari necessari e particolarmente apprezzati dai marittimi e dagli armatori;
- la direzione dei trasporti marittimi, stradali e fluviali (del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti)
- la direzione della pesca marittima e dell'acquacoltura (del Ministero dell'Agricoltura), che garantiscono ognuna nel proprio specifico campo, differenti dispositivi di aiuti economici e misure di sostegno agli armatori, in associazione con l'ENIM.

L'ENIM lavora in stretta collaborazione con:

- l'Unione sociale marittima;
- il servizio sociale della pesca marittima;
- la cassa marittima degli assegni familiari;
- l'associazione per la gestione delle istituzioni sociali marittime.

3) IL SERVIZIO DI ASSISTENZA SANITARIA AL PERSONALE NAVIGANTE (SASN)

Già nel 1978 con l'istituzione del Servizio Sanitario Nazionale (L. n. 833), emersero delle problematiche in merito alle specificità del lavoro nel settore marittimo, tant'è vero che il legislatore è stato costretto ad intervenire con una disciplina ad hoc per l'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile (ai sensi dell'articolo 37, ultimo comma della L. n. 833 del 1978), con l'emanazione del D.P.R. n. 620/1980.

Tale disciplina prevede all'articolo 3, comma 1, che *“l'assistenza sanitaria al personale navigante, marittimo e dell'aviazione civile, ed ai loro familiari aventi diritto, è assicurata in Italia dall'unità sanitaria locale nel cui territorio gli interessati hanno la residenza ovvero se stranieri o apolidi non residenti, la temporanea dimora”*, mentre al comma 2 stabilisce che *“l'assistenza sanitaria al personale in navigazione, o a quello imbarcato, anche se a terra per i periodi di sosta o riposo compensativo, e a quello in attesa d'imbarco, purché per contratto a disposizione dell'armatore, è assicurata in Italia e all'estero dal Ministero della sanità, per tutto il periodo di malattia nelle predette situazioni.”*

E' stata, pertanto, prevista un'alternanza di competenza fra il Ministero della Salute e le Unità Sanitarie Locali (ora aziende ASL), in considerazione del fatto che il lavoratore sia imbarcato sulla nave (o in attesa di imbarco) o meno.

In particolare, il Ministero della Salute — con un intervento eccezionale nell'ambito degli assetti istituzionali dello Stato, a conferma della particolarità della posizione dei marittimi — eroga tale servizio sanitario a cui è preposto, attraverso il SASN (Servizio Assistenza Sanitaria ai Naviganti), il quale ha configurato la propria struttura utilizzando i locali ed il personale degli uffici periferici delle ex Casse Marittime, dislocati nei centri di maggior concentrazione dell'utenza marinara.

Infatti, le ex Casse Marittime, nate come autonomi Istituti deputati all'accertamento delle situazioni patologiche e all'erogazione delle prestazioni previdenziali, avevano proprie strutture sanitarie in un quadro unico di riferimento sia per gli aspetti relativi alla tutela sanitaria dei marittimi durante gli eventi di infortunio e malattia, sia per quelli riferiti alla corresponsione degli interventi economici che a tali eventi sono collegati. In occasione della riforma sanitaria, tali strutture sono state trasferite al Ministero della Sanità continuando ad operare, tra l'altro, con la stessa organizzazione e negli stessi locali quali servizi periferici del Ministero.

Attualmente, pertanto, l'assistenza sanitaria per il personale imbarcato è assicurata attraverso poliambulatori dipendenti dalla *Direzione generale delle risorse umane e professioni sanitarie* del Ministero della Salute, ubicati in prossimità di porti o aeroporti.

In particolare: gli ambulatori situati nel nord e centro Italia sono organizzati come sezioni territoriali dell'Ufficio SASN-Genova della predetta Direzione generale; gli ambulatori situati nel sud Italia e nelle isole, invece, sono organizzati come sezioni territoriali dell'Ufficio SASN-Napoli della medesima Direzione generale. Nelle località sprovviste di ambulatori SASN, gli aventi diritto all'assistenza vengono assistiti da medici fiduciari convenzionati con il Ministero della salute.

All'interno dei predetti ambulatori operano medici delle ex Casse Marittime e medici a rapporto convenzionale, sia generici che specialisti, personale sanitario non medico ed amministrativi.

Gli accertamenti sanitari del SASN sono presi a base per l'erogazione delle indennità temporanee per infortunio e malattia professionale da parte dell'IPSEMA, il quale provvede altresì — sempre sulla base delle valutazioni del predetto Servizio — ad erogare le indennità di malattia: un'attività svolta per conto dell'INPS su base convenzionale ad ulteriore conferma della peculiarità del sistema di tutela per il personale navigante.

Il SASN si occupa, inoltre, dell'idoneità alla navigazione, delle visite preventive d'imbarco e della istruttoria dei giudizi di idoneità o inidoneità alla navigazione, in stretto raccordo con gli uffici dell'IPSEMA per la erogazione di provvidenze speciali previste da apposita legge.

La gestione per conto dell'INPS delle prestazioni per malattia e maternità dei lavoratori marittimi

L'attività di erogazione di prestazioni previdenziali per gli eventi di malattia e maternità, svolta dall'Ente, conferma, se ancora ce ne fosse bisogno, la specialità del sistema di tutela per il personale del settore marittimo. Tale peculiarità nasce prima dell'istituzione dell'IPSEMA, è un'eredità delle tre Casse marittime soppresse. In precedenza, il settore della previdenza per i marittimi era affidata alla Cassa Nazionale della Previdenza Marinara, ma già negli anni 70 si realizzò un progressivo percorso che portò definitivamente, nel 1984, alla soppressione della Cassa di Previdenza Marinara (L. n. 413/1984), con il conseguente completo inserimento dei lavoratori marittimi nel regime dell'assicurazione generale obbligatoria, gestita dall'INPS (AGO). Nel frattempo, comunque, era stato affidato alle tre Casse marittime, ai sensi dell'articolo 1, ultimo comma del D.L. n. 663/1979, l'accertamento e la riscossione dei contributi sociali di malattia e maternità ed il pagamento delle relative prestazioni economiche ai lavoratori marittimi, mediante convenzione con l'INPS. Tale attribuzione è poi divenuta di competenza dell'IPSEMA, nata nel 1994 con la soppressione delle tre Casse marittime, mantenendo quella manifestazione di tipicità rappresentata dal riconoscimento di coperture assicurative previdenziali più ampie rispetto alla sola assicurazione obbligatoria, come l'indennizzo per malattia complementare: attraverso questo istituto è, infatti, possibile erogare il trattamento indennitario ai lavoratori marittimi qualora si ammalino entro 28 giorni dallo sbarco, e quindi dopo la cessazione del rapporto di lavoro. Pertanto, quando nel 1984 la Cassa di Previdenza Marinara confluì nell'INPS, quest'ultimo dovette devolvere l'attività di erogazione delle prestazioni previdenziali dei marittimi, per malattia, alle Casse marittime, proprio in virtù delle peculiarità relative al contratto di lavoro della gente di mare. Infatti, il marittimo che sottoscrive un contratto di arruolamento, nel momento in cui viene sbarcato per malattia cessa il proprio rapporto di lavoro e se il soggetto non è in costanza di rapporto di lavoro non ha diritto al contributo di malattia erogato generalmente dall'INPS per gli altri lavoratori. Pertanto, proprio per i suoi fini istituzionali, l'INPS è impossibilitato ad erogare prestazioni a chi non è "lavoratore", e tale è il marittimo sbarcato in quanto malato, senza considerare che anche per il riconoscimento dello stato di malattia egli è, comunque, soggetto al SASN.

Con l'eventuale nascita di un unico sistema assicurativo si realizzerebbe un conflitto di competenza per ciò che concerne l'assistenza sanitaria al personale navigante ed i connessi accertamenti utili per la valutazione ed il riconoscimento della inabilità a fini assicurativi. Infatti, come sopra esplicitato, attualmente risulta competente il SASN, ma a seguito dell'eventuale creazione di un unico ente assicurativo, si realizzerebbe un contrasto, in considerazione della competenza generica attribuita in materia all'INAIL, che, infatti, si occupa per i lavoratori (esclusi, appunto, i marittimi) di riconoscere l'inabilità. Tale conflitto andrebbe risolto, con conseguente riorganizzazione del SASN o comunque rivedendo il quadro normativo in materia di assistenza sanitaria per il personale navigante al fine di superare tale conflitto di competenza, tenendo conto delle competenze in materia del Servizio Sanitario Nazionale d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni.

4) SOLIDITA' CONTABILE E BILANCIO TECNICO

Al fine di dimostrare la solidità contabile dell'Istituto si riassumono di seguito i risultati del bilancio tecnico dell'IPSEMA al 31.12.2005.

E' noto che la redazione del bilancio tecnico ad una certa data fornisce la possibilità di confrontare il patrimonio disponibile, aumentato delle entrate previste in un periodo, costituito da un numero limitato o illimitato di anni, con oneri che si ritiene dovranno essere affrontati nello stesso periodo. Il bilancio tecnico dell'Ente è stato redatto effettuando la proiezione delle principali voci di conto economico per 17 anni, con riguardo agli esercizi 2006-2022. Nella redazione del bilancio tecnico sono stati immaginati due diversi scenari:

- *Scenario 1*, in cui non sono state ipotizzate rivalutazioni per la componente del danno biologico. Per tutti gli importi, sia nelle rendite vigenti che delle nuove rendite che sorgeranno a partire dal 2006, si è fatto riferimento alla situazione rilevata al 31.12.2005 e quindi alle tabelle del danno biologico attualmente in vigore.
- *Scenario 2*, più prudentiale, in cui a partire dal 2005 sono state effettuate le rivalutazioni della componente del danno biologico. In particolare si è ipotizzato che le rendite relative al danno biologico degli inabili vigenti al 31.12.2005, siano state corrisposte nell'ultimo esercizio adeguate in base all'inflazione e che la rivalutazione sia proseguita per tutti gli anni a venire.

Sulla base del metodo di proiezione e delle ipotesi adottate nella redazione del bilancio tecnico si può affermare che i risultati sono positivi:

- un risultato annuale di esercizio sempre positivo, nel primo scenario sempre crescente a partire dal 2008, nel secondo in leggera flessione dopo il 2019;
- un'eccedenza del patrimonio netto rispetto alla riserva matematica crescente in entrambi i casi superiore a Euro 200 mln alla fine della proiezione (233 mln nel primo scenario, 208 mln nel secondo);
- un grado di copertura delle riserve matematiche rispetto alle rendite sempre crescente ed in entrambi i casi superiore agli 8 anni a fine periodo (8,5 anni nel primo scenario e 8,4 anni nel secondo). Il livello di copertura indica per quanti anni l'Istituto potrebbe sostenere il pagamento delle rendite utilizzando la sola riserva matematica, nell'ipotesi che l'importo delle rendite in godimento rimanga costante;
- un avanzo a fine gestione, costituito dal valore attuale di tutti i flussi in entrata ed uscita nell'arco dei 17 anni esaminati, stimato in 171 mln nel primo scenario e 151 mln nel secondo;
- un avanzo a fine gestione, rapportato al valore attuale del monte retributivo, stimato nello 0,96% e nello 0,85% nel secondo;
- un avanzo nel periodo 2006-2022 valutato nell'11% dei contributi nel primo scenario e nel 10% nel secondo.

—000—

Si evidenzia, inoltre, che il bilancio tecnico dell'Ente di cui si sono riportati i risultati, è redatto a legislazione vigente, ma le previsioni normative inserite nella Legge Finanziaria 2007, fanno propendere per un quadro contabile ancora più positivo nel prossimo futuro. Infatti, con la L.F. 2007, il Governo ha dimostrato particolare attenzione al settore marittimo, ed è intervenuto con una serie di modifiche normative che porteranno ad un esponenziale sviluppo del settore, con una conseguente espansione di tutto ciò che è connesso alla navigazione, dai porti al lavoro marittimo. E' plausibile ritenere che tale nuova prospettiva conduca allo sviluppo di tutte le attività lavorative del settore e quindi, di particolare interesse per la situazione contabile dell'IPSEMA, ad un cospicuo aumento del numero di iscritti/assistiti.

5) REVISIONE DELLE ALIQUOTE CONTRIBUTIVE ED INCIDENZA SUL COSTO DEL LAVORO

L'IPSEMA con delibera del Consiglio di Amministrazione del 9 ottobre 2006, n. 155, ha provveduto a rivedere il piano delle aliquote contributive che era stato fissato con deliberazione del 7 luglio 2000, procedendo ad una riduzione complessiva delle aliquote stesse, al fine di riportare in equilibrio la gestione assicurativa.

In considerazione dello scostamento positivo del rapporto tra le entrate e le uscite correnti che si è realizzato e consolidato negli anni, visti i risultati del bilancio tecnico 2004, che aveva evidenziato, rispetto all'aliquota media di equilibrio, un avanzo tecnico dell'aliquota media vigente pari a 0.84%, e visti i risultati positivi dei bilanci consuntivi 2004 e 2005 che confermavano in senso migliorativo le previsioni di stima del suddetto bilancio tecnico, l'Ente ha provveduto ad apportare al piano tariffario una riduzione del carico delle aliquote contributive, tenendo conto, inoltre, di uno studio tecnico attuariale effettuato dall'Istituto, in adesione all'evoluzione dell'andamento dei rischi intervenuti rispetto al 2000 ed all'evoluzione normativa del settore.

Si è proceduto, pertanto, ad una riduzione dell'aliquota media dello 0.85%, passando da 8.02 (corrispondente all'aliquota media vigente) a 7.17, con una diminuzione in valore percentuale della pressione contributiva di circa il 10% ed in valore assoluto di circa 7 milioni di euro.

In particolare, avuto riguardo alle classi di rischio, diverse in ciascuna delle varie tipologie, è stato possibile, in coerenza con la legislazione vigente, utilizzare le risorse disponibili, sempre garantendo l'equilibrio gestionale, in favore, tra l'altro, del trasporto passeggeri, del traffico merci nazionale (e quindi delle "autostrade del mare"), dei rimorchiatori, della pesca costiera, del diporto.

L'effetto positivo di tale intervento è stato duplice:

- RISPARMIO PER LO STATO - si è realizzato un minor onere per l'erario in ragione degli interventi di fiscalizzazione previsti dalla legislazione vigente, valutabile in 4,5 milioni. Infatti lo Stato, al fine di garantire la competitività della flotta nazionale sullo scenario mondiale, concorre alla copertura di una parte spesso rilevante dei contributi dovuti dalle categorie di naviglio;
- TAGLIO DEL COSTO DEL LAVORO DELLE IMPRESE MARITTIME - si è realizzato un minor onere per le categorie dell'armamento, valutabile, sulla base degli imponibili retributivi del 2005, in circa 2,5 milioni di euro. Si è prodotta, pertanto, una riduzione del peso contributivo residuo che sostengono gli armatori al netto dei contributi dello Stato.

—OOO—

Si evidenzia, infine, che la riduzione del costo del lavoro ed il risparmio per lo Stato sono stati possibili proprio in considerazione della disciplina peculiare che caratterizza l'IPSEMA. Infatti, ai sensi del combinato disposto dell'articolo 13 del Regolamento di assicurazione dell'IPSEMA (approvato con D.M. 12.02.99) e dell'articolo 40 del D.P.R. n. 1124/65, all'IPSEMA è concesso di modificare le aliquote contributive tramite una deliberazione del

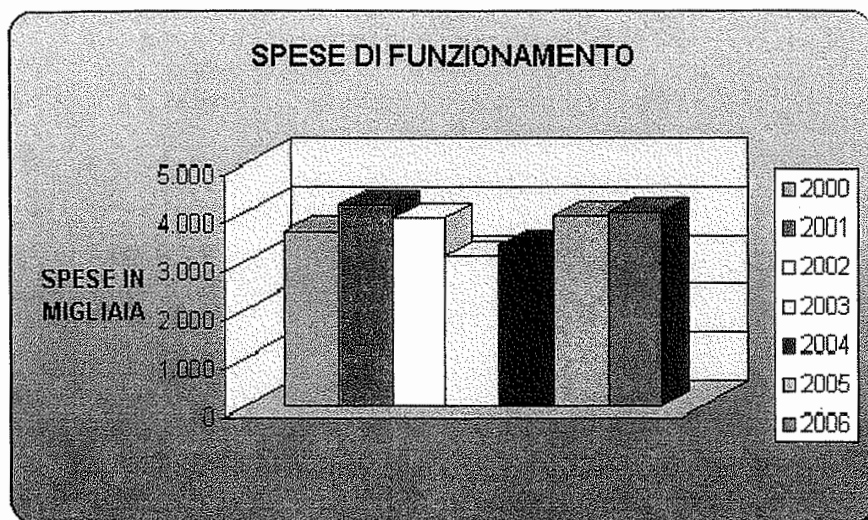
Consiglio di Amministrazione (non necessita l'autorizzazione del Ministero), utilizzando, pertanto, una procedura che garantisce quei principi di semplificazione e snellezza amministrativa che caratterizzano l'attività della P.A.

Tale peculiarità conferma, ancora, il carattere di specialità ed autonomia che il legislatore ha voluto attribuire negli anni al settore marittimo e non collima con l'idea di creare un unico, macchinoso e farraginoso sistema assicurativo che arrancherebbe faticosamente nel realizzare quei principi di efficienza ed efficacia a cui deve tendere un'amministrazione moderna.

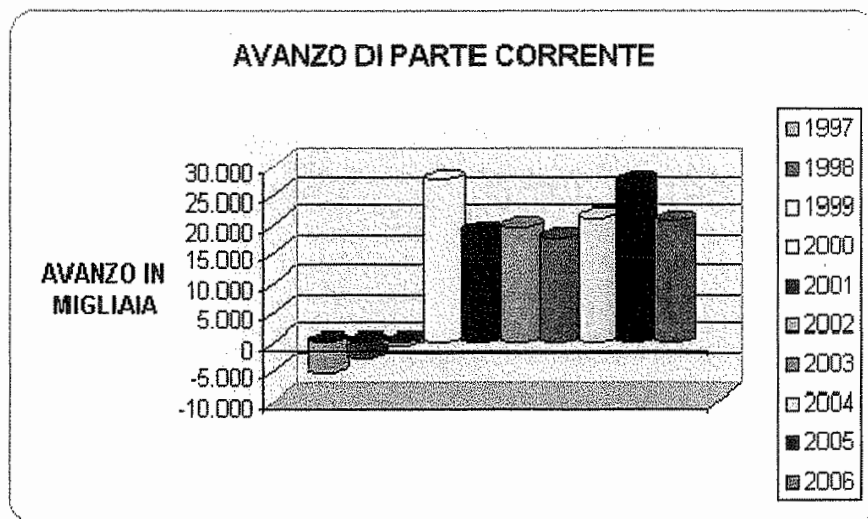
N° 6

SPESE DI FUNZIONAMENTO (MIGLIAIA DI EURO)

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
3.601	4.168	3.875	3.121	3.360	3.909	3.997

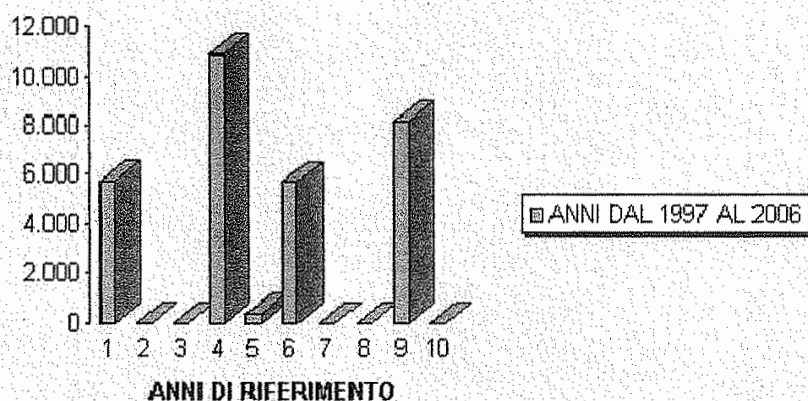
**AVANZO DI PARTE CORRENTE (MIGLIAIA DI EURO)**

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
-5.285	-2.783	-410	27.563	18.771	19.555	17.685	21.167	27.237	20.600

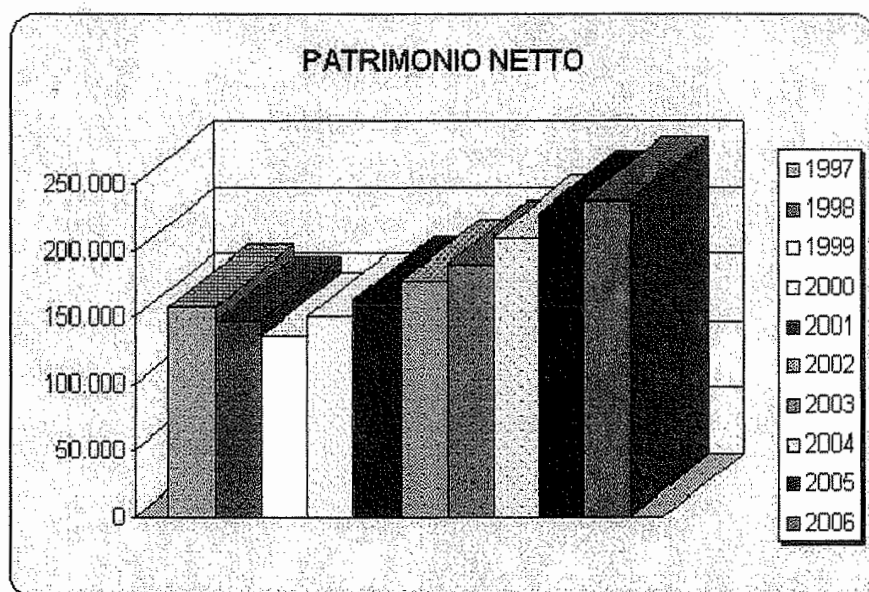


AVANZO ECONOMICO (MIGLIAIA DI EURO)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
5.764	0	0	10.901	329	5.700	0	0	8.177	0

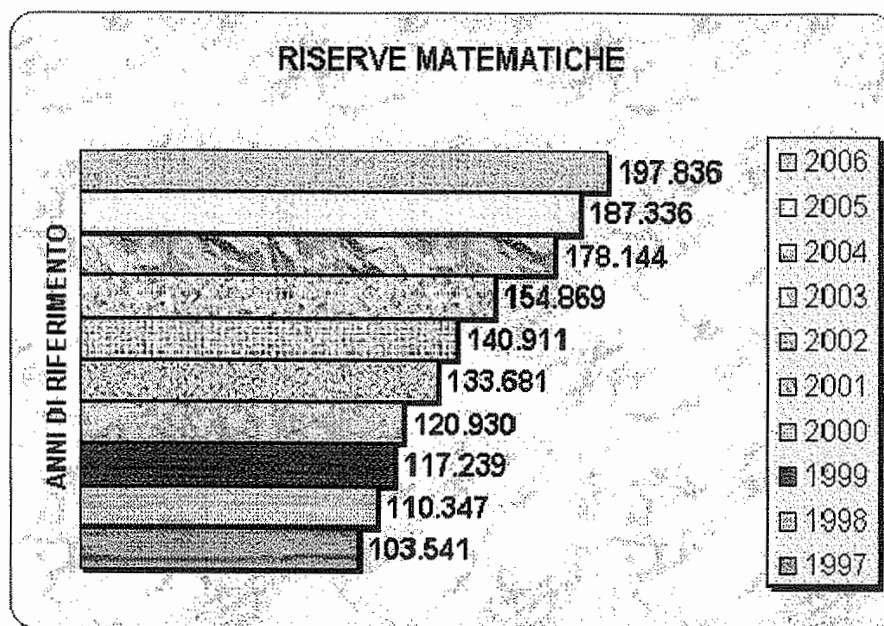
AVANZO ECONOMICO**PATRIMONIO NETTO (MIGLIAIA DI EURO)**

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
157.900	147.481	135.681	150.274	163.353	176.283	190.241	209.163	227.109	237.609

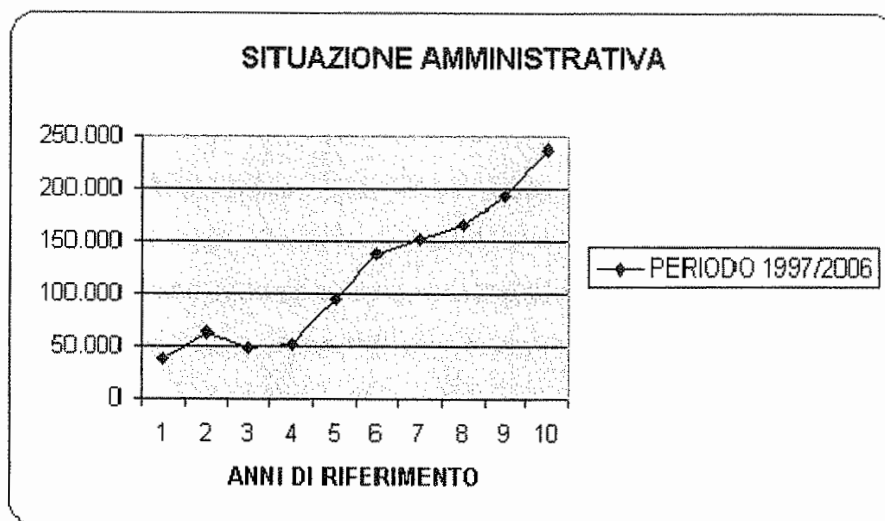
PATRIMONIO NETTO

RISERVE MATEMATICHE (MIGLIAIA DI EURO)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
103.541	110.347	117.239	120.930	133.681	140.911	154.869	178.144	187.336	197.836

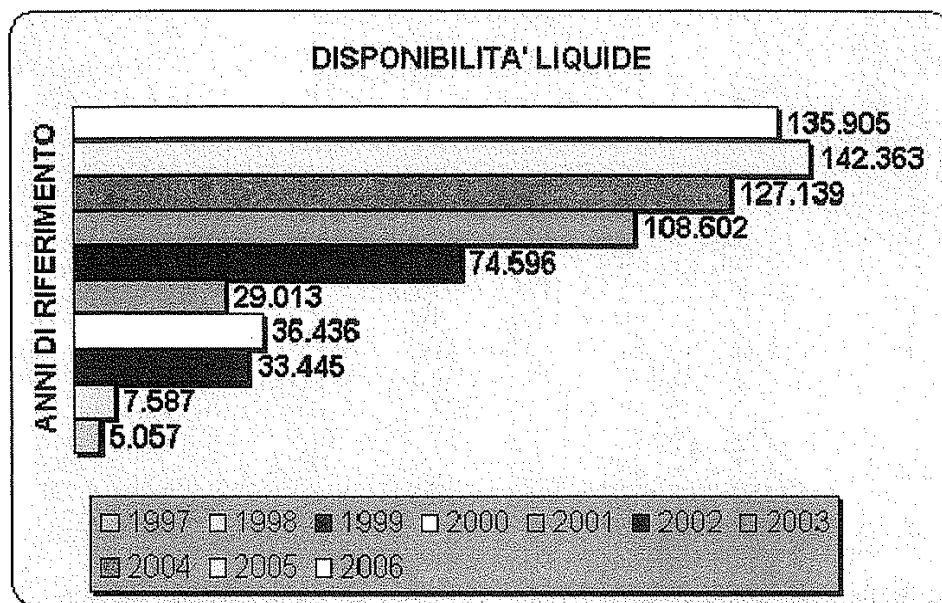
**SITUAZIONE AMMINISTRATIVA (MIGLIAIA DI EURO)**

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
38.311	62.383	48.444	51.911	94.500	138.341	151.647	165.914	191.994	237.756



DISPONIBILITA' LIQUIDE (MIGLIAIA DI EURO)

1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006*
5.057	7.587	33.445	36.436	29.013	74.596	108.602	127.139	142.363	135.905



* Dati da preconsuntivo

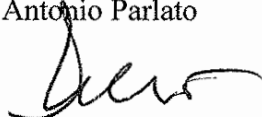
N.B. Si segnala, inoltre, l'accantonamento nel Patrimonio Netto di € 19.856.142,63 determinato dagli avanzi economici degli esercizi precedenti.

7) CONCLUSIONE

Per tutte le ragioni su esposte gli scriventi, anche a nome del Consiglio di Amministrazione, del Consiglio di Indirizzo e Vigilanza, della CONFITARMA, della FEDERLINEA, della FEDERPESCA e della Federazione del Mare (cluster marittimo), si dichiarano contrari a progetti di fusione, accorpamento o soppressione dell'Ente, ma, se mai, ritengono che sarebbe opportuno razionalizzare tutto il settore relativo alla navigazione.

Da ultimo è da sottolineare che la norma contenuta nella legge finanziaria parla di Enti del settore previdenziale, al quale l'IPSEMA non appartiene in quanto Ente avente funzioni prettamente assicurative.

Il Presidente
Antonio Parlato



Il Direttore Generale
Palmira Petrocelli



Roma, 3 maggio 2007

ALLEGATO 2

25 gennaio 2007



**RELAZIONE SUGLI INFORTUNI DENUNCIATI
ALL'I.P.SE.MA.**

Esercizio 2005

ANALISI DEGLI INFORTUNI DENUNCIATI ALL’I.P.SE.MA.***Esercizio 2005***

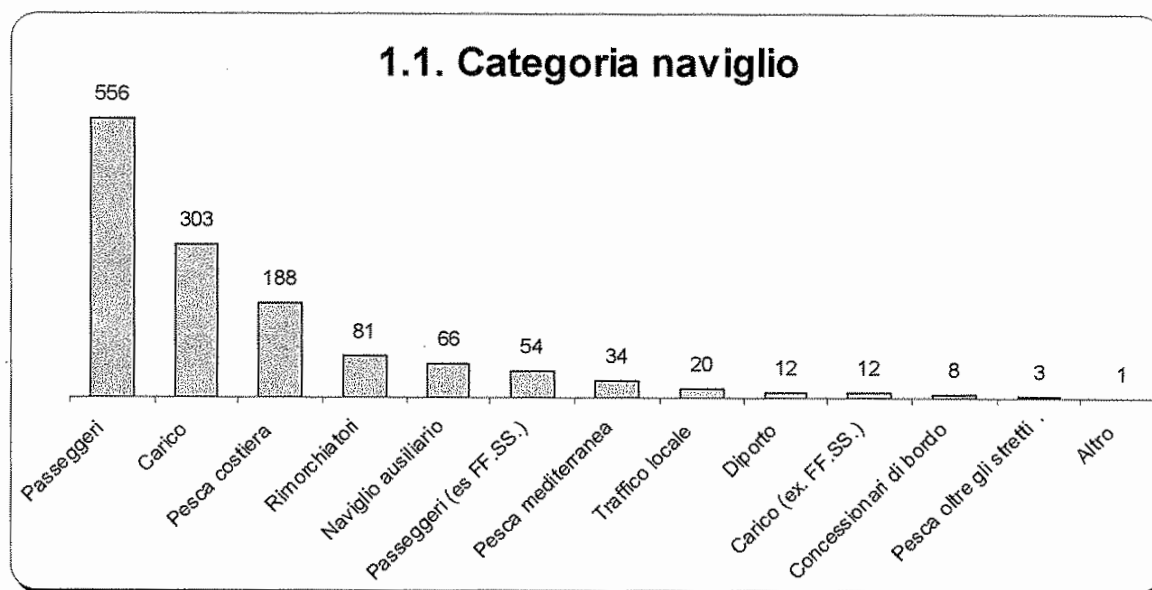
L’analisi degli infortuni denunciati all’I.P.SE.MA. nel corso del 2005 ha riguardato complessivamente 1.338 infortuni, classificati secondo le codifiche ESAW.

Gli aspetti che verranno di seguito illustrati riguardano:

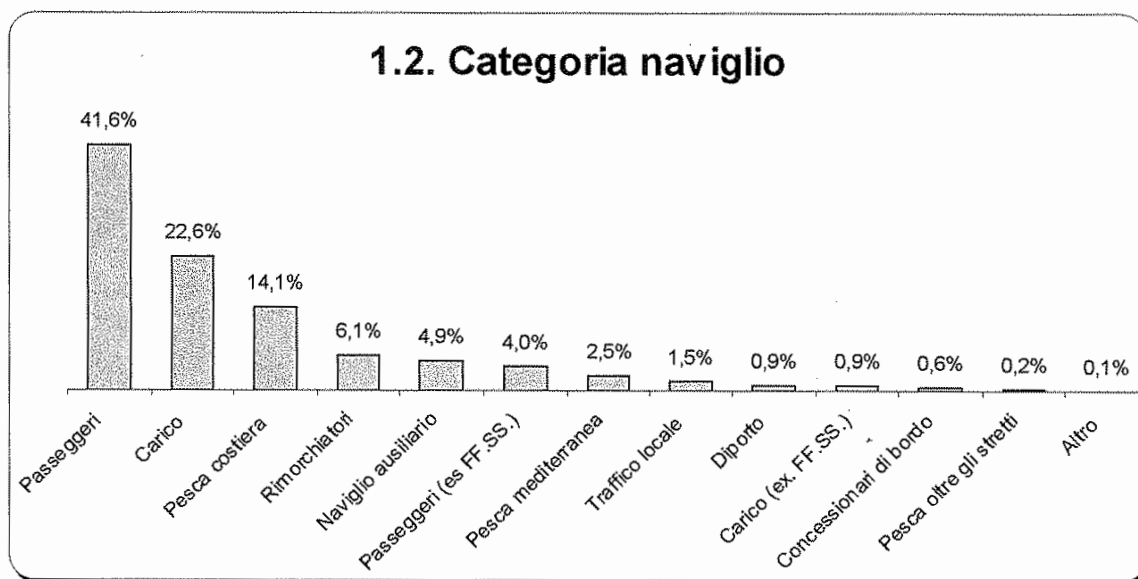
- categoria naviglio;
- parti lese;
- natura lesioni;
- cause dirette;
- cause derivate.

1. Categoria naviglio

Si riporta nel grafico 1.1., la distribuzione degli infortuni per categoria naviglio.

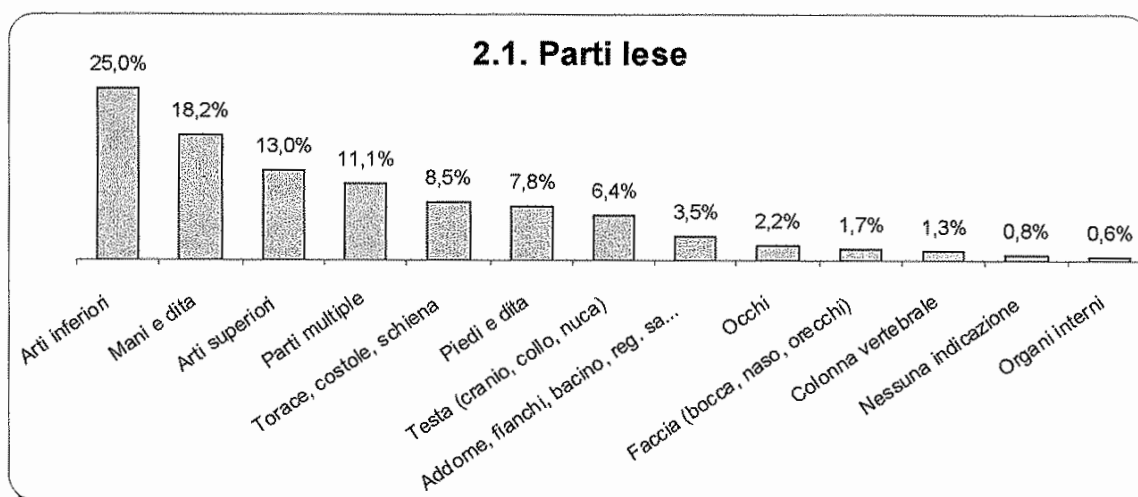


Come risulta dal grafico 1.2., gli infortuni sono concentrati per il 42% nella categoria naviglio “Passeggeri”, per il 23% nel “Carico” e per il 14% nella “Pesca costiera”. Gli infortuni delle tre categorie complessivamente rappresentano il 78% del totale.



2. Parti lese

Nel 25% degli infortuni la lesione ha interessato gli arti inferiori; nel 18% dei casi sono state danneggiate mani e dita.



Nella tabella 2.1. vengono riportate le distribuzioni degli infortuni denunciati per categoria naviglio (al netto della categoria “Altro”) e per parte lesa.

2.1.

PARTI LESE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	PRIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.	PESCA MEDITERRANEA	TRAFFICO LOCALE	DIPORTO	CARICO EX FF.SS.	CONCESS. DI BORDO	PESCA OLTRE GLI STRETTI
ARTI INFERIORI	334	134	79	41	23	25	20	4	3	-	3	2	-
MANI E DITA	243	97	61	42	11	7	5	14	2	2	-	1	1
ARTI SUPERIORI	174	53	38	28	19	8	11	6	5	2	3	-	1
PARTI MULTIPLE	148	69	25	23	8	6	3	1	4	3	3	3	-
TORACE, COSTOLE, SCHIENA	114	38	30	18	9	6	5	3	1	1	1	1	1
PIEDI E DITA	104	48	23	11	4	6	4	2	3	2	1	-	-
TESTA(CRANIO, COLLO, NUCA)	86	52	13	8	3	3	1	3	1	1	-	1	-
ADDOME, FIANCHI, BACINO, REG. SACRALE	47	20	14	8	2	1	0	1	0	1	-	-	-
OCCHI	29	10	8	4	1	1	4	0	0	-	1	-	-
FACCIA (BOCCA, NASO, ORECCHI)	23	14	4	2	0	2	1	0	0	-	-	-	-
NESSUNA INDICAZIONE	11	7	3	0	0	1	0	0	0	-	-	-	-
COLONNA VERTEBRALE	17	11	4	0	1	0	0	0	1	-	-	-	-
ORGANI INTERNI	8	3	1	3	0	0	0	0	0	-	-	-	-
TOTALE	1.338	556	303	188	81	66	54	34	20	12	12	8	3

Esaminando soltanto le categorie naviglio con oltre 50 infortuni (tab. 2.2.), si può notare la maggiore concentrazione, rispetto alla media, di lesioni:

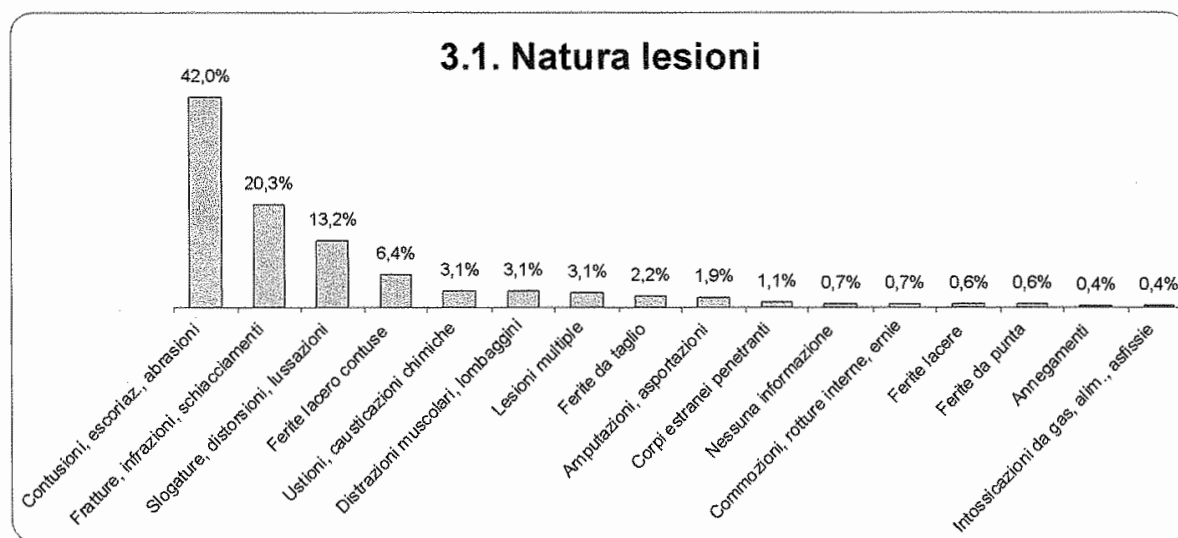
- agli arti inferiori nelle categorie “Naviglio ausiliario” e “Passeggeri ex FF.SS.”;
- alle mani e dita nella “Pesca costiera”;
- agli arti superiori nelle categorie “Rimorchiatori” e “Passeggeri ex FF.SS.”;
- al torace, costole schiena nella categoria “Rimorchiatori”;
- alla testa nella categoria “Passeggeri”.

2.2.

PARTI LESE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FERROVIE DELLO STATO
ARTI INFERIORI	25,0%	24,1%	26,1%	21,8%	28,4%	37,9%	37,0%
MANI E DITA	18,2%	17,4%	20,1%	22,3%	13,6%	10,6%	9,3%
ARTI SUPERIORI	13,0%	9,5%	12,5%	14,9%	23,5%	12,1%	20,4%
PARTI MULTIPLE	11,1%	12,4%	8,3%	12,2%	9,9%	9,1%	5,6%
TORACE, COSTOLE, SCHIENA	8,5%	6,8%	9,9%	9,6%	11,1%	9,1%	9,3%
PIEDI E DITA	7,8%	8,6%	7,6%	5,9%	4,9%	9,1%	7,4%
TESTA(CRANIO, COLLO, NUCA)	6,4%	9,4%	4,3%	4,3%	3,7%	4,5%	1,9%
ADDOME, FIANCHI, BACINO, REG. SACRALE	3,5%	3,6%	4,6%	4,3%	2,5%	1,5%	0,0%
OCCHI	2,2%	1,8%	2,6%	2,1%	1,2%	1,5%	7,4%
FACCIA (BOCCA, NASO, ORECCHI)	1,7%	2,5%	1,3%	1,1%	0,0%	3,0%	1,9%
NESSUNA INDICAZIONE	0,8%	1,3%	1,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
COLONNA VERTEBRALE	1,3%	2,0%	1,3%	0,0%	1,2%	0,0%	0,0%
ORGANI INTERNI	0,6%	0,5%	0,3%	1,6%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

3. Natura delle lesioni

Le lesioni più frequenti risultano essere “contusioni, escoriazioni, abrasioni”, che rappresentano il 42% del totale, seguite da un 20% rappresentato da “fratture, infrazioni e schiacciamenti”.



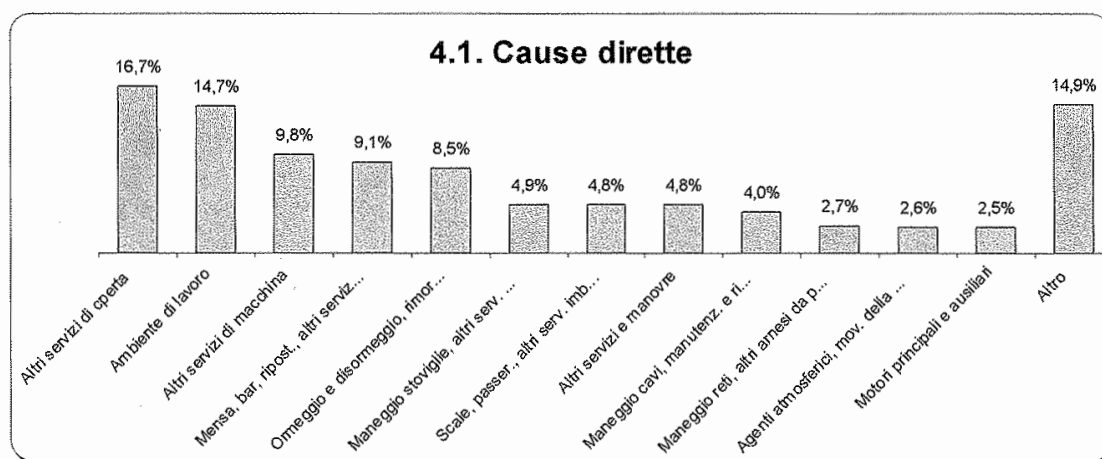
3.1.

NATURA LESIONI	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.	PESCA MEDITERRANEA	TRAFFICO LOCALE	DIPORTO	CARICO EX FF.SS.	CONCESS. DI BORDO
CONTUSIONI, ESCORIAZIONI, ABRASIONI	562	273	131	56	30	21	22	9	6	2	5	6
FRATTURE, INFRAZIONI, SCHIACCIAMENTI	272	91	65	63	18	8	5	11	5	4	2	-
SLOGATURE, DISTORSIONI, LUSSAZIONI	177	70	34	13	16	19	16	2	2	1	2	2
FERITE LACERE CONTUSE	86	34	18	14	2	6	7	2	1	1	1	-
LESIONI MULTIPLE	41	14	5	8	3	3	-	1	3	3	1	-
USTIONI, CAUSTICAZIONI CHIMICHE	42	16	19	4	1	1	1	-	-	-	-	-
DISTRAZIONI MUSCOLARI, LOMBAGGINI	42	11	12	6	7	3	1	-	2	-	-	-
FERITE DA TAGLIO	30	20	-	3	-	3	1	1	1	-	-	-
AMPUTAZIONI, ASPORTAZIONI	25	7	5	5	1	1	-	4	-	1	-	-
CORPI ESTRANEI PENETRANTI	15	4	3	3	1	1	-	2	-	-	1	-
COMMOZIONI, ROTTURE INTERNE, ERNIE	9	4	3	1	1	-	-	-	-	-	-	-
NESSUNA INFORMAZIONE	10	5	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-
FERITE LACERE	8	4	1	2	1	-	-	-	-	-	-	-
FERITE DA PUNTA	8	1	2	2	-	-	1	2	-	-	-	-
ANNEGAMENTI	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-	-
INTOSSICAZIONI DA GAS, ALIM., ASFISSIE	5	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTALE	1.338	556	303	188	81	66	54	34	20	12	12	8

Si può notare (tab. 3.2) come le “Contusioni, escoriazioni, abrasioni” siano molto più frequenti della media a bordo delle navi passeggeri, mentre le “fratture, infrazioni e schiacciamenti” si rilevino con maggiore frequenza nella “Pesca costiera”. Va anche

4. Cause dirette

I dati relativi alle cause dirette risultano piuttosto dispersi. La maggiore frequenza si riscontra tra i servizi di coperta.



4.1.

CAUSE DIRETTE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.	PESCA MEDITERRANEA	TRAFFICO LOCALE	DIPORTO	CARICO EX FF.SS.
ALTRI SERVIZI DI COPERTA	223	86	67	12	23	9	24	-	2	-	-
AMBIENTE DI LAVORO	197	71	48	30	4	14	4	4	6	5	7
ALTRI SERVIZI DI MACCHINA	131	57	44	5	10	5	3	2	3	-	-
MENSA, BAR, RIPOST., ALTRI SERVIZI CAM.	122	104	14	1	1	-	-	-	-	-	1
ORMEGGIO E DISORMEGGIO, RIMORCHIO	114	41	24	11	13	12	5	1	3	2	2
MANEGGIO STOVIGLIE, ALTRI SERV. CUCINA	65	51	12	1	1	-	-	-	-	-	-
SCALE, PASSER., ALTRI SERV. IMB. E SBARCO	64	30	11	8	5	3	2	2	2	1	-
ALTRI SERVIZI E MANOVRE	64	30	12	3	5	7	2	-	1	1	1
MANEGGIO CAVI, MANUTENZ. E RIPARAZ.	54	8	10	19	5	-	9	2	-	-	-
MANEGGIO RETI, ALTRI ARNESI DA PESCA	36	-	-	28	-	-	-	8	-	-	-
MOTORI PRINCIPALI ED AUSILIARI	34	16	9	4	3	-	2	-	-	-	-
AGENTI ATMOSFERICI, MOVIM. DELLA NAVE	35	5	4	12	5	1	-	4	3	1	-
NESSUNA DESCRIZIONE	20	13	5	-	1	1	-	-	-	-	-
CALDAIE E ACCESSORI, VALVOLE, TUBI VAPORE	19	6	12	-	-	1	-	-	-	-	-
ALTRI SERVIZI DI PESCA	19	-	-	14	-	1	-	4	-	-	-
SOLLEV. TRASPORTO, CARICO, SCARICO STIVAG.	16	3	7	4	-	2	-	-	-	-	-
MONTACARICHI, VERRIC. GRU E PARANCHI	16	4	3	4	2	1	-	2	-	-	-
RACCOLTA E MANIPOLAZIONE DEL PESCATO	16	-	-	12	-	-	-	4	-	-	-
MACCHINE DA CUCINA, FRIGO, IMPASTAT.	13	10	2	-	-	1	-	-	-	-	-
NAUFRAGI, COLLISIONI, INVEST., AVARIE	13	1	-	10	-	-	-	-	-	-	-
ALLEST. RIPARAZ. E MANUTENZIONE NAVE	13	3	7	-	-	2	-	-	-	1	-
IMPIANTI, MOTORI ELETTRICI, RADIO	12	3	4	-	2	2	-	-	-	1	-
MANOVRE IMBARCAZ. E SISTEMAZ. A BORDO	11	4	2	5	-	-	-	-	-	-	-
SERVIZI A TERRA, VIAGGI P. IMBARCO E SBARCO	10	4	3	-	-	2	1	-	-	-	-
INCENDI E SCOPPI	4	-	-	3	1	-	-	-	-	-	-
TIMONE E SUOI ORGANI DI TRASMISSIONE	4	2	-	-	-	1	-	-	-	-	1
APPARECCHI, IMPIANTI STIRERIA, LAVANDERIA	4	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-
MANOVRE DI BOCCAPORTO	4	-	2	-	-	-	1	1	-	-	-
FORNI DI CALDAIE A VAPORE E NAFTA	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-
ALTRO	3	-	-	-	1	2	3	4	5	6	7
TOTALE	1.338	556	303	187	82	67	56	38	25	18	19

4.2.

CAUSE DIRETTE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.
ALTRI SERVIZI DI COPERTA	16,7%	15,5%	22,1%	6,4%	28,4%	13,6%	44,4%
AMBIENTE DI LAVORO	14,7%	12,8%	15,8%	16,0%	4,9%	21,2%	7,4%
ALTRI SERVIZI DI MACCHINA	9,8%	10,3%	14,5%	2,7%	12,3%	7,6%	5,6%
MENSA, BAR, RIPOST., ALTRI SERVIZI CAM.	9,1%	18,7%	4,6%	0,5%	1,2%	0,0%	0,0%
ORMEGGIO E DISORMEGGIO, RIMORCHIO	8,5%	7,4%	7,9%	5,9%	16,0%	18,2%	9,3%
MANEGGIO STOVIGLIE, ALTRI SERV. CUCINA	4,9%	9,2%	4,0%	0,5%	1,2%	0,0%	0,0%
SCALE, PASSER., ALTRI SERV. IMB. E SBARCO	4,8%	5,4%	3,6%	4,3%	6,2%	4,5%	3,7%
ALTRI SERVIZI E MANOVRE	4,8%	5,4%	4,0%	1,6%	6,2%	10,6%	3,7%
MANEGGIO CAVI, MANUTENZ. E RIPARAZ.	4,0%	1,4%	3,3%	10,1%	6,2%	0,0%	16,7%
MANEGGIO RETI, ALTRI ARNESI DA PESCA	2,7%	0,0%	0,0%	14,9%	0,0%	0,0%	0,0%
MOTORI PRINCIPALI ED AUSILIARI	2,5%	2,9%	3,0%	2,1%	3,7%	0,0%	3,7%
AGENTI ATMOSFERICI, MOVIM. DELLA NAVE	2,6%	0,9%	1,3%	6,4%	6,2%	1,5%	0,0%
NESSUNA DESCRIZIONE	1,5%	2,3%	1,7%	0,0%	1,2%	1,5%	0,0%
CALDAIE E ACCESSORI, VALVOLE, TUBI VAPORE	1,4%	1,1%	4,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
ALTRI SERVIZI DI PESCA	1,4%	0,0%	0,0%	7,4%	0,0%	1,5%	0,0%
SOLLEV. TRASPORTO, CARICO, SCARICO STIVAG.	1,2%	0,5%	2,3%	2,1%	0,0%	3,0%	0,0%
MONTACARICHI, VERRIC. GRU E PARANCHI	1,2%	0,7%	1,0%	2,1%	2,5%	1,5%	0,0%
RACCOLTA E MANIPOLAZIONE DEL PESCATO	1,2%	0,0%	0,0%	6,4%	0,0%	0,0%	0,0%
MACCHINE DA CUCINA, FRIGO, IMPASTAT.	1,0%	1,8%	0,7%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
NAUFRAGI, COLLISIONI, INVEST., AVARIE	1,0%	0,2%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,0%
ALLEST. RIPARAZ. E MANUTENZIONE NAVE	1,0%	0,5%	2,3%	0,0%	0,0%	3,0%	0,0%
IMPIANTI, MOTORI ELETTRICI, RADIO	0,9%	0,5%	1,3%	0,0%	2,5%	3,0%	0,0%
MANOVRE IMBARCAZ. E SISTEMAZ. A BORDO	0,8%	0,7%	0,7%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%
SERVIZI A TERRA, VIAGGI P. IMBARCO E SBARCO	0,7%	0,7%	1,0%	0,0%	0,0%	3,0%	1,9%
INCENDI E SCOPPI	0,3%	0,0%	0,0%	1,6%	1,2%	0,0%	0,0%
TIMONE E SUOI ORGANI DI TRASMISSIONE	0,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	1,5%	0,0%
APPARECCHI, IMPIANTI STIRERIA, LAVANDERIA	0,3%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
MANOVRE DI BOCCAPORTO	0,3%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%
FORNI DI CALDAIE A VAPORE E NAFTA	0,1%	0,0%	0,3%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%
ALTRO	0,2%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	1,5%	1,9%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

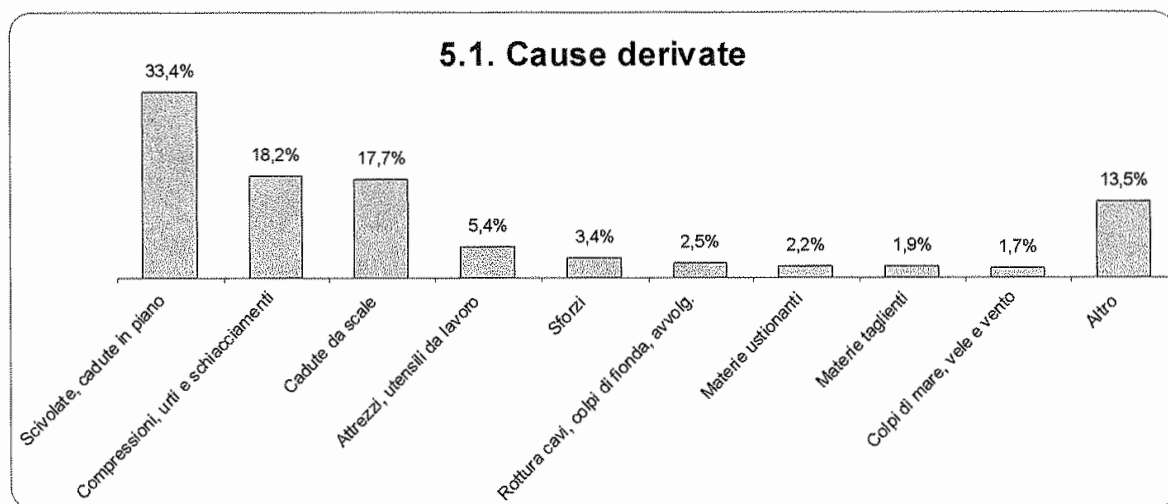
Dalla lettura della tabella 4.2 si può desumere una maggiore concentrazione, rispetto alla media, degli infortuni nella categoria “Passeggeri” durante le attività connesse alla ristorazione, al maneggio delle stoviglie.

Nella categoria “Carico” sono maggiormente presenti, tra le cause dirette, i servizi di coperta ed i servizi di macchina.

Le attività più rischiose per la pesca costiera sembrano essere, come prevedibile, il maneggio dei cavi, il maneggio delle reti e di altri arnesi da pesca.

5. Cause derivate

In 1/3 dei casi l'evento ha prodotto una scivolata o caduta in piano. Nel 18% dei casi si è avuta invece una compressione, un urto o uno schiacciamento.

**5.1.**

CAUSE DERIVATE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.	PESCA MEDITERRANEA	TRAFFICO LOCALE	DIPORTO	CARICO EX FF.SS.
SCIVOLATE, CADUTE IN PIANO	447	169	103	79	21	19	25	10	7	5	4
COMPRESSIONI, URTI, SCHIACCIAMENTI	243	119	59	20	20	7	2	5	4	2	3
CADUTE DA SCALE	237	125	50	10	20	14	9	2	3	-	3
ALTRE	76	36	15	11	5	2	1	1	-	2	1
ATTREZZI, UTENSILI DA LAVORO	72	29	15	12	1	6	1	7	1	-	-
SFORZI	46	13	11	5	6	5	2	-	2	1	1
ROTTURA CAVI, COLPI DI FIONDA, AVVOLG.	34	9	10	9	3	1	-	2	-	-	-
MATERIE USTIONANTI	29	10	13	4	-	-	1	-	-	-	-
MATERIE TAGLIANTI	26	15	3	2	-	2	3	-	-	-	-
COLPI DI MARE, VELE E VENTO	23	2	7	10	-	2	-	2	-	-	-
CADUTE DALL'ALTO, IN PROFONDITA'	20	6	5	3	1	-	-	1	3	1	-
NESSUNA INFORMAZIONE	21	14	5	-	1	1	-	-	-	-	-
CADUTA DI GRAVI, COLPI DI IMBRACATA	14	4	1	6	1	2	-	-	-	-	-
CONTRACCOLPI DI MANOVELLA	9	2	-	1	1	1	4	-	-	-	-
INGRANAGGI	8	-	2	2	-	1	2	-	-	1	-
SPINE, MORSICATURE DI PESCI	8	-	-	5	-	-	-	3	-	-	-
CADUTE IN MARE	6	-	-	6	-	-	-	-	-	-	-
ORGANI DI TRASMISSIONE	6	-	-	2	-	1	3	-	-	-	-
PERICOLI ELETTRICI	5	1	3	-	-	-	1	-	-	-	-
MATERIE ESPLODENTI	3	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-
MEZZI DI LOCOMOZIONE	3	2	1	-	-	-	-	-	-	-	-
GAS TOSSICI	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-
SPINE DI CAVI	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
TOTALE	1.338	556	303	188	81	66	54	34	20	12	12

5.2.

CAUSE DERIVATE	TOTALE CATEGORIE	PASSEGGERI	CARICO	PESCA COSTIERA	RIMORCH.	NAVIGLIO AUSILIARIO	PASSEGGERI EX FF.SS.
SCIVOLATE, CADUTE IN PIANO	33,4%	30,4%	34,0%	42,0%	25,9%	28,8%	46,3%
COMPRESSIONI, URTI, SCHIACCIAMENTI	18,2%	21,4%	19,5%	10,6%	24,7%	10,6%	3,7%
CADUTE DA SCALE	17,7%	22,5%	16,5%	5,3%	24,7%	21,2%	16,7%
ALTRE	5,7%	6,5%	5,0%	5,9%	6,2%	3,0%	1,9%
ATTREZZI, UTENSILI DA LAVORO	5,4%	5,2%	5,0%	6,4%	1,2%	9,1%	1,9%
SFORZI	3,4%	2,3%	3,6%	2,7%	7,4%	7,6%	3,7%
ROTTURA CAVI, COLPI DI FIONDA, AVVOLG.	2,5%	1,6%	3,3%	4,8%	3,7%	1,5%	0,0%
MATERIE USTIONANTI	2,2%	1,8%	4,3%	2,1%	0,0%	0,0%	1,9%
MATERIE TAGLIANTI	1,9%	2,7%	1,0%	1,1%	0,0%	3,0%	5,6%
COLPI DI MARE, VELE E VENTO	1,7%	0,4%	2,3%	5,3%	0,0%	3,0%	0,0%
CADUTE DALL'ALTO, IN PROFONDITA'	1,5%	1,1%	1,7%	1,6%	1,2%	0,0%	0,0%
NESSUNA INFORMAZIONE	1,6%	2,5%	1,7%	0,0%	1,2%	1,5%	0,0%
CADUTA DI GRAVI, COLPI DI IMBRACATA	1,0%	0,7%	0,3%	3,2%	1,2%	3,0%	0,0%
CONTRACCOLPI DI MANOVELLA	0,7%	0,4%	0,0%	0,5%	1,2%	1,5%	7,4%
INGRANAGGI	0,6%	0,0%	0,7%	1,1%	0,0%	1,5%	3,7%
SPINE, MORSICATURE DI PESCI	0,6%	0,0%	0,0%	2,7%	0,0%	0,0%	0,0%
CADUTE IN MARE	0,4%	0,0%	0,0%	3,2%	0,0%	0,0%	0,0%
ORGANI DI TRASMISSIONE	0,4%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	1,5%	5,6%
PERICOLI ELETTRICI	0,4%	0,2%	1,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,9%
MATERIE ESPLODENTI	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	1,2%	3,0%	0,0%
MEZZI DI LOCOMOZIONE	0,2%	0,4%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
GAS TOSSICI	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%
SPINE DI CAVI	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
TOTALE	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Come prevedibile le scivolote sembrano essere più frequenti della media nella pesca costiera, presumibilmente a causa del fondo scivoloso delle imbarcazioni.

La frequenza di scivolote è addirittura superiore a quella della pesca costiera nella categoria "Passeggeri ex FF.SS."

Si rileva inoltre una forte frequenza di compressioni, urti e schiacciamenti nella categoria "Rimorchiatori", accompagnata da un numero altrettanto alto di cadute da scale.

PAGINA BIANCA

€ 0,92



15STC0003920