

GLI INFORTUNI SUL LAVORO NEL SETTORE DELLA NAVIGAZIONE E DELLA PESCA MARITTIMA

ROBERTA BENCINI*

SOMMARIO

1. Introduzione. - 2. Le denunce di infortunio sul lavoro. - 3. Gli infortuni in occasione di lavoro. - 4. Le conseguenze degli infortuni in occasione di lavoro. - 5. Le caratteristiche anagrafiche degli infortunati in occasione di lavoro. - 6. Quando e dove si sono verificati gli infortuni. - 7. Le modalità di accadimento degli infortuni (attività fisica specifica, deviazione, contatto). - 8. La natura della lesione e le parti del corpo lese. - 9. Conclusioni.

1. Introduzione

L'obiettivo di questo lavoro è esplorare, attraverso i dati statistici, l'aspetto infortunistico dell'attività lavorativa svolta nel campo della navigazione marittima e della pesca marittima.

I dati riportati in questa relazione, riferiti al quinquennio 2010-2014, sono tratti dall'archivio "Inail - settore navigazione" aggiornato al 15/7/2015 e riguardano tutte le categorie di naviglio alle quali appartengono le navi i cui equipaggi sono assicurati dall'Inail contro gli infortuni e le malattie professionali, ad esclusione della cosiddetta "piccola pesca", quella condotta da lavoratori autonomi o associati in cooperativa con natanti fino a 10 tonnellate di stazza lorda.

Si precisa che in questo documento si utilizzano indifferentemente i termini nave e imbarcazione, per indicare qualsiasi costruzione adibita al trasporto marittimo di merci o passeggeri oppure utilizzata per la pesca.

L'Inail nel quinquennio 2010-2014 ha assicurato in media annualmente gli equipaggi di 6.700 navi (per quasi il 46% relativi all'attività della pesca costiera¹), facenti capo a circa 4.800 aziende.

Per quantificare gli esposti al rischio di infortunio, eliminando l'effetto del lavo-

* Inail - Direzione generale - Consulenza statistico attuariale.

¹ Pesca costiera: attività di pesca esercitata lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia.

ro temporaneo/stagionale, è opportuno fare riferimento agli “addetti-anno”, un numero teorico di lavoratori occupati a tempo pieno per l’intero anno solare². Mediamente nel quinquennio gli “addetti-anno” sono stimati in circa 30.000 unità, concentrate per quasi il 35% nella categoria Passeggeri (Trasporto passeggeri)³, che, ai fini di questa analisi, comprende anche la categoria professionale dei Concessionari di bordo⁴, per circa il 28% nella Pesca (Pesca costiera, Pesca mediterranea⁵ e Pesca oltre gli stretti⁶) e per quasi il 18% nel Carico (Trasporto merci)⁷. Nel caso della categoria Passeggeri occorre specificare che poco più del 30% degli “addetti-anno” è costituito da lavoratori della categoria Concessionari di bordo, mentre, nel caso della Pesca, si precisa che il 91% degli addetti appartiene alla Pesca costiera.

Le tre categorie sopra indicate (Passeggeri, Carico e Pesca) rappresentano nel complesso mediamente circa l’81% degli esposti al rischio di infortunio.

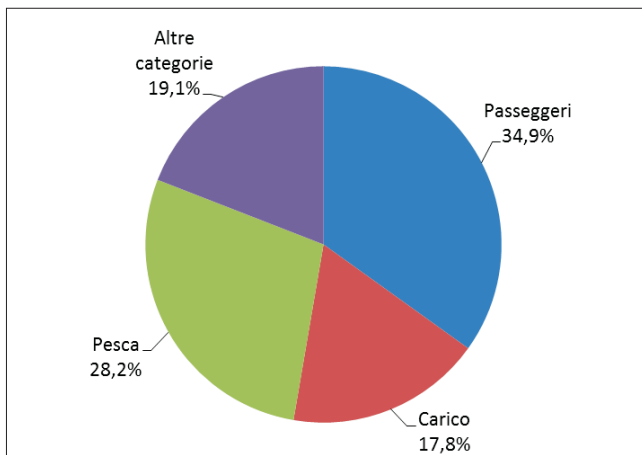


Grafico 1: “Addetti-anno” distribuiti per categoria di naviglio/professionale - Periodo 2010-2014.

- Il dato è ottenuto dividendo per 365 le giornate complessivamente assicurate nell’anno per l’insieme dei marittimi, dichiarate dagli armatori in sede di autoliquidazione del premio assicurativo contro gli infortuni e le malattie professionali. Il risultato ottenuto, sensibile ai criteri utilizzati per la stima, è utile soprattutto per ripartire gli assicurati per categoria di naviglio o, come si vedrà nel seguito del documento, per effettuare un confronto tra le diverse categorie in termini di rischiosità.
- La categoria comprende le navi da traffico iscritte nelle matricole delle navi maggiori, con caratteristiche, dotazioni e sistemazioni riservate all’equipaggio tali da essere abilitate alla navigazione di altura ed impiegate in attività di trasporto, prevalentemente di persone.
- Categoria costituita dal personale viaggiante dedicato ai servizi supplementari a bordo delle navi, come, ad esempio, le attività commerciali o ricreative sulle navi da crociera.
- Pesca mediterranea: attività di pesca esercitata nel mare Mediterraneo, entro gli stretti di Gibilterra, dei Dardanelli e il canale di Suez.
- Pesca oltre gli stretti o oceanica: attività di pesca esercitata senza alcun limite territoriale.
- Il settore comprende le navi da traffico iscritte nelle matricole delle navi maggiori impiegate prevalentemente nel trasporto di merci.

È già evidente, da questi primi dati, che i pesi assunti dalle categorie di naviglio sono molto diversi a seconda dell'unità di misura che si prende a riferimento (unità di trasporto assicurate o "addetti-anno"). Basti pensare alla pesca costiera (inserita nella categoria complessiva Pesca), che, in termini di mezzi assicurati, rappresenta il 46% del naviglio totale (tutte le categorie), ma costituisce meno del 26% degli "addetti-anno" occupati in media nel quinquennio.

2. Le denunce di infortunio sul lavoro

Le denunce per infortunio sul lavoro (in occasione di lavoro e *in itinere*⁸) per eventi avvenuti nel quinquennio 2010-2014⁹ continuano a manifestare il trend decrescente osservato negli anni precedenti.

Con riferimento agli eventi avvenuti negli ultimi dieci anni (grafico 2), le denunce presentano un picco massimo per gli infortuni accaduti nel 2007, seguito da una tendenziale diminuzione di eventi.

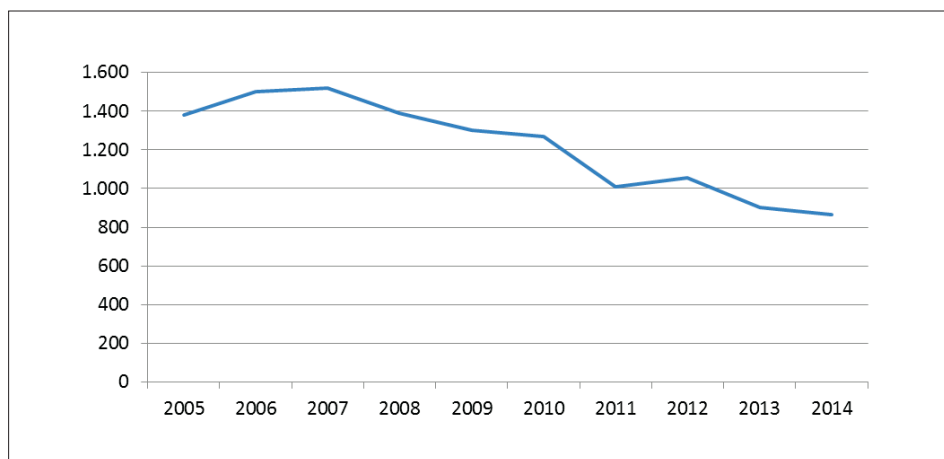


Grafico 2: *Infortuni sul lavoro denunciati - Anni accadimento 2005-2014.*

⁸ Infortuni che avvengono durante il percorso dall'abitazione del marittimo al luogo di lavoro (la nave) e viceversa.

⁹ In tutti i grafici e le tabelle presenti in questo paragrafo gli anni fanno riferimento all'accadimento dell'evento e non a quello di presentazione della denuncia.

Nel quinquennio 2010-2014 si passa dalle 1.269 denunce per eventi del 2010 alle 867 denunce per quelli del 2014 (circa -32% nell'intero periodo), con l'unico aumento, rispetto all'anno precedente, registrato per gli infortuni avvenuti nel 2012, a causa del naufragio della nave da crociera Costa Concordia.

Tabella 1

Infortuni sul lavoro denunciati - Anni accadimento 2010-2014.

Tipo infortunio	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
In occasione di lavoro	1.229	993	1.039	876	845
In itinere	40	14	17	25	22
Totale	1.269	1.007	1.056	901	867

Al netto degli infortuni dovuti al naufragio, l'andamento decrescente delle denunce risulterebbe rispettato anche per l'anno 2012, come riportato nel grafico 3.

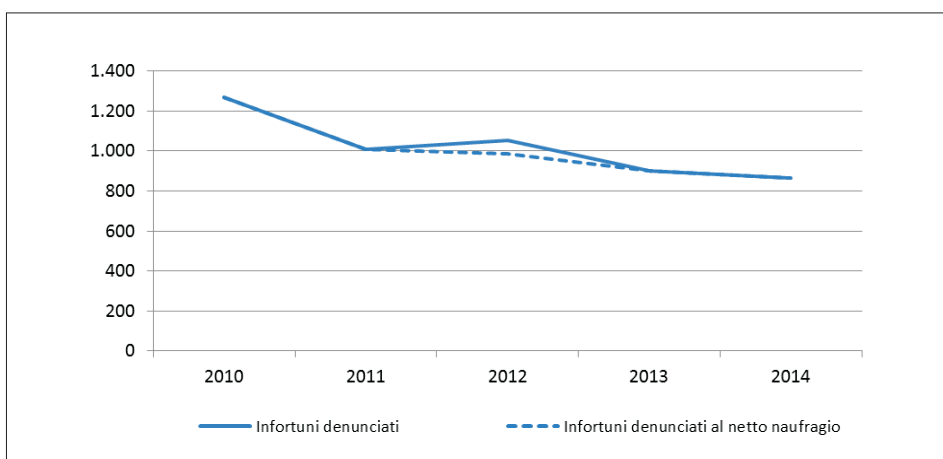


Grafico 3: *Infortuni sul lavoro denunciati - Anni accadimento 2010-2014.*

La diminuzione di denunce osservata nel tempo si abbina a un tendenziale calo di “addetti-anno”, in misura però più contenuta rispetto alle denunce (circa -14% nell’intero periodo).

Nel complesso del quinquennio le denunce per infortuni in occasione di lavoro costituiscono il 97,7% del totale, contro il 2,3% rappresentato da denunce per infortuni *in itinere*.

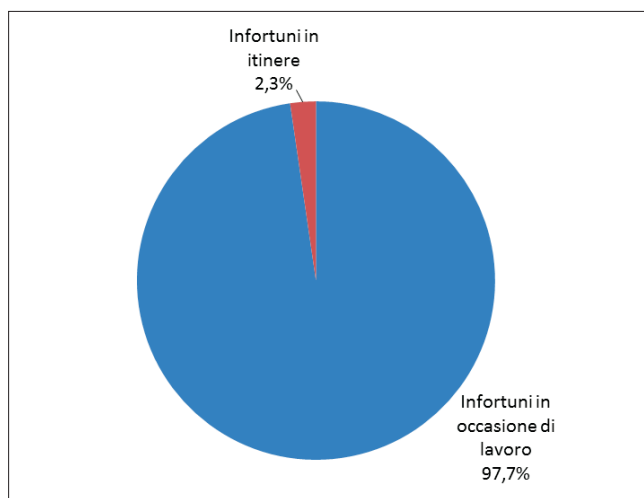


Grafico 4: *Infortuni sul lavoro denunciati distribuiti per tipologia - Periodo accadimento 2010-2014.*

A fronte di 867 denunce presentate per eventi avvenuti nel 2014, il numero di marittimi infortunati è pari a 857, in quanto dieci lavoratori hanno presentato due denunce per infortuni diversi (in occasione di lavoro) avvenuti nello stesso anno.

In base ai dati registrati nell’archivio “Inail - settore navigazione”, risulta, in circa il 47% dei casi, che i marittimi che hanno denunciato un infortunio in occasione di lavoro avvenuto nel 2014, avevano presentato almeno una precedente denuncia per eventi accaduti negli anni passati. Il dato non tiene conto di eventuali infortuni, a carico degli stessi marittimi, che possono essere avvenuti in settori di attività diversi da quello della navigazione e della pesca marittima.

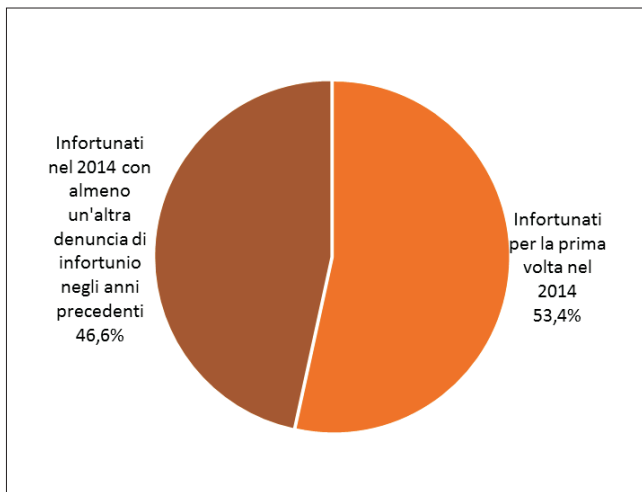


Grafico 5: *Infortunati in occasione di lavoro distribuiti in base a presenza o assenza di precedenti denunce di infortunio in occasione di lavoro - Anno accadimento 2014.*

3. Gli infortuni in occasione di lavoro

Nel seguito del documento verranno esaminati i soli infortuni in occasione di lavoro che hanno dato origine a oltre tre giorni di astensione dal lavoro¹⁰ o che hanno determinato un'inabilità permanente o la morte dell'infortunato. Gli infortuni oggetto di analisi nel periodo in esame rappresentano circa il 98,8% delle denunce di infortunio in occasione di lavoro riportate in tabella 1.

Gli infortuni in itinere esulano da questa analisi, la cui principale finalità è di fornire indicazioni sul contesto lavorativo nel quale si è verificato l'infortunio.

Nei titoli delle tabelle e dei grafici che seguono è riportato unicamente "infortuni in occasione di lavoro", intendendo quelli con oltre tre giorni di astensione dal lavoro o con conseguenze di inabilità permanente o morte.

In tabella 2 è esposta la ripartizione degli infortuni per categoria di naviglio (categoria della nave presso la quale prestava servizio il lavoratore al momento dell'infortunio) e anno dell'evento.

Come si è avuto modo di vedere nel paragrafo 1, in qualche caso, la categoria, anziché rappresentare una tipologia di naviglio, rappresenta un settore professionale, come nel caso della categoria dei Concessionari di bordo, che, ai fini di

¹⁰ Ai fini del calcolo dei giorni di assenza dal lavoro, si considerano anche i giorni intercorsi tra la data dell'infortunio e quella dello sbarco.

questa analisi, come si è già detto, è stata fatta confluire in quella dei Passeggeri, di cui rappresenta circa il 7,7%, in termini di infortuni avvenuti nell'intero periodo in esame.

Altre categorie professionali sono, ad esempio, quelle dei tecnici e ispettori e del personale addetto alle prove in mare, che, nelle tabelle di seguito riportate, sono state raggruppate nella categoria Altro.

Per semplicità, nelle intestazioni di tabelle e grafici, anziché “categoria di naviglio/professionale” è riportato soltanto “categoria di naviglio”.

Tabella 2

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per categoria di naviglio - Anni accadimento 2010-2014.

Categoria di naviglio	Anno evento					Distrib. media
	2010	2011	2012	2013	2014	
Carico	221	181	182	193	136	18,5%
Diporto	29	24	31	29	31	2,9%
Naviglio ausiliario	41	48	42	48	32	4,3%
Passeggeri	634	471	524	383	398	49,0%
Pesca	205	174	176	148	146	17,3%
Rimorchiatori	72	76	63	55	60	6,6%
Traffico locale	18	11	12	11	10	1,3%
Altro	-	-	1	3	1	0,1%
Totale	1.220	985	1.031	870	814	100,0%

Dalla lettura di tabella 2 risulta evidente che il maggior numero di infortuni si verifica nella categoria Passeggeri, i cui eventi nel quinquennio rappresentano il 49% del totale, seguita dalla categoria del Carico con quasi il 19% dei casi e dalla Pesca con oltre il 17% degli infortuni. Si ricorda che la categoria Pesca, in questa analisi, è costituita dalle categorie: Pesca costiera, Pesca mediterranea e Pesca oltre gli stretti; la Pesca costiera rappresenta, in termini di infortuni in occasione di lavoro avvenuti nel quinquennio, quasi l'84% della categoria Pesca complessiva.

Le rimanenti categorie riportate in tabella: Diporto¹¹, Naviglio ausiliario¹², Rimorchiatori¹³, Traffico locale¹⁴ e Altro raccolgono mediamente nel periodo circa il 15% degli infortuni.

Le tre principali categorie di naviglio, per numero di infortuni in occasione di lavoro, esposte in tabella sono quelle per le quali si conta anche il maggior numero di “addetti-anno”, come riportato nel paragrafo 1, e quindi di esposti al rischio di infortunarsi.

Mediamente, per il complesso delle categorie di naviglio, nel quinquennio 2010-2014 si sono registrati 33,3 infortuni ogni 1.000 “addetti-anno”¹⁵.

Se si considerano le tre principali categorie di naviglio (Passeggeri, Carico e Pesca), si osserva, nel quinquennio, un numero medio di infortuni sul lavoro ogni 1.000 addetti pari a 46,7 nel Trasporto passeggeri, 34,7 nel Trasporto merci e 20,4 nella Pesca.

Delle categorie maggiori è quindi la Pesca a registrare la minore frequenza di eventi, ma ciò non significa che il settore sia poco rischioso, visto che la maggior parte degli infortuni mortali, nel comparto in esame, si sono verificati proprio nella categoria Pesca, come si vedrà nel paragrafo dedicato alle conseguenze degli infortuni.

4. Le conseguenze degli infortuni in occasione di lavoro

Per fornire un’indicazione sulla gravità degli infortuni in occasione di lavoro (durata della prognosi e conseguenze in termini di inabilità permanente o morte) sono stati esaminati gli eventi avvenuti nel triennio 2010-2012. Si è voluto evitare di fornire dati per i due anni più recenti del quinquennio, in quanto, soprattutto per i postumi, occorre del tempo prima della loro stabilizzazione e i dati degli anni 2013 e 2014 sarebbero stati, quindi, ancora troppo provvisori.

Gli infortuni sono stati raggruppati in quattro categorie a seconda delle loro conseguenze:

- inabilità temporanea;

¹¹ La categoria comprende navi e imbarcazioni con qualunque mezzo di propulsione destinate alla navigazione da diporto, effettuata in acque marittime a scopi sportivi o ricreativi; ai fini di questa analisi comprende anche la categoria del Diporto a noleggio, quella delle unità utilizzate per fini commerciali.

¹² Sono comprese nella categoria le imbarcazioni adibite a svolgere funzioni ausiliarie e destinate a servizi attinenti alla navigazione marittima. La tipologia dei natanti è varia: pontoni, bettoline, draghe, chiatte, pilotine, galleggianti, ecc.. Le attività di servizio comprendono, oltre a generici lavori marittimi e servizi portuali, attività antinquinamento, appoggio alle piattaforme, ricerca scientifica, stoccaggio e bunkeraggio.

¹³ La categoria comprende i mezzi tecnici adibiti al rimorchio portuale (rimorchio-manovra) oppure al rimorchio d’altura (rimorchio-trasporto).

¹⁴ Nella categoria rientrano le navi iscritte nei registri delle navi minori munite di licenza o navi iscritte nelle matricole delle navi maggiori con limitazioni alla navigazione annotate sul ruolo, impiegate in attività di trasporto di persone, di merci o di trasporto misto.

¹⁵ Si sottolinea che non è opportuno effettuare confronti con indici calcolati per altri settori di attività lavorative, diversi da quelli trattati in questa relazione, in quanto i criteri utilizzati nella stima degli “addetti-anno” potrebbero non essere omogenei.

- inabilità permanente di grado compreso tra 1 e 5;
- inabilità permanente di grado compreso tra 6 e 15;
- inabilità permanente di grado compreso tra 16 e 100;
- decesso dell'infortunato.

Occorre specificare che il grado di inabilità al quale si fa riferimento è quello del singolo infortunio e non tiene conto, quindi, di eventuali valutazioni complessive dell'inabilità, che possono essere effettuate sulla base delle conseguenze di infortuni precedenti.

La scelta delle fasce di inabilità nelle quali sono stati suddivisi gli infortuni è legata al tipo di indennizzo previsto:

- per il grado di inabilità permanente compreso tra 1 e 5 non viene effettuata dall'Inail un'erogazione aggiuntiva, rispetto a quella corrisposta per l'inabilità temporanea;
- per il grado compreso tra 6 e 15 viene erogato il danno biologico in capitale;
- per il grado compreso tra 16 e 100 viene costituita la rendita di inabilità.

Con riferimento al triennio 2010-2012, gli infortuni con inabilità permanente che prevedono erogazioni aggiuntive, in capitale o rendita, rispetto a quelle corrisposte per l'inabilità temporanea (gradi da 6 a 100), costituiscono il 15% dei casi, mentre gli eventi mortali rappresentano lo 0,5%. Il residuo 84,5% degli infortuni ha causato un'inabilità temporanea (66,5% dei casi) o un'inabilità permanente di grado inferiore a 6 (18% dei casi).

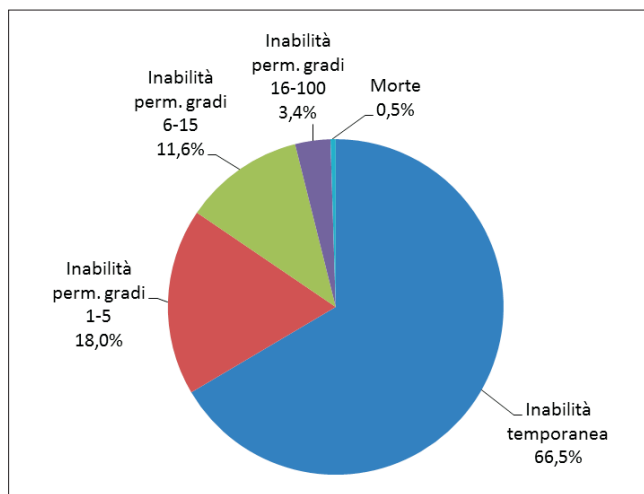


Grafico 6: Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per tipo di conseguenza - Periodo accadimento 2010-2012.

Un approfondimento sugli infortuni mortali è riportato nel grafico 7, che rappresenta la ripartizione degli eventi avvenuti nel triennio 2010-2012 per categoria di naviglio. Oltre il 70% dei decessi è avvenuto nella categoria della Pesca. Non per tutti gli eventi mortali sono disponibili le classificazioni che aiutano a comprendere come sia avvenuto l'infortunio, sono però stati riscontrati nel tempo casi di affondamento dei pescherecci, che a volte hanno avuto esito fatale per più di un membro dell'equipaggio, annegamenti in seguito a cadute in mare avvenute durante il maneggio delle reti, ecc.

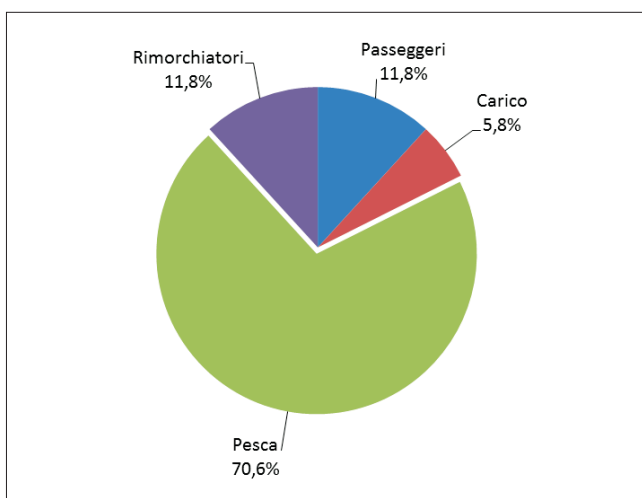


Grafico 7: Infortuni mortali in occasione di lavoro distribuiti per categoria di naviglio - Periodo accadimento 2010-2012.

Per il complesso delle categorie di naviglio, la media aritmetica delle prognosi¹⁶ (al netto di eventuali riaperture delle pratiche) degli infortuni in occasione di lavoro avvenuti nel triennio 2010-2012 si attesta a 106,5 giorni.

Per ciascun anno del triennio, la distribuzione degli infortuni in occasione di lavoro per fasce di giorni di prognosi (ampiezza 10 giorni) è riportata nel grafico 8. È evidente, in ciascun anno, un'asimmetria positiva della distribuzione (lunga coda a destra), dovuta a molti casi concentrati nelle fasce di prognosi più basse e casi con frequenza via via inferiore, ma con prognosi gradualmente crescenti fino a raggiungere valori altissimi.

¹⁶ Si tiene conto anche dei giorni intercorrenti tra la data dell'infortunio e quella dello sbarco.

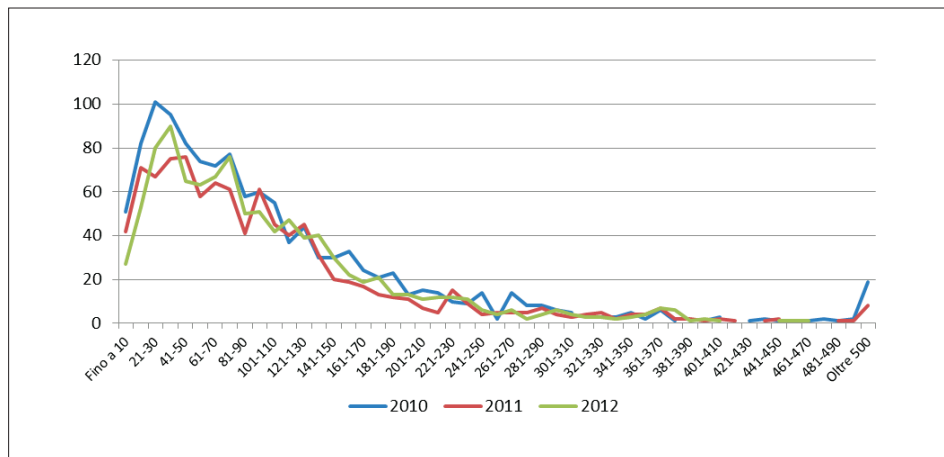


Grafico 8: *Infortunati in occasione di lavoro distribuiti per fascia di giorni di prognosi - Anni accadimento 2010-2012.*

Con riferimento all'intero triennio, l'asimmetria è verificabile anche dalla differenza tra media aritmetica e mediana¹⁷, rilevata sul complesso degli infortuni, rispettivamente pari a 106,5 giorni e a 79 giorni.

La media aritmetica è influenzata da un numero di casi poco numerosi con valori della prognosi molto alti, che, incidendo sul numeratore, ne innalzano il valore. La mediana non subisce la stessa influenza, perché considera ogni evento soltanto per la posizione che occupa nella successione ordinata e non per la misura del carattere che si sta esaminando.

Il grafico 9 espone le prognosi medie degli infortuni, classificati per tipo di conseguenza (inabilità temporanea o inabilità permanente secondo tre fasce di gravità¹⁸), avvenuti nel triennio 2010-2012.

Si passa dai quasi 84 giorni di prognosi, nel caso di sola inabilità temporanea, a prognosi gradualmente crescenti, che raggiungono i 243,5 giorni medi per i casi più gravi con inabilità permanente di grado compreso tra 16 e 100.

¹⁷ Data la successione di valori osservati, posti in ordine crescente o decrescente, la mediana è quel valore che occupa il posto centrale, ossia lascia alla sua destra e alla sua sinistra lo stesso numero di termini. Se il numero di termini della successione è dispari si ha un unico valore centrale, nel caso di un numero pari di termini esistono invece due valori centrali dei quali viene calcolata la media aritmetica.

¹⁸ I casi mortali non sono stati trattati, in quanto, nel tempo, si è riscontrato che, la maggior parte dei decessi avviene il giorno stesso dell'infortunio.

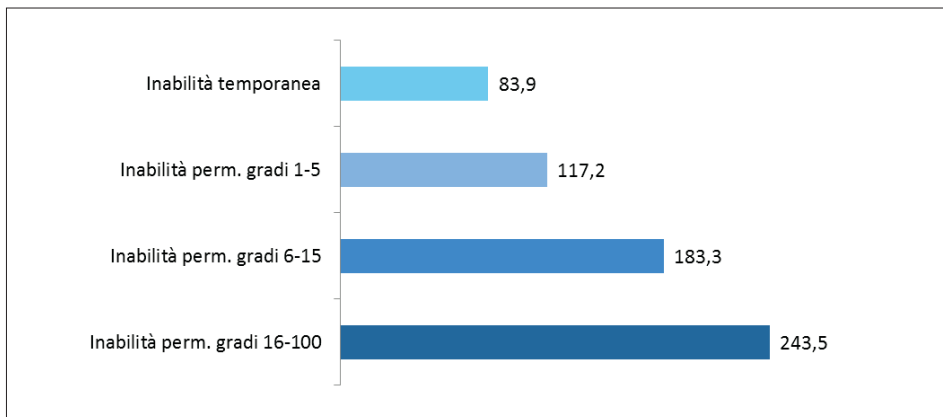


Grafico 9: *Prognosi medie degli infortuni in occasione di lavoro per tipo di conseguenza - Periodo accadimento 2010-2012.*

5. Le caratteristiche anagrafiche degli infortunati in occasione di lavoro

La composizione anagrafica degli infortunati non si sposta molto di anno in anno; anche per il quinquennio 2010-2014 si confermano, quindi, una serie di costanti che si erano già verificate nelle analisi degli infortuni effettuate in passato.

Nel quinquennio, gli infortuni in occasione di lavoro avvenuti a carico di lavoratori di sesso maschile costituiscono il 96,3%.

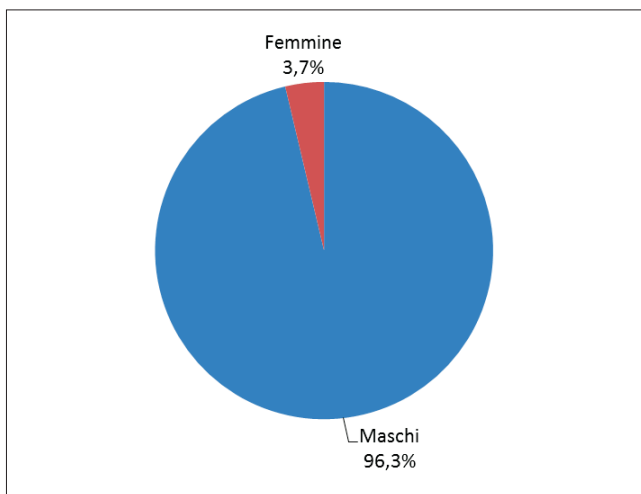


Grafico 10: *Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per sesso dell'infortunato - Periodo accadimento 2010-2014.*

La composizione media per sesso riportata nel grafico 10 sintetizza le ripartizioni annue esposte in tabella 3. Si può verificare che la percentuale di infortuni a carico di lavoratrici più elevata è presente nell'anno 2012 (5,1%), come conseguenza del naufragio della nave da crociera. Nel naufragio della Costa Concordia, infatti, il 21% degli infortuni registrati è stato a carico di lavoratori di sesso femminile; si tenga presente che le categorie interessate dal sinistro (Passeggeri in senso stretto e Concessionari di bordo) sono quelle nelle quali le lavoratrici sono più presenti.

Tabella 3

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per sesso dell'infortunato - Frequenze percentuali - Anni accadimento 2010-2014.

Sesso dell'infortunato	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
Femmine	2,6	4,0	5,1	3,9	2,9
Maschi	97,4	96,0	94,9	96,1	97,1
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Gli infortuni che nel quinquennio hanno colpito lavoratori di sesso femminile sono concentrati per quasi l'80% nella categoria Passeggeri (più precisamente in ugual misura tra la categoria Passeggeri in senso stretto e quella dei Concessionari di bordo).

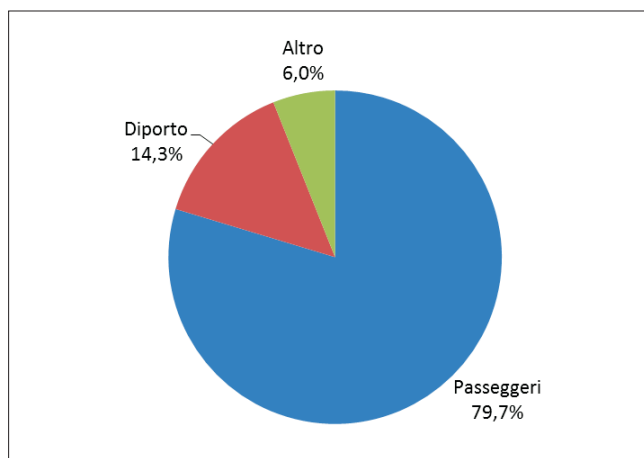


Grafico 11: *Infortuni in occasione di lavoro a carico di marittimi di sesso femminile distribuiti per categoria di naviglio - Periodo accadimento 2010-2014.*

Nel periodo 2010-2014 gli infortuni in occasione di lavoro avvenuti a carico di marittimi nati in Italia costituiscono il 90%; tra gli Stati esteri la maggiore frequenza si rileva per lavoratori nati in Tunisia (3,4%) e in Romania (2,2%).

Circa il 91% degli infortuni dei marittimi romeni è avvenuto nelle categorie Passeggeri e Carico, mentre, per quanto riguarda i marittimi tunisini, il 97% degli infortuni è accaduto nella categoria della Pesca (prevalentemente nella Pesca costiera).

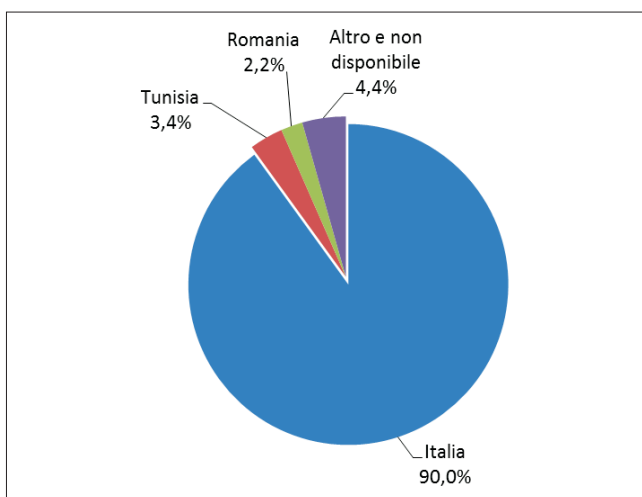


Grafico 12: Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per Paese di nascita dell'infortunato - Periodo accadimento 2010-2014.

Per gli infortuni che hanno colpito marittimi nati in Romania si rileva una percentuale di eventi a carico di donne, avvenuti tutti nella categoria Passeggeri, pari al 9,3%, percentuale decisamente più elevata di quella riscontrata per il complesso degli infortuni, pari al 3,7% (si veda grafico 10). Gli infortunati nati in Tunisia sono tutti di sesso maschile.

La distribuzione percentuale degli infortuni in occasione di lavoro per classe di età dell'infortunato è riportata in tabella 4. L'età dell'infortunato è quella all'evento, calcolata arrotondando all'unità le frazioni di anno maggiori o uguali ai sei mesi. In ogni anno del quinquennio la classe modale (massima frequenza) è rappresentata dalla fascia 45-54 anni, che in media, nel periodo, è costituita dal 28,6% dei casi.

Tabella 4

Infurtuni in occasione di lavoro distribuiti per classe di età dell'infortunato - Frequenze percentuali - Anni accadimento 2010-2014.

Classe di età dell'infortunato	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
Fino a 24 anni	10,2	8,6	8,5	7,3	4,6
25-34 anni	21,9	17,0	20,4	19,0	17,6
35-44 anni	22,7	24,4	24,7	24,7	22,5
45-54 anni	27,6	30,2	26,9	29,0	29,7
55-64 anni	16,7	18,3	18,3	18,6	23,6
65 anni e oltre	0,9	1,5	1,2	1,4	2,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Nel grafico 13 sono riportate, per ciascun sesso, con riferimento all'intero quinquennio 2010-2014, le distribuzioni percentuali degli infortuni per fascia di età dell'infortunato. È evidente la diversa distribuzione per età tra i due sessi. Per i maschi la classe modale resta la 45-54 anni, rilevata a livello complessivo (si veda tabella 4), mentre per le femmine è la 25-34 anni.

Per il sottogruppo delle femmine, si osservi che quasi l'86% degli infortuni ha interessato marittime di età inferiore ai 45 anni di età (49,9% nel caso degli infortunati di sesso maschile), a conferma della nota giovane età delle lavoratrici rispetto ai colleghi uomini.

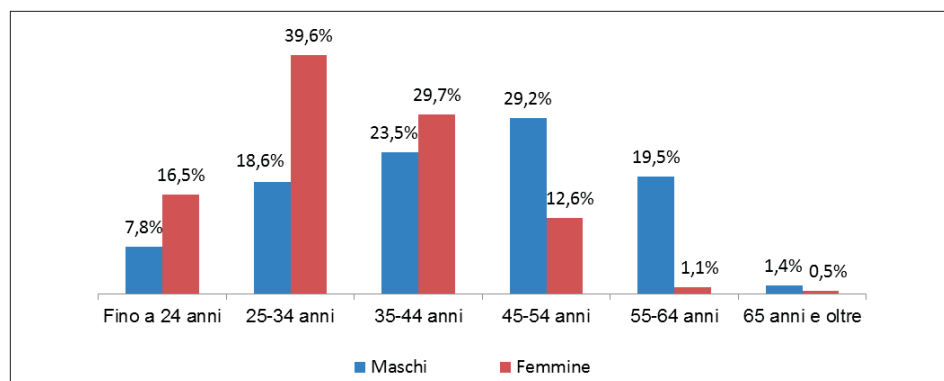


Grafico 13: *Infurtuni in occasione di lavoro distribuiti per sesso e per classe di età dell'infortunato*¹⁹ - Periodo accadimento 2010-2014.

¹⁹ Somma 100% in corrispondenza di ciascuno dei due sessi.

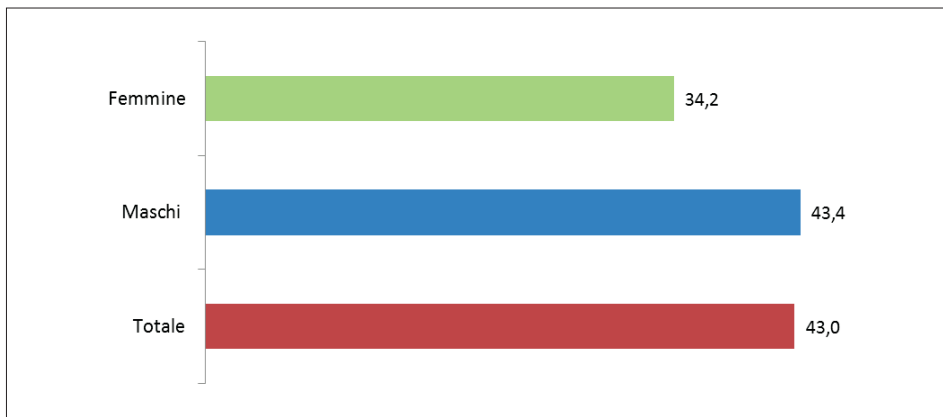


Grafico 14: *Età media degli infortunati in occasione di lavoro distinta per sesso dell'infortunato - Periodo accademico 2010-2014.*

Nel quinquennio, l'età media degli infortunati di sesso maschile è circa 43,4 anni, mentre quella degli infortunati di sesso femminile è pari a circa 34,2 anni. Si rileva quindi una differenza a livello medio tra i due sessi di oltre 9 anni di età.

6. Quando e dove si sono verificati gli infortuni

Osservando il complesso degli infortuni in occasione di lavoro avvenuti nel quinquennio, risulta che i mesi estivi (da luglio a settembre) sono quelli di maggiore concentrazione degli eventi, con il 30,3% dei casi (se gli eventi fossero stati uniformemente distribuiti nell'anno, i tre mesi in questione avrebbero raccolto il 25% degli infortuni).

Vista l'alta concentrazione degli "addetti-anno" nella categoria Passeggeri, il dato non sorprende, poiché l'intensificazione dell'attività del settore avviene proprio durante la stagione estiva.

Va fatta una considerazione sul mese di gennaio, che presenta una frequenza non troppo inferiore a quella dei tre mesi sopra citati, ma che è influenzata dal naufragio della Costa Concordia, avvenuto a gennaio 2012. Al netto degli infortuni registrati a causa del naufragio, la percentuale di infortuni del mese di gennaio sarebbe pari a 7,8% (le percentuali degli altri mesi rimarrebbero pressoché immutate, si sposterebbero in aumento di uno o al più due decimali).

Un'altra considerazione riguarda una parte della categoria Pesca per la quale sono previsti nel corso dell'anno periodi di fermo dell'attività legati al sistema di pesca utilizzato, stabiliti in maniera differenziata a seconda dei compartimenti

marittimi di iscrizione dei pescherecci²⁰, che in qualche modo possono incidere sulla distribuzione degli infortuni nel corso dell'anno.

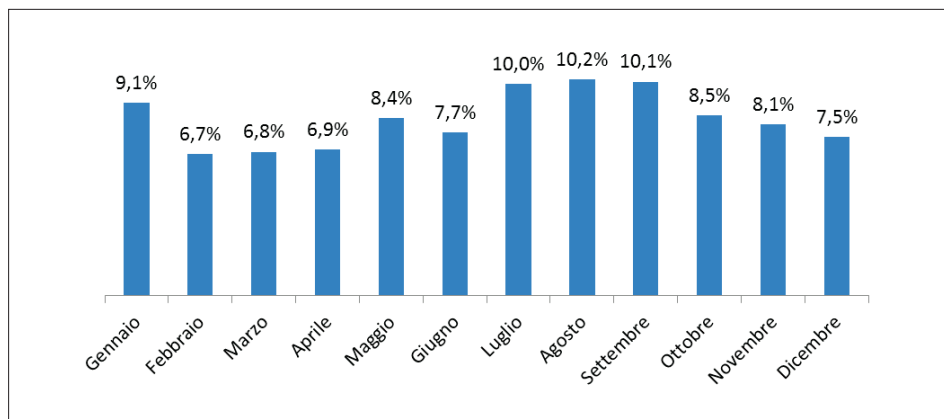


Grafico 15: Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per mese dell'evento - Periodo accadimento 2010-2014.

Per esaminare il luogo in cui è avvenuto l'infortunio si farà ricorso alla variabile ESAW²¹ "Tipo di luogo", anche se si tratta di una variabile di difficile utilizzo nel settore della navigazione, in quanto, tra le tante descrizioni dell'ambiente nel quale si è verificato l'infortunio, soltanto due sono effettivamente utilizzabili. L'unica indicazione che si può trarre da questa classificazione è se la nave al momento dell'infortunio era in mare aperto ("mare o oceano - a bordo di ogni tipo di imbarcazione, battello, chiatta, piattaforma") o in porto ("lago, fiume, porto - a bordo di ogni tipo di imbarcazione, battello, chiatta, piattaforma").

Nel grafico e nella tabella che seguono le due descrizioni del tipo luogo, previste da ESAW e riportate sopra in parentesi, verranno così sintetizzate: "in mare aperto - a bordo" e "in porto - a bordo".

Alcune descrizioni, previste dalla classificazione "Tipo di luogo" che, con riferimento alle navi da crociera, si presterebbero al mondo della navigazione (ad es. ristorante, palestra, piscina, ecc.), sarebbero utilizzabili soltanto se si trovassero ad un secondo livello di classificazione rispetto alle due descrizioni principali ("in mare aperto - a bordo" e "in porto - a bordo").

²⁰ Il fermo pesca più recente, quello del 2015, è disciplinato dal Decreto 3 luglio 2015 del Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali - "Arresto temporaneo obbligatorio delle unità autorizzate all'esercizio della pesca con il sistema a strascico - Annualità 2015" - GU n. 162 del 15/7/2015

²¹ ESAW (European Statistics on Accidents at Work) è un progetto che ha avuto avvio nel 1990 con l'obiettivo di elaborare una metodologia per la raccolta di dati sugli infortuni sul lavoro da poter comparare nell'Unione europea.

Nel quinquennio 2010-2014 quasi il 65% degli infortuni si è verificato in mare aperto, contro il 29,5% in porto (a bordo delle navi); la percentuale residua riguarda quei casi registrati in archivio senza informazione sul luogo o con un'informazione non utilizzabile (descrizioni del luogo che, come si è detto sopra, potrebbero essere utilizzate soltanto ad un secondo livello di classificazione).

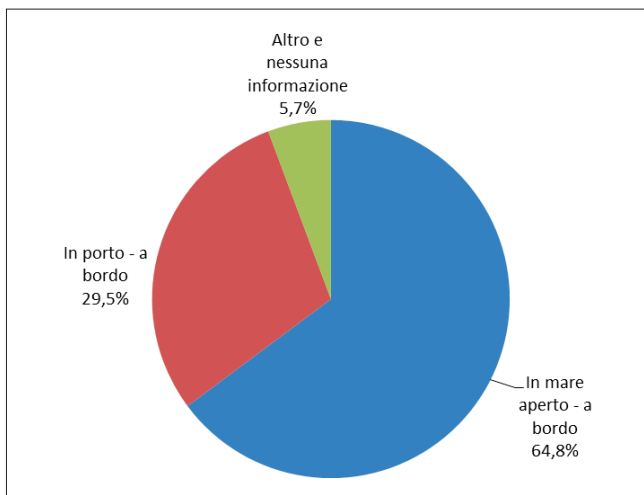


Grafico 16: *Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per luogo dell'evento- Periodo accadimento 2010-2014.*

La distribuzione degli eventi tra mare aperto e porto (frequenze percentuali), con la distinzione per categoria di naviglio è riportata in tabella 5.

Tabella 5

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per luogo di accadimento e categoria di naviglio - Frequenze percentuali - Periodo accadimento 2010-2014.

Luogo di accadimento	Categoria di naviglio						
	Passeggeri	Carico	Pesca	Diporto	Naviglio ausiliario	Rimorch.	Traffico locale
In mare aperto - a bordo	63,5	68,6	79,7	30,6	48,8	53,1	56,5
In porto - a bordo	30,7	27,3	14,8	62,5	44,1	41,1	35,5
Altro e nessuna informazione	5,8	4,1	5,5	6,9	7,1	5,8	8,0
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Si noti il notevole peso assunto dagli infortuni in mare aperto nella categoria Pesca (quasi 80%) e la situazione opposta che si rileva nella categoria del Diporto, nella quale a prevalere sono gli infortuni avvenuti in porto. Si tratta in entrambi i casi di fenomeni già rilevati in tutte le precedenti analisi degli infortuni condotte sugli archivi Inail.

Nel caso del Diporto si ritiene che la prevalenza di infortuni avvenuti in porto sia da attribuire ad una maggiore permanenza in banchina delle imbarcazioni, rispetto a ciò che accade per i mezzi di altre categorie.

Per la categoria Pesca risultano più rischiose le operazioni di lavoro, tipiche del comparto, svolte in mare aperto, basti pensare al recupero delle reti, che talvolta si abbinano a condizioni meteorologiche sfavorevoli. Da una classificazione non ESAW presente nell'archivio "Inail - settore navigazione", denominata "causa diretta", risulta che le seguenti operazioni/situazioni (cause dirette dell'infortunio):

- maneggio di reti ed altri arnesi da pesca;
- altri servizi di pesca;
- raccolta e manipolazione del pescato;
- maneggio di cavi ed operazioni di manutenzione e riparazione;
- naufragi, collisioni, investimenti ed avarie;
- agenti atmosferici e movimenti della nave

nel quinquennio sono presenti in oltre il 40% degli infortuni e, nell'88% dei casi, l'imbarcazione si trovava in mare aperto.

Quanto detto sopra permette di comprendere la predominanza di infortuni avvenuti in mare aperto nella categoria Pesca, se si pensa che alle attività/situazioni sopra riportate si aggiungono quelle comuni ad altre categorie di naviglio, che risultano ripartite tra mare aperto e porto.

7. Le modalità di accadimento degli infortuni (attività fisica specifica, deviazione, contatto)

Le modalità di accadimento degli infortuni in occasione di lavoro sono state esaminate facendo riferimento a tre variabili ESAW: "Attività fisica specifica", "Deviazione" e "Contatto".

Attività fisica specifica	Deviazione	Contatto
Attività svolta dal lavoratore immediatamente prima dell'infortunio.	Situazione di anormalità, fatto non previsto che ha portato all'infortunio.	Modalità del contatto che ha causato la lesione

Per quanto riguarda l'attività fisica specifica (attività svolta dal lavoratore immediatamente prima dell'infortunio), la maggiore frequenza di eventi è rilevabile in corrispondenza di "Movimenti/Presenza" (compiere movimenti o essere semplicemente presente sul posto di lavoro) e poi in corrispondenza della descrizione "Manipolazione" (manipolazione di oggetti), secondo quanto riportato in tabella 6.

Tabella 6

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per attività fisica specifica - Frequenze percentuali - Anni accadimento 2010-2014.

Attività fisica specifica	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
Operazioni di macchina (gruppo 10)	2,5	2,4	3,5	4,6	9,2
Lavoro con utensili (gruppo 20)	2,6	3,6	3,1	4,9	6,0
Alla guida, a bordo (gruppo 30)	0,8	0,5	0,9	0,8	2,2
Manipolazione (gruppo 40)	14,9	13,0	15,1	16,1	16,7
Trasporto manuale (gruppo 50)	3,3	1,9	2,5	3,7	5,4
Movimenti / Presenza (gruppi 60 e 70)	54,3	47,8	50,1	57,4	53,2
Altra (cod. 99)	2,5	1,9	2,4	3,1	1,5
Nessuna informazione (cod. 0)	19,1	28,9	22,4	9,4	5,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Osservando la tabella è evidente che le frequenze percentuali sono influenzate da un numero consistente di pratiche prive dell'informazione sull'attività fisica specifica (eventi avvenuti negli anni 2010-2012).

Si segnala però che "Movimenti/Presenza" e "Manipolazione" sono, comunque, risultate le attività più frequenti anche nelle analisi degli infortuni condotte in passato, riferite ad anni per i quali il numero di pratiche prive di informazione era poco rilevante.

Le due descrizioni sopra riportate sono le più frequenti e mantengono lo stesso ordine per importanza sia per gli infortuni avvenuti in mare aperto che per quelli avvenuti in porto (a bordo delle navi).

Le due attività sopra citate possono essere comprese meglio, facendo ricorso ad un secondo livello di classificazione dell'attività fisica specifica previsto dalla classificazione ESAW.

L'attività "Movimenti/Presenza", nella maggior parte dei casi, al secondo livello di classificazione, è descritta da:

- camminare, correre, salire, scendere, ecc.;

- fare movimenti sul posto;
- movimenti non precisato.

L'attività "Manipolazione" è invece più frequentemente rappresentata da:

- prendere in mano, afferrare, strappare, tenere in mano, deporre - su un piano orizzontale;
- legare, allacciare, sciogliere, disfare, stringere, avvitare, svitare, girare;
- manipolazione di oggetti - non precisato.

Una seconda variabile ESAW utilizzata per comprendere come è avvenuto l'infortunio è la deviazione, che descrive la situazione di anormalità, il fatto non previsto che ha portato all'infortunio stesso.

Con maggiore frequenza si osservano le seguenti deviazioni: "Da caduta di persona" e "Da movimenti del corpo, gesti intempestivi, atto di sollevare, spingere, ecc.", come riportato in tabella 7.

Tabella 7

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per deviazione - Frequenze percentuali - Anni accadimento 2010-2014.

Deviazione	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
Da elettricità, incendio (gruppo 10)	2,0	0,7	0,7	0,9	3,3
Da fuoriuscita (gruppo 20)	1,5	1,8	1,3	1,7	2,5
Da rottura, scivolamento, caduta di agente materiale (gruppo 30)	7,1	4,9	4,0	6,3	15,6
Da perdita di controllo di utensile, macchinario (gruppo 40)	7,6	8,2	10,0	7,8	11,2
Da caduta di persona (gruppo 50)	39,1	35,1	37,1	42,8	36,6
Da movimenti del corpo, gesti intempestivi, atto di sollevare, spingere, ecc. (gruppi 60 e 70)	19,0	17,7	16,6	21,4	20,6
Sorpresa, violenza, ecc. (gruppo 80)	0,3	0,2	4,8	0,1	0,1
Altra (cod. 99)	2,5	1,9	1,2	2,9	3,9
Nessuna informazione (cod. 0)	20,9	29,5	24,3	16,1	6,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Come si è già visto per l'attività fisica specifica, anche nel caso della deviazione, le frequenze percentuali sono influenzate da un numero consistente di pratiche per le quali in archivio non è stata registrata la deviazione (eventi avvenuti negli anni

2010-2013). Si segnala però, come fatto nel caso dell'attività fisica specifica, che le due descrizioni sopra indicate sono risultate le più frequenti anche nelle analisi degli infortuni effettuate in passato, con riferimento ad anni per i quali le pratiche senza informazione sulla deviazione erano poco numerose.

Le due descrizioni ("Da caduta di persona" e "Da movimenti del corpo, gesti intempestivi, atto di sollevare, spingere, ecc.") sono le più frequenti e mantengono lo stesso ordine per importanza sia per gli infortuni avvenuti in mare aperto che per quelli avvenuti in porto (a bordo delle navi).

Utilizzando il secondo livello di classificazione, si trova che la deviazione "Da caduta di persona", nella maggior parte dei casi, consiste in:

- scivolamento o inciampamento con caduta di persona allo stesso livello;
- caduta di persona dall'alto (l'80% dei casi è legato all'utilizzo di scale);
- scivolamento o inciampamento con caduta di persona - non precisato.

La deviazione "Da movimenti del corpo, gesti intempestivi, atto di sollevare, spingere, ecc." ha invece le maggiori frequenze in corrispondenza di:

- movimenti scoordinati, gesti intempestivi, inopportuni;
- sollevando, portando o alzandosi;
- spingendo, tirando;
- movimenti del corpo senza sforzo fisico (che porta generalmente ad una lesione esterna) - non precisato.

Sempre osservando tabella 7, si noti nell'anno 2012 la percentuale più elevata assunta da "Sorpresa, violenza, ecc." rispetto agli altri anni esposti, percentuale dovuta agli infortuni registrati in seguito al naufragio della nave da crociera.

La causale "Da rottura, scivolamento, caduta di agente materiale" assume nel 2014 una percentuale pari a 15,6, decisamente superiore a quella degli anni precedenti. Da un'analisi degli infortuni che rientrano nella voce, si ritiene che si tratti di errate registrazioni di eventi che determinano un travaso tra la causale "Da caduta di persona" e "Da rottura, scivolamento, caduta di agente materiale". In 55 casi (pari al 6,7% del totale infortuni dell'anno), infatti, la descrizione della deviazione "Da rottura, scivolamento, caduta di agente materiale" è abbinata alla "causa derivata" (classificazione non ESAW, in uso nell'*ex* Ipsema²² e prima ancora nelle Casse marittime) descritta con "scivolate, cadute in piano".

L'ultima variabile ESAW esaminata per descrivere l'infortunio è il contatto, che individua la modalità del contatto che ha causato la lesione, i cui dati sono riportati in tabella 8.

²² Istituto di previdenza del settore marittimo, le cui funzioni sono state attribuite all'Inail con il d.l. 78/2010 convertito con modificazioni dalla l. 30 luglio 2010, n. 122.

Tabella 8

Infortuni in occasione di lavoro distribuiti per contatto - Frequenze percentuali - Anni accadimento 2010-2014.

Contatto	Anno evento				
	2010	2011	2012	2013	2014
Contatto con corrente elettrica, temperatura, sostanza pericolosa (gruppo 10)	3,9	2,7	2,7	3,0	4,8
Annegamento, seppellimento, immersione in un gas - non precisato (gruppo 20)	0,8	0,1	0,5	0,6	1,6
Schiacciamento in movimento verticale o orizzontale su/contro un oggetto immobile - vittima in movimento (gruppo 30)	41,8	36,2	38,0	40,9	44,1
Urto da parte di oggetto in movimento, collisione con (gruppo 40)	7,4	6,2	5,6	6,4	8,8
Contatto con agente materiale tagliente, appuntito, duro abrasivo (gruppo 50)	10,0	7,5	7,8	10,3	9,2
Incastramento, schiacciamento, ecc. (gruppo 60)	4,8	6,6	6,9	8,2	8,5
Sforzo fisico o psichico (gruppo 70)	7,1	7,6	11,6	5,3	9,0
Morso, calcio, ecc. da parte di animali o di esseri umani (gruppo 80)	0,7	0,6	0,5	0,3	0,5
Altra (cod. 99)	2,3	1,9	1,0	2,8	2,8
Nessuna informazione (cod. 0)	21,2	30,6	25,4	22,2	10,7
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

In ogni anno del quinquennio, il contatto più frequente risulta essere “Schiacciamento in movimento verticale o orizzontale su/contro un oggetto immobile - vittima in movimento”, sia per gli infortuni avvenuti in mare aperto che per quelli avvenuti in porto, sempre a bordo delle navi.

Anche in questo caso sono numerose le pratiche senza alcuna informazione, almeno nel quadriennio 2010-2013.

Il contatto più frequente si abbina nella maggior parte dei casi ad una caduta, infatti, applicando a “Schiacciamento in movimento verticale o orizzontale su/contro un oggetto immobile - vittima in movimento” il secondo livello di classificazione, in circa il 75% dei casi risulta la descrizione “Movimento verticale, schiacciamento su/contro (risultato di caduta)”.

Sempre in merito alla tabella 8, si noti la percentuale più elevata, rispetto agli altri quattro anni del quinquennio, assunta nel 2012 da “Sforzo fisico o psichico”, dovuta al naufragio della nave da crociera.

8. La natura della lesione e le parti del corpo lese

La natura della lesione provocata dall’infortunio e la parte del corpo lesa sono classificate secondo criteri che erano in uso nell’ex Ipsema e prima ancora nelle Casse marittime. Le modalità dei due caratteri nelle singole tabelle/grafici vengono presentate secondo l’ordine decrescente della frequenza di eventi per il complesso delle categorie di naviglio.

Dal grafico 17, che espone i dati del complesso delle categorie, risulta che, nell’intero quinquennio, in quasi il 40% dei casi l’infortunio ha provocato una lesione del tipo “contusioni, escoriazioni, abrasioni”.

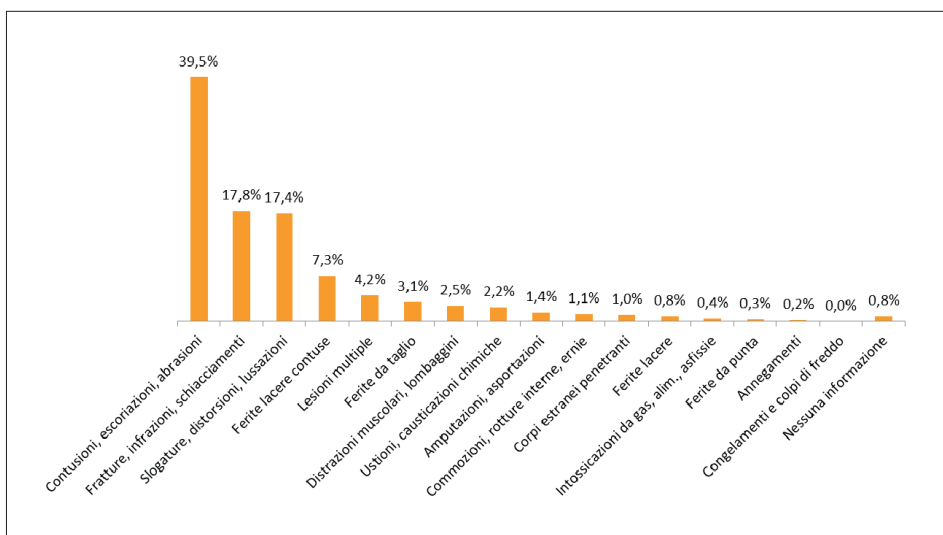


Grafico 17: *Infurtuni in occasione di lavoro distribuiti per natura della lesione - Periodo accadimento 2010-2014.*

In tabella 9 i dati sono ripartiti per categoria di naviglio; è esclusa la categoria Altro, in quanto gli infortuni sono poco numerosi.

Tabella 9

Infortunati in occasione di lavoro distribuiti per natura della lesione e categoria di naviglio - Frequenze percentuali - Periodo accadimento 2010-2014.

Natura lesione	Categoria di naviglio						
	Passeggeri	Carico	Pesca	Diporto	Naviglio ausiliario	Rimorch.	Traffico locale
Contusioni, escoriazioni, abrasioni	46,7	39,4	26,6	33,3	28,0	31,0	35,5
Fratture, infrazioni, schiacciamenti	12,6	17,2	30,5	28,5	19,4	18,5	21,0
Slogature, distorsioni, lussazioni	18,1	17,1	11,0	20,1	24,6	23,6	22,6
Ferite lacere contuse	7,4	8,7	6,7	3,5	7,6	5,8	4,8
Lesioni multiple	4,1	2,8	4,9	4,2	5,7	6,8	3,2
Ferite da taglio	3,4	2,4	3,7	2,1	2,9	1,9	-
Distrazioni muscolari, lombaggini	1,9	2,6	2,9	2,1	3,3	4,6	6,5
Ustioni, causticazioni chimiche	2,4	3,8	0,6	1,4	1,9	1,2	1,6
Amputazioni, asportazioni	0,4	1,0	3,7	3,4	3,3	1,5	1,6
Commozioni, rotture interne, ernie	0,5	0,9	3,5	-	0,5	0,9	-
Corpi estranei penetranti	0,8	1,2	1,3	-	1,4	1,2	-
Ferite lacere	0,7	1,3	0,6	0,7	1,4	0,6	-
Intossicazioni da gas, alim., asfissie	0,5	0,4	0,2	-	-	0,9	-
Ferite da punta	0,4	0,2	0,5	-	-	0,3	-
Annegamenti	-	0,1	1,1	-	-	-	-
Congelamenti e colpi di freddo	-	-	0,1	-	-	-	-
Nessuna informazione	0,1	0,9	2,1	0,7	-	1,2	3,2
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Le “contusioni, escoriazioni, abrasioni” costituiscono la lesione più frequente per tutte le categorie di naviglio, ad eccezione della Pesca, per la quale la lesione modale è costituita da “fratture, infrazioni e schiacciamenti”.

A livello complessivo le parti del corpo più frequentemente colpite sono gli arti inferiori (oltre un infortunio su quattro), come riportato nel grafico 18, seguite da mani e dita (18% dei casi) e dagli arti superiori (13%).

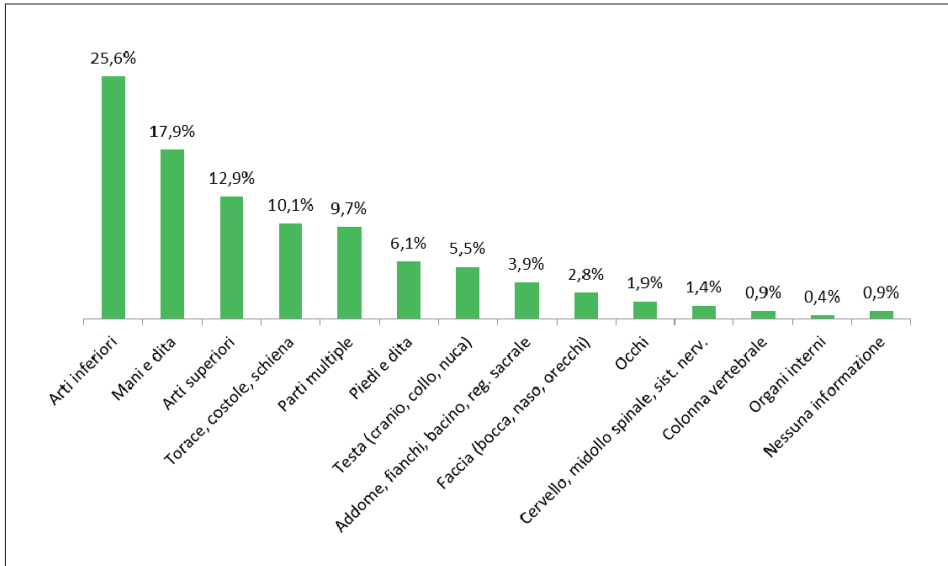


Gráfico 18: *Infurtuni in occasione di lavoro distribuiti per parte del corpo lesa - Periodo accadimento 2010-2014.*

Se si esaminano le distribuzioni per singola categoria di naviglio (tabella 10), si scopre che non per tutte le categorie gli arti inferiori si collocano al primo posto per frequenza di eventi; nella categoria Pesca, infatti, la maggiore numerosità di infurtuni si verifica a carico di mani e dita ed è abbinata in gran parte a lesioni del tipo “fratture, infrazioni e schiacciamenti” (circa 44% dei casi), che si verificano soprattutto durante l’utilizzo di reti ed altri arnesi da pesca.

Sempre con riferimento alla categoria Pesca, le “fratture, infrazioni e schiacciamenti” a carico di mani e dita si abbinano con la massima frequenza alla modalità di contatto (classificazione ESAW, che è stata esaminata sopra) “incastramento, schiacciamento, ecc.”.

Tabella 10

Infortunati in occasione di lavoro distribuiti per parte del corpo lesa e categoria di naviglio - Frequenze percentuali - Periodo accadimento 2010-2014.

Parte del corpo lesa	Categoria di naviglio						
	Passeggeri	Carico	Pesca	Diporto	Naviglio ausiliario	Rimorch.	Traffico locale
Arti inferiori	28,1	25,4	17,2	23,6	28,4	29,4	24,2
Mani e dita	16,8	16,8	23,4	18,8	20,9	15,0	4,8
Arti superiori	12,0	14,3	13,8	15,3	13,3	12,6	9,7
Torace, costole, schiena	9,0	10,5	12,8	11,1	6,6	9,8	24,2
Parti multiple	10,4	8,4	9,0	12,5	8,1	11,0	4,8
Piedi e dita	5,5	6,1	5,7	11,1	7,1	7,4	11,3
Testa (cranio, collo, nuca)	6,6	6,5	2,9	0,7	5,7	3,1	8,1
Addome, fianchi, bacino, regione sacrale	3,6	4,9	3,7	1,4	3,3	4,9	4,8
Faccia (bocca, naso, orecchi)	3,0	2,6	2,6	0,7	3,8	1,8	1,6
Occhi	2,1	1,9	1,5	0,7	1,9	1,5	-
Cervello, midollo spinale, sistema nervoso	1,5	0,3	3,1	-	0,5	0,6	-
Colonna vertebrale	1,0	0,5	1,2	3,5	-	0,3	1,6
Organi interni	0,2	0,7	0,6	-	-	1,2	-
Nessuna informazione	0,2	1,1	2,5	0,6	0,4	1,4	4,9
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

9. Conclusioni

Dall'esame degli infortuni in occasione di lavoro avvenuti nel quinquennio 2010-2014 emerge una diminuzione degli eventi e una certa stabilità, rispetto alle analisi effettuate in passato, nel modo in cui gli infortuni si distribuiscono secondo diversi assi di analisi: aspetti anagrafici degli infortunati, modalità di accadimento, conseguenze, ecc..

La sostanziale stabilità delle modalità di accadimento degli infortuni porta a pensare che ci siano spazi per approfondire la rischiosità attraverso studi specifici, promuovendo poi azioni di prevenzione mirate.

Sarebbe molto utile, al fine di individuare gli ambienti più a rischio sulla nave, avere a disposizione negli archivi Inail l'informazione sul luogo in cui il marittimo si è infortunato. La classificazione ESAW "tipo luogo" non è, infatti, sufficientemente esplicativa per le attività del personale navigante e sembrerebbe essere stata pensata quasi ad esclusivo utilizzo dei settori lavorativi di terra. A livello europeo l'attenzione per il comparto della navigazione, almeno sotto il profilo statistico, potrebbe essere migliorata.

Si segnala un punto critico emerso dallo studio: tra i marittimi che hanno presentato una denuncia di infortunio per un evento in occasione di lavoro avvenuto nel 2014 circa il 47% aveva negli anni precedenti presentato almeno un'altra denuncia di infortunio. Un approfondimento di questi casi, con la comparazione delle modalità di accadimento dei vari eventi a carico dello stesso lavoratore, potrebbe consentire di individuare aree di miglioramento nei comportamenti individuali o nell'organizzazione del lavoro, anche con il supporto delle inchieste sui sinistri marittimi per i casi più gravi.

Ancora una volta, dai dati esaminati emerge la specificità del settore della pesca, che merita di essere indagato a parte con monitoraggi e studi specifici, cosa che potrebbe essere realizzata anche attraverso la stesura di un terzo rapporto sulla pesca. Il "Secondo Rapporto Pesca", realizzato da Inail e Ministero delle infrastrutture e trasporti è stato pubblicato nel 2011.

RIASSUNTO

Gli infortuni sul lavoro denunciati, avvenuti nel quinquennio 2010-2014, registrano un trend decrescente, in misura più accentuata rispetto alla tendenziale diminuzione degli esposti al rischio di infortunio. Soltanto nel 2012 si rileva un aumento degli eventi a causa del naufragio della nave da crociera Costa Concordia. Gli infortuni denunciati riguardano per quasi il 98% eventi avvenuti in occasione di lavoro; gli infortuni in itinere sono poco numerosi.

Dopo una breve introduzione sugli infortuni denunciati, l'analisi prosegue sui soli infortuni in occasione di lavoro che abbiano determinato un'assenza dal servizio superiore ai tre giorni o un'inabilità permanente o il decesso del lavoratore.

Gli infortuni, in circa la metà dei casi, si sono verificati nella categoria di naviglio Passeggeri, nella quale si concentra anche la maggiore occupazione, categoria seguita, per numerosità di infortuni, dal Trasporto merci e dalla Pesca.

Con riferimento al triennio di accadimento 2010-2012, gli infortuni hanno provocato un'inabilità temporanea nel 66,5% dei casi, un'inabilità permanente (gradi da 1 a 100) nel 33% e il decesso del lavoratore nel rimanente 0,5% degli infortuni. Si sottolinea che il 70% degli infortuni mortali si è verificato nel comparto della pesca.

Gli infortunati in oltre il 96% dei casi sono di sesso maschile e per oltre il 90% risultano nati in Italia. Gli infortuni si sono verificati prevalentemente in mare aperto, mediamente per il complesso delle categorie in circa 65% dei casi. Dall'esame per singola categoria di naviglio emerge che la percentuale di infortuni avvenuti in mare aperto più elevata, quasi l'80%, appartiene alla categoria della Pesca.

Il periodo di maggiore concentrazione degli eventi è quello estivo nel quale si intensificano le attività legate al trasporto dei passeggeri.

L'esame degli infortuni prosegue esaminando la loro distribuzione secondo tre classificazioni ESAW (European Statistics on Accidents at Work), utili a comprendere la modalità di accadimento degli eventi: attività fisica specifica, deviazione e contatto. Con riferimento alla variabile più esplicativa, la deviazione (situazione di anormalità, il fatto non previsto che ha portato all'infortunio), la quota più numerosa di infortuni si è verificata per caduta del lavoratore.

La distribuzione degli eventi per natura della lesione e parte del corpo lesa in seguito all'infortunio conferma risultati ottenuti con analisi effettuate negli anni passati: a livello complessivo le lesioni più frequenti sono del tipo "contusioni, escoriazioni ed abrasioni" e la parte del corpo più frequentemente colpita è costituita dagli arti inferiori.

Ancora una volta il settore della pesca si differenzia dalle altre categorie di naviglio, facendo registrare tra le lesioni e le parti del corpo lese più frequenti, rispettivamente, "fratture, infrazioni e schiacciamenti" e "mani e dita".

SUMMARY

Reported accidents at work occurred between 2010 and 2014 record a stronger decreasing trend than the reduction of individuals exposed to the risk of injury. Only in 2012, an increase of the accidents occurred due to the sinking of the Costa Concordia cruise ship. Almost 98% of reported accidents concern events occurred at work; commuted accidents are fewer.

After a brief introduction on reported accidents, the analysis goes on to examine only the ones that caused absence above three days or permanent inability or death of the worker.

In about half of such cases, accidents occurred in the passenger ship category, being this latter the one with the highest concentration of workers, followed by the categories of goods transportation and fishing with regard to number of accidents. With reference to the 2010 - 2012 period, accidents caused temporary inability in 66.5%, permanent inability (grades from 1 to 100) in 33% and death of the worker in the remaining 0.5% of cases. It should be noted that 70% of death accidents occurred in the fishing sector.

Over 96% of the injured parties are males and over 90% are born in Italy.

Accidents took place mainly offshore, in about 65% of cases generally for all categories.

The examination of each shipping category shows that the highest percentage of accidents occurred offshore, almost 80% belongs to the fishing category.

Summer, during which passenger-transportation activities are more intense, is the period with the highest concentration of accidents.

The examination of accidents goes on with their breakdown by ESAW (European Statistics on Accidents at Work) according to three criteria useful to understand the manner in which such events occur: specific physical activity, deviation and contact. With reference to the most explanatory variable, deviation (abnormal situation, an unexpected event causing the accident), the highest number of accidents is caused by the fall of the worker.

The breakdown of events by type of injury and injured part of the body after the accident confirms the results obtained in past years' analyses: overall, the most frequent injuries are "bruises, scrapes and excoriations" while the most affected parts of the body are the lower limbs.

Once again, the fishing sector differs from the other shipping categories by recording "fractures, infringements, crushing" and "hands and fingers" as the most frequent injuries and injured parts of the body, respectively.