

# UN ESAME DEGLI EVENTI LESIVI MORTALI TRA GLI ADDETTI ALLA NAVIGAZIONE E ALLA PESCA MARITTIMA

**INAIL**

**2024**

**COLLANA SALUTE E SICUREZZA**



# UN ESAME DEGLI EVENTI LESIVI MORTALI TRA GLI ADDETTI ALLA NAVIGAZIONE E ALLA PESCA MARITTIMA

**INAIL**

**2024**

## **Pubblicazione realizzata da**

### **Inail**

Consulenza statistico attuariale

### **Autore**

Roberta Bencini<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Inail, Consulenza statistico attuariale

### **per informazioni**

**Inail** - Consulenza statistico attuariale

via Stefano Gradi, 55 - 00143 Roma

statisticoattuariale@inail.it

**www.inail.it**

© 2024 Inail

ISBN 978-88-7484-838-6

Gli autori hanno la piena responsabilità delle opinioni espresse nelle pubblicazioni, che non vanno intese come posizioni ufficiali dell'Inail.

Le pubblicazioni vengono distribuite gratuitamente e ne è quindi vietata la vendita nonché la riproduzione con qualsiasi mezzo. È consentita solo la citazione con l'indicazione della fonte.

Tipolitografia Inail - Milano, gennaio 2024

## Sommario

<b>Premessa</b>	4
<b>Gli incidenti con uno o più casi mortali</b>	5
<b>Alcune informazioni sul tipo di incidente</b>	11
<b>I casi mortali tra i tecnopatici</b>	14

## Premessa

In questo documento è riportato un esame degli eventi lesivi mortali, sia infortuni in occasione di lavoro che malattie professionali, registrati tra gli addetti alla navigazione e alla pesca marittima negli archivi dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail) - gestione Navigazione<sup>1</sup>. Non sono trattati gli infortuni in itinere.

I dati presenti nelle tabelle e nei grafici sono aggiornati al 31 ottobre 2023 e fanno riferimento agli infortuni con data di accadimento compresa negli anni 2006-2022 e alle malattie professionali con data di protocollazione della domanda ricadente nel sessennio 2017-2022.

Gli eventi lesivi esaminati sono quelli riconosciuti dall'Inail, anche quando nel documento non dovesse essere specificato.

Per quanto riguarda gli infortuni, il punto di partenza dell'analisi è costituito dagli incidenti in seguito ai quali sia stato registrato almeno un caso mortale, intendendo, per incidente, un evento dannoso nel quale può essere coinvolta la nave/imbarcazione, con conseguenze sulla vita di uno o più lavoratori, oppure un evento in occasione di lavoro che coinvolge uno o più lavoratori, senza impatto sul mezzo di trasporto.

A fronte di un incidente possono quindi essere registrati uno o più infortuni mortali.

Incidenti gravi, che abbiano provocato il decesso di soli passeggeri o di lavoratori non assicurati presso l'Inail nella gestione Navigazione, non sono presenti nelle tabelle e nei grafici riportati nei paragrafi che seguono.

Nel documento, in qualche caso, sono esposti dati di dettaglio per alcuni incidenti, quali i nomi delle navi o il numero di persone decedute, in quanto si tratta di eventi ampiamente trattati dai mezzi di comunicazione, non solo subito dopo l'accaduto, a causa della gravità dell'evento, ma anche per le inchieste e gli eventuali procedimenti giudiziari successivi.

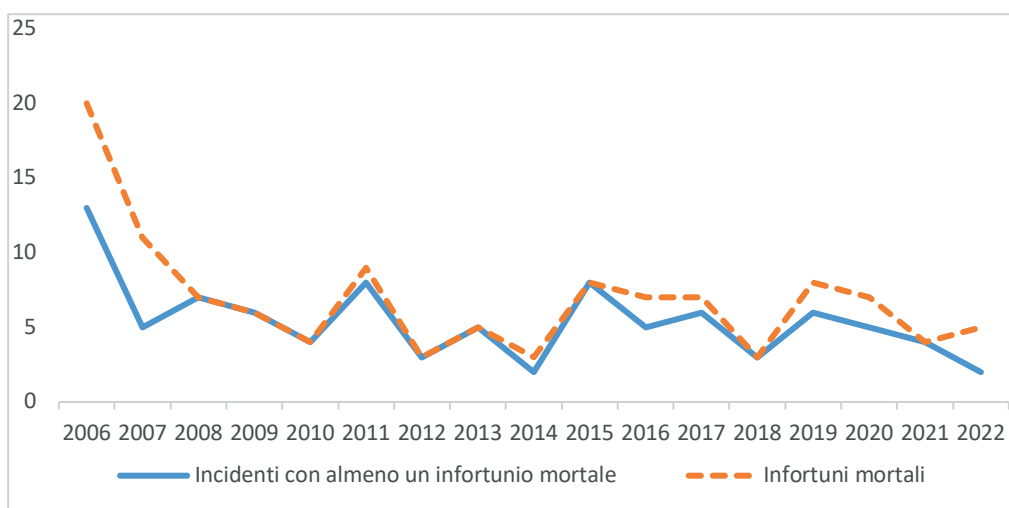
---

<sup>1</sup> Dall'esame è esclusa la cosiddetta piccola pesca, ossia quella esercitata da lavoratori autonomi o associati in cooperativa, per la quale l'assicurazione Inail contro gli infortuni e le malattie professionali ricade nella gestione Industria, Commercio e Servizi.

## Gli incidenti con uno o più casi mortali

L'andamento degli infortuni mortali e degli incidenti con uno o più decessi è piuttosto irregolare nel corso degli anni, come si può osservare nel grafico 1, nel quale è presente un picco, per entrambi i dati, nell'anno 2006, dovuto alla categoria della pesca costiera.

**Grafico 1 - Infortuni mortali in occasione di lavoro e incidenti con almeno un caso mortale in occasione di lavoro - Anni di accadimento 2006-2022**



Fonte: Archivi Inail

Nel periodo 2006-2022 sono stati registrati complessivamente 92 incidenti con almeno un caso mortale in occasione di lavoro (tabella 1).

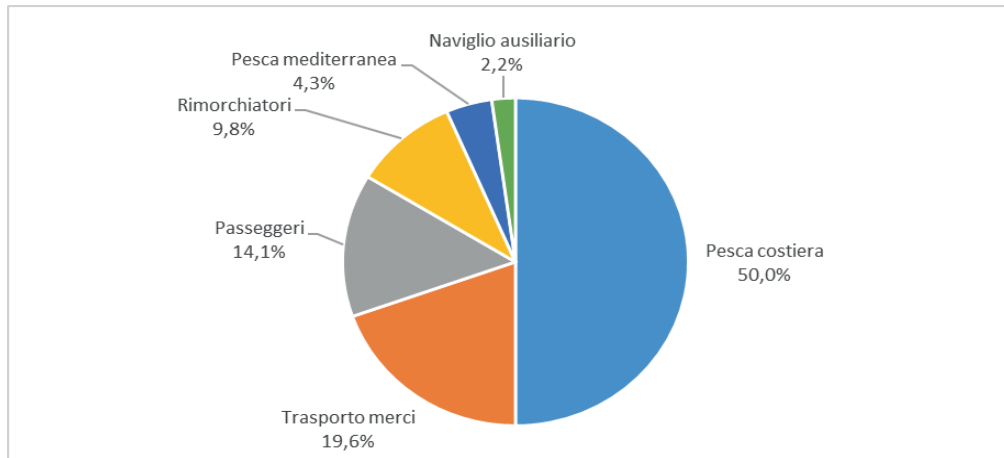
Gli incidenti a volte sono avvenuti coinvolgendo un singolo lavoratore, altre volte invece hanno coinvolto una parte o addirittura, nel caso di qualche peschereccio, l'intero equipaggio.

**Tabella 1 - Incidenti con almeno un caso mortale in occasione di lavoro per categoria di naviglio - Periodo di accadimento 2006-2022**

Categoria di naviglio	Numero incidenti
Pesca costiera	46
Trasporto merci	18
Passeggeri	13
Rimorchiatori	9
Pesca mediterranea	4
Naviglio ausiliario	2
<b>Totale</b>	<b>92</b>

Fonte: Archivi Inail

La metà degli incidenti è avvenuto nella categoria della pesca costiera<sup>2</sup> (grafico 2).

**Grafico 2 - Distribuzione degli incidenti con almeno un caso mortale in occasione di lavoro per categoria di naviglio - Periodo di accadimento 2006-2022**

Fonte: Archivi Inail

A fronte di 92 incidenti, gli infortuni mortali sono 117 e costituiscono circa lo 0,7% degli infortuni in occasione di lavoro complessivi avvenuti nel periodo 2006-2022

<sup>2</sup> La pesca costiera è quella esercitata lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia, mentre la pesca mediterranea è quella esercitata nel mare Mediterraneo, entro lo stretto di Gibilterra, lo stretto dei Dardanelli e il canale di Suez.

e riconosciuti dall'Inail, con o senza indennizzo, alla data di aggiornamento dell'archivio.

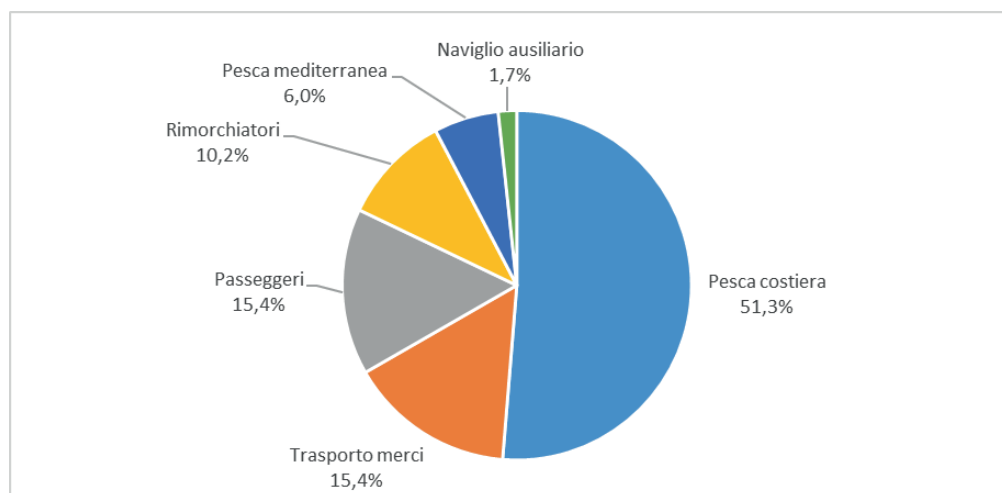
**Tabella 2 - Infortuni mortali in occasione di lavoro per categoria di naviglio - Periodo di accadimento 2006-2022**

Categoria di naviglio	Numero infortuni mortali
Pesca costiera	60
Trasporto merci	18
Passeggeri	18
Rimorchiatori	12
Pesca mediterranea	7
Naviglio ausiliario	2
<b>Totale</b>	<b>117</b>

Fonte: Archivi Inail

Come risulta dal grafico 3, si rileva una forte prevalenza di infortuni mortali nel settore della pesca costiera (circa 51%). Considerando insieme le due categorie della pesca costiera e di quella mediterranea, si raggiunge circa il 57% degli eventi lesivi mortali del periodo.

**Grafico 3 - Distribuzione degli infortuni mortali in occasione di lavoro per categoria di naviglio - Periodo di accadimento 2006-2022**



Fonte: Archivi Inail



Il 51,3% di infortuni mortali registrati nella categoria della pesca costiera denota un'alta rischiosità del settore; la distribuzione delle giornate complessive di lavoro svolte dall'insieme degli equipaggi di ciascuna categoria di naviglio<sup>3</sup> non è infatti simile a quella degli infortuni mortali in occasione di lavoro. Nel caso, ad esempio, della categoria passeggeri, il numero medio annuo delle giornate di lavoro complessivamente svolte dall'insieme dei lavoratori, calcolato sull'intero periodo 2006-2022, non è molto diverso dall'analogo numero medio rilevabile per la pesca costiera<sup>4</sup>. In conclusione, con giornate lavorate complessive non troppo diverse nell'intero periodo, la pesca costiera registra circa il 51% degli infortuni mortali mentre il trasporto passeggeri circa il 15%.

Se si osservano i dati delle tabelle 1 e 2, si nota come gli incidenti con almeno un caso mortale si siano verificati nel comparto della pesca (costiera e mediterranea), nella categoria passeggeri e in quella dei rimorchiatori.

Per la pesca costiera e mediterranea si contano 50 incidenti e 67 casi mortali, nella categoria del trasporto passeggeri gli incidenti sono 13 a fronte di 18 lavoratori deceduti, mentre nella categoria dei rimorchiatori gli incidenti sono 9 e i casi mortali 12.

Nella categoria della pesca in generale sono gli affondamenti a provocare più decessi contemporaneamente.

Nel trasporto passeggeri i sinistri che giustificano la differenza tra il numero degli incidenti e il numero degli infortuni mortali sono due. Il primo incidente è avvenuto nel 2007 nello stretto di Messina. Si tratta dello scontro nel quale rimase coinvolto l'aliscafo veloce "Segesta", impegnato nel trasporto dei pendolari tra Messina e Reggio Calabria, nel corso del quale persero la vita quattro membri dell'equipaggio. Il secondo incidente ha a che fare con il lavoro svolto negli spazi confinati ed è accaduto nel 2016 nella cisterna della nave passeggeri "Sansovino", che era ormeggiata nel porto di Messina. Nell'incidente morirono tre marittimi per le esalazioni di gas nocivi.

Nella categoria dei rimorchiatori un solo incidente, avvenuto nel 2022, ha provocato il decesso di più lavoratori<sup>5</sup>. Si tratta dell'affondamento di un rimorchiatore partito da Ancona e diretto in Albania con un pontone al traino<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Il numero di giornate di lavoro complessivamente svolte dall'equipaggio nell'anno è un dato dichiarato dai datori di lavoro in sede di autoliquidazione del premio assicurativo Inail.

<sup>4</sup> Questa somiglianza di dati vale solo per il valore medio calcolato sull'intero periodo, in quanto, per la pesca costiera si rileva una graduale diminuzione del numero di giornate lavorate annualmente dal complesso dei lavoratori, che crea un divario crescente con il dato della categoria del trasporto passeggeri.

<sup>5</sup> Il numero di lavoratori deceduti nello specifico incidente registrato negli archivi dell'Inail al 31 ottobre 2023, potrebbe essere soggetto a revisione. Si tenga presente che, in caso di affondamento, la presenza di dispersi può determinare un aggiornamento dei dati anche a distanza di parecchio tempo dall'incidente.

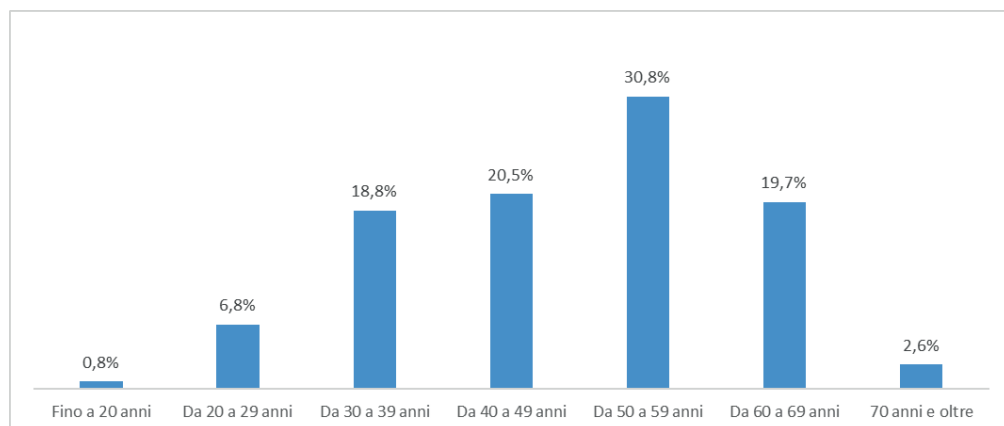
<sup>6</sup> Il pontone è un galleggiante usato come piattaforma per il trasporto di merci o per eseguire lavorazioni.

La ripartizione degli infortuni mortali per classe di età<sup>7</sup> decennale dell'infortunato è riportata nel grafico 4.

La classe con maggiore frequenza è quella che va dai 50 ai 59 anni con quasi il 31% dei casi.

L'età mediana<sup>8</sup> è pari a 51 anni.

**Grafico 4 - Distribuzione degli infortuni mortali in occasione di lavoro per classe di età dell'infortunato - Periodo di accadimento 2006-2022**



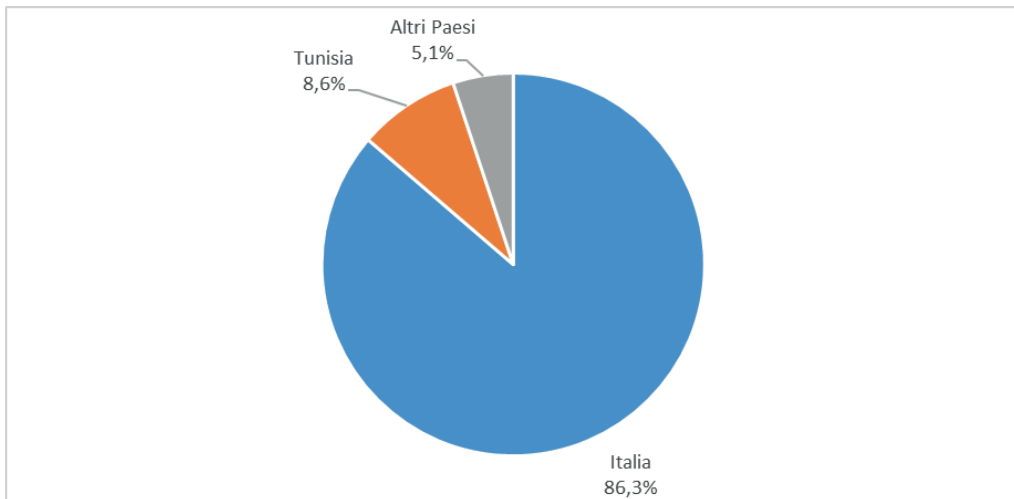
Fonte: Archivi Inail

In oltre l'86% dei casi, i lavoratori deceduti risultano nati in Italia. Tra i Paesi esteri di nascita, il più frequente è la Tunisia (8,6% dei casi). I lavoratori tunisini tradizionalmente svolgono la loro attività soprattutto nel comparto della pesca, che è quello nel quale si conta in assoluto il maggior numero di infortuni mortali.

<sup>7</sup> L'età, calcolata alla data dell'infortunio, è stata riportata ad un valore intero, arrotondando a 1 le frazioni di anno maggiori o uguali a 0,5 e a 0 le frazioni di anno inferiori a 0,5.

<sup>8</sup> Età che, nella serie di eventi lesivi mortali, ordinata (in senso crescente o decrescente) in base all'età dell'infortunato, lascia la metà dei casi alla sua sinistra e l'altra metà alla sua destra.

**Grafico 5 - Distribuzione degli infortuni mortali in occasione di lavoro per Paese di nascita - Periodo di accadimento 2006-2022**



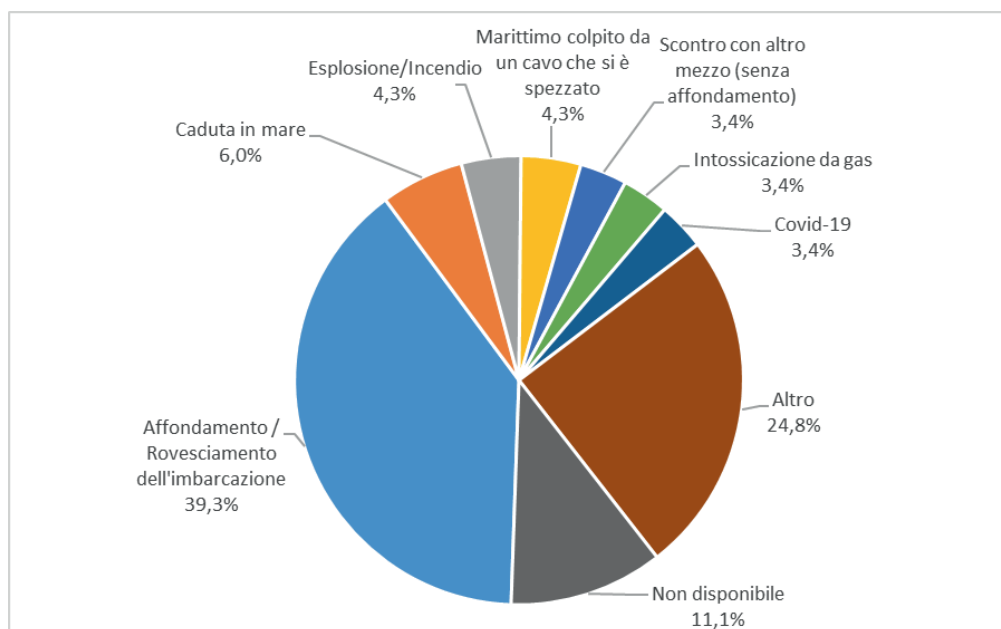
Fonte: Archivi Inail

## Alcune informazioni sul tipo di incidente

Le informazioni su come sia accaduto l'incidente sono state tratte dalle descrizioni riportate nelle denunce di infortunio presentate all'Inail e negli altri documenti a supporto. Sulla base di tali descrizioni si è poi provveduto a raggruppare gli infortuni mortali per tipologia di incidente.

Per circa l'11% degli infortuni mortali non è stato possibile ricavare informazioni<sup>9</sup>.

**Grafico 6 - Distribuzione degli infortuni mortali per tipologia di incidente - Periodo di accadimento 2006-2022**



Fonte: Archivi Inail

Quasi tutti i casi di affondamento o di rovesciamento dell'imbarcazione, che costituiscono gli incidenti più frequenti e rappresentano oltre il 39% degli infortuni mortali, si sono verificati nel comparto della pesca costiera e mediterranea. Soltanto in un incidente del 2022 l'affondamento ha coinvolto un rimorchiatore. A volte l'affondamento è la conseguenza di cattive condizioni meteorologiche, di repentini cambiamenti del tempo, che, in qualche caso, hanno determinato lo scontro del mezzo con il molo o con il faro.

<sup>9</sup> Tutti i casi mortali senza informazioni sono riconducibili ad infortuni oggetto di migrazione dagli archivi Ipsema agli archivi Inail. Ipsema, che era l'Istituto di Previdenza per il Settore Marittimo, è stato soppresso nel 2010, con la legge 30 luglio 2010 n. 122 di conversione del d.l. 31 maggio 2010 n. 78, e le sue funzioni sono confluite in Inail.

Tra i casi da segnalare ci sono anche l'imbarco di acqua in sala macchine per un malfunzionamento della strumentazione di bordo, con il conseguente affondamento dell'imbarcazione, o l'incagliamento del peschereccio a poche miglia dalla costa con successivo imbarco di acqua.

Ci sono poi stati casi di affondamenti dovuti a speronamento da parte di navi e incidenti per i quali non è stato possibile comprendere con certezza le cause per il mancato recupero del mezzo e per la perdita dell'intero equipaggio.

Il rovesciamento dell'imbarcazione è riconducibile per lo più a problemi riscontrati durante le operazioni di pesca, a carichi eccessivi o a difficoltà verificatesi al momento del recupero delle reti, che hanno fatto inclinare il mezzo trascinandolo poi in profondità.

Dai dati registrati negli archivi Inail, negli anni compresi tra il 2006 ed il 2022, gli affondamenti/rovesciamenti nel settore della pesca (costiera e mediterranea), che hanno provocato contemporaneamente la morte di più lavoratori, sono dieci.

Non sempre c'è stata la perdita di tutto l'equipaggio, in qualche caso l'intervento di pescherecci vicini a quello in difficoltà o il tempestivo aiuto fornito dai mezzi della guardia costiera ha consentito ai marittimi finiti in acqua di mettersi in salvo.

Spesso, in presenza di incidenti tanto gravi, emerge la connotazione specifica del lavoro nel comparto della pesca. Si tratta frequentemente di equipaggi composti, in tutto o in parte, da lavoratori della stessa famiglia, nella quale il mestiere e la conoscenza del mare sono stati tramandati da una generazione all'altra.

In un 6% dei casi l'infortunio è legato a una caduta in mare, dovuta a un evento accidentale, a un malore o a un'attività lavorativa che ha portato l'infortunato a sbilanciarsi fuoribordo in assenza dei necessari dispositivi di sicurezza.

Nel 4,3% dei casi il marittimo è stato colpito da un cavo che si è spezzato dopo essere andato in tensione. La rottura dei cavi è stata rilevata in fase di ormeggio, sui pontoni o durante il recupero delle reti da pesca.

Con la stessa frequenza (4,3%) si rilevano i casi di incendio/esplosione. Si tratta, ad esempio, di esplosioni di bombole di gas, di scoppi verificatisi durante i lavori di manutenzione del motore o, in un caso specifico, di un incendio avvenuto su una nave cisterna durante il carico di GPL. Quest'ultimo incidente si è verificato nel 2019 in un porto della Turchia.

Con la frequenza del 3,4%, si rilevano i casi di intossicazione da gas. In questa fattispecie rientra principalmente l'incidente avvenuto nel 2016 nella stiva della nave passeggeri Sansovino, nel quale hanno perso la vita tre lavoratori (il caso è già stato accennato nel secondo paragrafo del documento).

Nel 3,4% dei casi c'è stata una collisione con altro mezzo. In questa casistica rientra un unico incidente, escludendo i casi che sono già stati classificati come affondamenti, avvenuto nel 2007, che ha coinvolto un aliscafo veloce nello stretto di Messina, zona di traffico intenso, a causa del quale sono deceduti quattro marittimi (l'incidente è già stato accennato nel secondo paragrafo del documento). Sempre con la frequenza del 3,4% si sono verificati casi di Covid-19.

Con la frequenza rimanente (24,8%) si annoverano casi di parassitosi/malaria registrati in seguito a viaggi in Africa, casi di scomparsa durante la navigazione, malori, incidenti che hanno visto il marittimo trascinato in mare dopo essere rimasto impigliato nelle reti da pesca, ecc.

## I casi mortali tra i tecnopatici

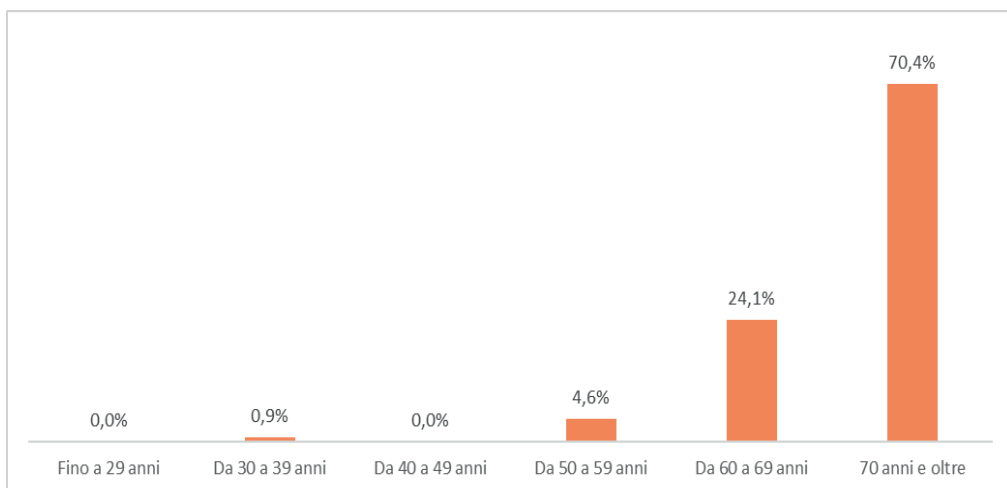
I casi mortali registrati tra i tecnopatici con malattie professionali denunciate e riconosciute dall'Inail sono stati esaminati per il sessennio di protocollazione della domanda 2017-2022.

I casi esaminati sono nel complesso 108 e rappresentano in media il 7,2% dei lavoratori con almeno una domanda di malattia professionale protocollata nel periodo sopra citato e riconosciuta dall'Inail.

I tecnopatici in esame sono tutti di sesso maschile e nati in Italia.

In oltre il 70% dei casi la richiesta di riconoscimento della malattia professionale è stata presentata a un'età del lavoratore non inferiore a 70 anni (grafico 7).

**Grafico 7 - Ripartizione dei casi mortali riconosciuti tra i tecnopatici per classe di età alla denuncia della malattia professionale - Periodo protocollo 2017-2022**

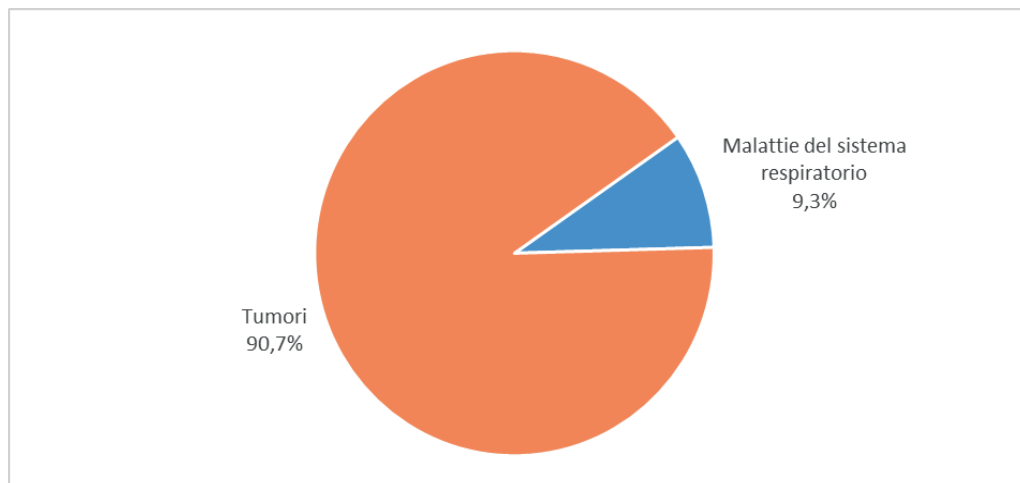


Fonte: Archivi Inail

La ripartizione secondo il settore della classificazione ICD-10<sup>10</sup> assegnato al momento del riconoscimento della malattia professionale è riportata nel grafico 8. Quasi il 91% dei casi con esito mortale è classificato tra i tumori, il rimanente 9% è costituito da malattie del sistema respiratorio.

<sup>10</sup> ICD (International Statistical Classification of Diseases, Injuries and Causes of Death) è una classificazione internazionale delle malattie, incidenti e cause di morte, stilata dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) e utilizzata per gli studi statistici ed epidemiologici. ICD-10 rappresenta la decima edizione della classificazione.

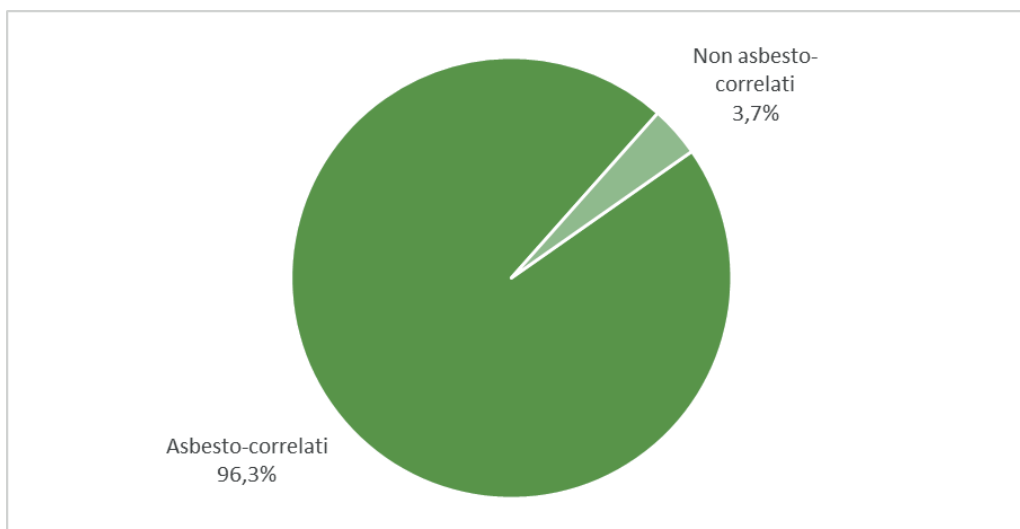
**Grafico 8 - Ripartizione dei casi mortali riconosciuti tra i tecnopatici per settore ICD-10 - Periodo protocollo 2017-2022**



Fonte: Archivi Inail

Nel complesso i casi mortali tra i tecnopatici per oltre il 96% sono dovuti a malattie asbesto-correlate (grafico 9).

**Grafico 9 - Ripartizione dei casi mortali riconosciuti tra i tecnopatici secondo l'esposizione all'amianto - Periodo protocollo 2017-2022**



Fonte: Archivi Inail



## Considerazioni finali

In molteplici occasioni si è avuto modo di sottolineare come la rischiosità della navigazione e della pesca marittima sia legata tanto alla tipologia di attività svolte quanto all'ambiente di lavoro, interno (dimensione, organizzazione, manutenzione degli spazi, ecc.) ed esterno (mare).

Il mare, oltre ad influire sull'ambiente di lavoro interno (stabilità della nave/imbarcazione, vibrazioni, ecc.), ha un impatto notevole sulle possibili conseguenze per i singoli lavoratori o addirittura per l'intero equipaggio in caso di incidente. Gli affondamenti ed i rovesciamenti delle imbarcazioni sono un esempio lampante delle conseguenze estreme alle quali l'equipaggio può essere soggetto. Le condizioni meteorologiche e le criticità che possono manifestarsi durante specifiche attività non esauriscono le fonti di rischio, alle quali possono aggiungersi, ad esempio, la presenza nello stesso specchio di acque di altre navi/imbarcazioni, i rischi corsi a volte dai pescherecci durante la loro presenza in acque internazionali o l'esistenza di zone soggette ad attacchi da parte dei pirati.

**INAIL - Direzione centrale pianificazione e comunicazione**

Piazzale Giulio Pastore, 6 - 00144 Roma  
dcpianificazione-comunicazione@inail.it

**[www.inail.it](http://www.inail.it)**

ISBN 978-88-7484-838-6