

**PUBBLICATO IL 22.05.2010 NEL SITO
“CIRCOLO CAPITANI LUNGO CORDO e di MACCHINA” di PROCIDA**

Forum PA 2010

Lunedì 17 maggio, nell'ambito del Forum PA 2010 tenutosi presso la nuova fiera di Roma dal 17 al 20 maggio, l'IPSEMA ha presentato le linee guida per l'accertamento dell'esposizione all'amianto dei marittimi.

IL Circolo Capitani e l'Associazione VAS Campania per la Campagna "BASTAMIANTO" hanno partecipato al Forum.

Il relatore (Dott. Agatino Cariola), dopo un breve excursus storico della normativa sull'amianto dei marittimi, si è soffermato sulle difficoltà incontrate da questi ultimi nell'ottenere il riconoscimento dei benefici previdenziali dopo la pubblicazione del D.M. del 27 ottobre 2004 che subordinava la certificazione dell'avvenuta esposizione alla presentazione del curriculum lavorativo che né gli armatori né le Direzioni Provinciali del Lavoro rilasciano. Poiché neanche la direttiva Sacconi è riuscita a risolvere il problema, il CIV ha sollecitato più volte il Governo affinché recepisca le indicazioni fornite dal Parlamento che invitava l'esecutivo ad emanare un'ulteriore circolare che consentisse ai marittimi di sostituire il curriculum lavorativo con l'estratto matricolare. Il Dott. Cariola ha accennato anche ad incontri avuti con le Direzioni Provinciali del Lavoro tesi a sollecitare l'applicazione di quanto previsto sia dal D.M. del 27 ottobre 2004 che dal decreto Sacconi.

Poiché tuttora nessuna di queste richieste è stata accolta, l'IPSEMA si è preoccupata di formulare alle proprie sedi delle linee guida per l'accertamento dell'esposizione per le domande complete di curriculum, in attesa che per le altre si giunga ad una chiarificazione definitiva. Queste linee guida si rifanno a due studi sull'esposizione all'amianto nel settore marittimo commissionati all'INSEAN e all'Università di Tor Vergata e presentati il 2 ottobre scorso a Taormina nell'ambito del WAC 2009.

STUDIO INSEAN –

Rifacendosi ai pochi dati messi a disposizione dalla letteratura, l'INSEAN divide l'esposizione in tre tipi: ambientale, indiretta e diretta. La prima è quella che si riferisce a tutti gli ambienti della nave quando in nessuno di essi c'è un intervento diretto di membri dell'equipaggio sul minerale in questione. Questo tipo di esposizione è valutata intorno alle 2 ff/litro.

Il secondo tipo di esposizione si riferisce alle fibre prodotte da un'attività su materiali in amianto e diffuse in altri locali attraverso le condotte di ventilazione. La valutazione dell'esposizione indiretta è praticamente parificata a quella ambientale.

L'esposizione diretta si riferisce al personale che per le loro mansioni intervengono direttamente per riparazioni o altro su coibentazioni in amianto. In questo caso la quantità di fibre che si disperde nell'aria circostante raggiunge un livello ben superiore alle 100 ff/litro.

Le conclusioni di questo studio sono che solo l'esposizione diretta è superiore al valore limite delle 100 ff/litro ed individua nel personale di macchina, elettricisti e carpentieri le

qualifiche che possono essere considerate esposte.

STUDIO UNIVERSITA' DI TOR VERGATA –

Rifacendosi a dati relativi ai principali studi radiologici e clinico-epidemiologici disponibili in letteratura, giunge alle stesse conclusioni dell'INSEAN affermando che solo per il personale addetto alle macchine vi è un effettivo aumento del rischio di contrarre malattie asbesto correlate.

Sulla base di queste risultanze l'IPSEMA certificherà l'avvenuta esposizione solo al personale di macchina, escludendo tutte le altre categorie. Inoltre saranno presi in considerazione solo gli imbarchi effettuati su navi battenti bandiera italiana per le quali è obbligatoria l'assicurazione presso l'IPSEMA, mentre per le navi battenti bandiera estera è volontaria. Verranno rilasciate certificazioni anche per un periodo inferiore ai dieci anni che potranno essere integrate da eventuali altre certificazioni ottenute per lavori diversi da quello marittimo. Per quanto riguarda le domande fatte dai marittimi colpiti da malattie asbesto-correlate già riconosciute dall'IPSEMA godranno una trattazione su corsia preferenziale. Poiché le domande fatte da alcuni marittimi procidani ad oggi non sono riuscite a trovare questa famosa "corsia preferenziale" e purtroppo alcuni degli interessati sono nel frattempo deceduti, abbiamo chiesto quale debba essere la procedura da seguire per ottenere la certificazione. Ci è stato risposto che il richiedente o un suo erede legittimo (e non altri per questione di privacy) deve recarsi presso la sede dell'IPSEMA competente con l'attestato rilasciato dall'Istituto stesso all'atto del riconoscimento della malattia come eziologicamente connessa con l'esposizione all'amianto e richiedere che l'istruttoria della sua domanda venga conclusa al più presto.

COMMENTO

CURRICULUM LAVORATIVO – Le D.P.L. (Direzioni Provinciali del Lavoro) non stanno facendo alcuno sforzo per risalire alla vita lavorativa del marittimo e le loro risposte alle nostre richieste sono diverse da Provincia a Provincia. A Napoli non hanno fatto altro che inviare all'IPSEMA l'estratto di matricola presentato dal marittimo vidimandolo senza aver fatto alcuna indagine preventiva. Tale procedura non ha sortito alcun effetto poiché l'IPSEMA ha ritenuto che il solo estratto di matricola vidimato da solo non fosse sufficiente per il rilascio della certificazione. Ho fatto notare al Dott. Cariola che è illusorio sperare che le D.P.L. rilascino i curriculum lavorativi; la risposta è stata che questa mia affermazione era troppo pessimistica. Spero che il dirigente del CIV abbia ragione, anche se resto della mia idea. Forse si potrebbero citare in giudizio le D.P.L. allo scopo di indurle a darci una risposta definitiva sulla fattibilità dell'applicazione del D.M. del 27 ottobre 2004 e della successiva direttiva Sacconi. In caso di risposta negativa, a quel punto il Ministero del Lavoro non potrà fare altro che prendere atto della inapplicabilità della normativa in questione. A tal proposito sarebbe utile, al fine della formazione del curriculum lavorativo, utilizzare la mappatura effettuata sulle navi fino al 1994 ai sensi del DM del Ministero della Sanità del 20 agosto 1999. La localizzazione e identificazione dell'amianto a bordo delle navi dei materiali contenenti amianto nonché gli interventi di bonifica effettuati successivamente a tale mappatura, contribuirebbero ancor più di qualsiasi certificazione, alla determinazione del lavoro svolto dai marittimi a contatto diretto con l'amianto

STUDI INSEAN E UNIVERSITA' DI TOR VERGATA – Che il personale di macchina sia quello maggiormente esposto al rischio di contrarre malattie asbesto-correlate è indubbio, ma ciò non toglie che l'esposizione ambientale e quella indiretta possano rappresentare

sicuramente un rischio (occorre ricordare sempre, che una sola fibra di amianto può causare il mesotelioma pleurico ed un numero altissimo di patologie oncologiche asbesto-correlate). Questi studi sono stati fatti con dati parziali e non hanno elementi per affermare che la concentrazione di fibre sulle navi costruite negli anni '70 e '80 fosse così bassa poiché in quegli anni non venivano effettuate misurazioni. I 2 studi asseriscono che solo per il personale di macchina il rischio di contrarre malattie asbesto correlate è tale da giustificare il riconoscimento dei benefici previdenziali; in particolare lo studio INSEAN rileva che solo nel caso di interventi su coibentazioni in amianto il valore di ff/lt è superiore di diversi ordini di grandezza alla soglia minima. Considerando che tali interventi non sono stati fatti per otto ore al giorno per un periodo di dieci anni si arriva alla conclusione che i molti casi di malattie asbesto correlate che hanno colpito questi marittimi sono state causate da una concentrazione ben al di sotto della soglia delle 100 nff/lt. A questo punto, dunque, non si può escludere che anche il resto del personale che svolge la propria attività in luoghi diversi possa essere considerato come marittimo a rischio. La verità è che su questi argomenti non c'è alcuna certezza e le normative sono state fatte tenendo soprattutto conto dei fondi disponibili.

DISPARITA' TRA NAVI BATTENTI BANDIERA ITALIANA E NAVI CON BANDIERA ESTERA – Questa diversità di trattamento tra marittimi imbarcati su navi italiane e quelli imbarcati su navi battente bandiera estera è iniqua per diverse ragioni.

Visto che l'Ente pagatore sarebbe l'INPS presso il quale tutti i marittimi senza distinzione hanno versato i propri contributi, non si capisce perché fare queste distinzioni.

Nei casi in cui l'Armatore proprietario della nave battente bandiera estera abbia versato volontariamente i contributi presso l'IPSEMA, i marittimi imbarcati su quella nave hanno gli stessi diritti dei colleghi imbarcati su navi italiane.

Prima che le pratiche dei marittimi venissero trasferite all'IPSEMA, l'INAIL aveva il compito di accertamento dell'esposizione anche per i lavoratori non coperti da assicurazione obbligatoria gestita da tale Istituto, pertanto non si capisce perché l'IPSEMA non possa fare altrettanto per i marittimi in toto.

Il Forum è terminato con l'invito ai sindacati ad ulteriori incontri per trovare una linea comune intesa ad indurre il governo ad emanare un'ulteriore circolare che consideri l'estratto matricolare come curriculum lavorativo.

Antonio Lubrano Lavadera