

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

8.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MAGGIO 2004

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LINO DUILIO

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

8.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 6 MAGGIO 2004

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE LINO DUILIO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:			
Duilio Lino, <i>Presidente</i>	3	Calamita Maria Clotilde, <i>Direttore generale dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)</i>	5, 9, 10
INDAGINE CONOSCITIVA SUI RISULTATI DELL'ESAME DEI BILANCI CONSUNTIVI PER IL 2002 E PREVENTIVI PER IL 2003 DEGLI ENTI GESTORI DI FORME OBBLIGATORIE DI PREVIDENZA E ASSISTENZA SOCIALE		Parlato Antonio, <i>Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)</i>	4, 7
Audizione dell'avvocato Antonio Parlato e della dottoressa Maria Clotilde Calamita, presidente e direttore generale dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA):		Treu Tiziano (MARGH-DL-U)	6
Duilio Lino, <i>Presidente</i>	3, 6, 7, 10	Vanzo Antonio Gianfranco (LNFP)	6, 9
		ALLEGATO:	
		Documentazione consegnata dal presidente e dal direttore generale dell'IPSEMA	11

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LINO DUILIO

La seduta comincia alle 8,45.

(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 impianti audiovisivi a circuito chiuso.

(Così rimane stabilito).

Audizione dell'avvocato Antonio Parlato e della dottoressa Maria Clotilde Calamita, presidente e direttore generale dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sui risultati dell'esame dei bilanci consuntivi per il 2002 e preventivi per il 2003 degli enti gestori di forme obbligatorie di previdenza e assistenza sociale, l'audizione del presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo, avvocato Antonio Parlato, e del direttore generale del medesimo Istituto, dottoressa Maria Clotilde

Calamita. È inoltre presente il dottor Agatino Cariola, direttore del settore finanze e patrimonio.

Ringrazio i nostri ospiti per la loro presenza.

Rammento che l'esame della relazione sul bilancio consuntivo 2002 e preventivo 2003 relativi all'IPSEMA non ha evidenziato aree di particolari criticità da approfondire in questa sede. La natura del controllo esercitato dalla Commissione, che riguarda non solo la gestione di breve, ma anche quella di medio e lungo periodo e la possibilità che esperienze positive nella gestione di un Ente possano essere fatte proprie da altri enti, rendono peraltro utile acquisire maggiori informazioni relativamente ai temi maggiormente rilevanti per la vita dell'Istituto.

Mi riferisco in particolare al tema della gestione caratteristica, a quello della redditività del patrimonio, nonché a quello relativo all'attività svolta per conto dell'INPS.

In ordine alla gestione caratteristica, sarebbe interessante avere a disposizione un maggior dettaglio informativo relativamente al rapporto entrate contributive (al netto dei trasferimenti da parte dello Stato) e prestazioni erogate (di competenza dell'Istituto), alla quota dei trasferimenti attivi (sgravi contributivi), al numero degli iscritti e delle prestazioni istituzionali erogate (queste ultime per tipologia).

In particolare, è interesse della Commissione conoscere l'evoluzione dei dati sopracitati negli ultimi esercizi nonché

avere visibilità delle proiezioni che l'Istituto ha formulato per i prossimi anni, anche in relazione alle dinamiche del mercato del lavoro di riferimento.

Un altro aspetto che sarebbe interessante affrontare è quello relativo alla redditività del patrimonio complessivo dell'IPSEMA (immobiliare e attività finanziarie), anche alla luce delle recenti modifiche della sua composizione per effetto dei processi di cartolarizzazione degli immobili.

Terzo aspetto che ritengo meritevole di approfondimento è quello relativo all'attività che l'IPSEMA svolge per conto dell'INPS.

Do ora la parola al presidente per l'illustrazione della relazione.

ANTONIO PARLATO, *Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. Signor presidente, ringrazio lei ed i membri della Commissione in maniera non formale, in quanto avverto la necessità di avere con il Parlamento un confronto continuo che consenta all'Ente, che da tre mesi ho l'onore di presiedere, di avere la capacità di valutare, sulla base di indirizzi governativi e parlamentari, quale sia il futuro del proprio ruolo.

Un passaggio dell'intervento introduttivo del presidente fa riferimento alle prospettive più vaste del mercato del lavoro e di quant'altro ad esso possa afferire. Tali prospettive vedono l'Ente particolarmente attento alla dinamica economica e sociale che si muove prepotentemente al di fuori dell'Istituto, per comprendere se e come si possa aumentare ed accrescere la propria missione sia sulla base di nuove funzioni e compiti che potrebbero essergli assegnati, sia razionalizzando la distribuzione di compiti, oggi malamente distribuiti tra i due enti previdenziali che si occupano della tutela dagli infortuni dei lavoratori, sia in relazione ad evidenti problemi di cassa che, anche se ci lasciano assolutamente tranquilli fino al 2010, tuttavia incidono pesantemente sulla capacità di accrescere,

attraverso la liquidità, il novero delle iniziative da assumere, in particolare nel campo della prevenzione.

Su questo piano il contesto è di straordinario interesse. Tutte le prospettive relative al cosiddetto progetto Marco Polo ai fini del trasferimento via mare delle merci, che il Parlamento europeo ha deciso debbano essere avviate passando dal ferro e dalla gomma al mare, ed al notissimo progetto delle cosiddette autostrade del mare, nonché le vicende connesse ad una crescita del comparto marittimo nel suo complesso che, secondo gli ultimi dati del Censis, raggiunge il 2,3 per cento del PIL, ci inducono a ritenere che esista una evoluzione positiva del comparto produttivo, rispetto al quale l'Istituto deve porsi con attenzione.

Sono conscio che lei, signor presidente, e i membri della Commissione avete seguito la proposta, affacciata anche in un convegno e che penso verrà ribadita dal nuovo CIV, della ambizione dell'Istituto a divenire l'ente assicurativo dei trasporti. Ciò significherebbe razionalizzare la copertura previdenziale rispetto ai contesti. Non intendo citare la crisi dell'Alitalia, ma è evidente che il contesto particolare in cui si svolge il lavoro marittimo ed anche quello aereo mostra singolari e sconcertanti coincidenze. Abbiamo la stessa tipologia di malattie professionali, asbestosi ed ipoacusia, che si verifica sia nel trasporto aereo sia in quello marittimo ma, non avendo la copertura, non possiamo realizzare sinergie ed economie di scala.

Stare attenti alla dinamica di quanto avviene al di fuori dell'Ente, salvo naturalmente vedere cosa intenderanno fare al riguardo il Parlamento e il Governo, mi sembra un atteggiamento di saggezza. Le ambizioni dell'Ente sottolineate in passato dal CIV (e che, mi si dice, lo saranno anche nell'immediato futuro grazie al nuovo insediamento dell'organo) ci fanno rimanere attenti all'evoluzione positiva del comparto marittimo nel suo complesso anche in relazione alle nuove funzioni che nel Mediterraneo, sicuramente, il trasporto marittimo, nella prospettiva di breve e medio termine, assumerà.

Esistono, inoltre, problemi di razionalizzazione. L'Istituto non copre la navigazione fluviale né la piccola pesca, essendo entrambi i comparti assicurati dall'INAIL.

Senza naturalmente danneggiare l'INAIL, io ritengo che una razionalizzazione che integri le nostre funzioni consenta di accrescere non soltanto la nostra missione, ma anche quell'apporto contributivo che noi vorremmo mantenere fermo sul piano della entità delle somme richiesto, accrescendolo quantitativamente per equilibrare i ritardi derivanti: dai versamenti degli oneri fiscali effettuati in ritardo da parte dello Stato; dal blocco di tesoreria, sicuramente pesante; dalla definizione della liquidazione del nostro patrimonio immobiliare, il nostro patrimonio è stato infatti interamente cartolarizzato, eccettuati i beni strumentali, senza che potessimo entrare in possesso della quota a noi spettante sulla carta, se non in parte.

Credo che una particolare attenzione dovrebbe essere prestata ad una sorta di singolare discrasia che incide sull'ente. Noi abbiamo soltanto 237 dipendenti, recentemente aumentati a 270 attraverso le dovute autorizzazioni ministeriali. La nostra sede centrale è a Roma, mentre le sedi compartimentali sono a Napoli, Genova, Trieste e Palermo. Inoltre, abbiamo due centri operativi, uno a Molfetta e un altro a Mazzara del Vallo, e ne stiamo aprendo un altro a Messina. La mancanza di risorse del personale, però, si accompagna a quella delle risorse economiche, per cui il problema che mi tormenta ogni giorno, quello di verificare l'efficacia e l'efficienza della nostra azione, si scontra da una parte con queste carenze di cassa, dall'altra con le doverose direttive ministeriali volte a migliorare l'efficienza degli enti pubblici economici e non, che ci caricano ogni giorno di nuove responsabilità. Quando si assegnano compiti, come spesso ci capita, sulla base di direttive del ministro Stanca o su quelle del ministro Mazzella, che tendono a migliorare la qualità della gestione bisogna anche fare i compiti con la carenza di disponibilità economica e di personale. È chiaro che in un quadro di rilancio complessivo ed organico della

struttura dell'ente sarà possibile perseguire non solo i criteri di efficienza ed economicità, ma fare tutto quanto viene richiesto.

Spero che l'intera Commissione sia d'accordo con l'impostazione data recentemente dal ministro Maroni al momento dell'insediamento del nuovo CIV dell'ente, quando ha precisato che per l'IPSEMA esiste un futuro che passa attraverso la valorizzazione della specificità dell'ente, perché le tutele che deve garantire a quel particolare contesto di sua competenza devono essere le più ravvicinate possibile, facendo sì che l'ente non solo possa, ma debba sopravvivere.

Per fornire una maggiore puntualità sui dati e gli elementi direttamente connessi all'attività dell'ente lascio ora la parola al direttore generale.

MARIA CLOTILDE CALAMITA, *Direttore generale dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. Ho avuto occasione di leggere le valutazioni elaborate dalla Commissione durante la disamina dei bilanci del nostro ente, in cui ha avuto modo di apprezzare il miglioramento della situazione economica e finanziaria dell'Istituto che si presenta favorevole anche per questo anno.

Infatti, la gestione dell'ente si caratterizza non soltanto nella rivendicazione di un ruolo specifico: la situazione di un sistema di previdenza di una categoria si valuta, oltre che sulla capacità dell'ente gestore del sistema di offrire un servizio qualitativamente elevato, anche nella capacità di rispondere alle azioni richieste dall'evoluzione del sistema.

Oggi il nostro Istituto non gestisce lo stesso sistema che un tempo gestivano le ex Casse Marittime. Il sistema previdenziale della categoria è destinato ad evolversi: il presidente ha parlato prima di un sistema integrato, oggi le normative nazionali, comunitarie e internazionali vanno nella direzione del riconoscimento di un sistema integrato di tutela per il lavoratore, si tratta poi di stabilire come realizzare in maniera efficace tale sistema di garanzia. Nel caso del settore marittimo il

sistema garantisce al lavoratore una tutela che oggi non si ferma più alle malattie professionali e agli infortuni, ma invade anche la sfera degli eventi inabilitanti. Da qui anche la focalizzazione sulla malattia che noi gestiamo per legge. Il nostro sistema di tutela del settore marittimo si va ampliando perché intende coprire molti dei vari segmenti produttivi del mercato del lavoro. Uno degli ultimi decreti legislativi in attuazione della legge di riforma del settore della pesca va verso questa direzione nell'intento di adeguarsi alle normative europee. Ormai la gestione del sistema va vista in un contesto di ampio respiro. Rispetto ai suoi compiti storici e ai compiti che il futuro lascia intravedere per l'ente, la situazione è stabile e sufficientemente solida dal punto di vista finanziario. Naturalmente la situazione deve tener conto anche di variabili economiche che potranno influenzare il quadro di riferimento dei bilanci dell'istituto. Il presidente Duilio faceva prima riferimento alla redditività del patrimonio complessivo.

Mi preme evidenziare che nel bilancio di previsione del 2004, proprio in direzione del mantenimento di un risultato gestionale nel medio termine, l'istituto ha adottato una strategia che ha tenuto conto della riduzione di redditività del patrimonio complessivo dell'ente. La situazione patrimoniale dell'ente è completamente mutata, a causa di fattori esterni, quali l'andamento del mercato mobiliare e il processo di dismissione del patrimonio, processo che ha depauperato il patrimonio di tutti gli istituti.

L'Istituto gestisce il sistema di assicurazioni attraverso il finanziamento a capitalizzazione e assicura il capitale attraverso una riserva matematica per la copertura delle rendite erogate legata all'attuale tasso di rendimento del patrimonio che, come evidenziato anche da questa Commissione, è diminuito rispetto agli anni scorsi. Tutto ciò è avvenuto senza aumentare la quota contributiva a carico degli armatori, lasciando quindi inalterato il costo del lavoro.

Si è quindi adottato un tasso di rendimento del patrimonio inferiore a quello attuale e si è mantenuto inalterato il contributo richiesto agli armatori. Al tempo stesso, si è deciso di utilizzare gli avanzi di esercizio determinati negli anni precedenti per garantire, da un lato, la situazione economico-patrimoniale dell'ente, dall'altro il mantenimento dello stesso costo del personale per le imprese armatoriali.

Come la Commissione stessa ha evidenziato, la tendenza alla diminuzione delle spese di funzionamento rispetto al peso delle prestazioni istituzionali, che aumentano in riferimento alle attività complessivamente gestite dall'Istituto, come il danno biologico o le forme di ristoro economico previste per le patologie derivanti dal settore, è una tendenza destinata a stabilizzarsi. Questa valutazione, comunque, deve essere proiettata in una logica di sviluppo delle azioni dell'ente per i suoi fini istituzionali, nell'ottica di una visione del sistema di previdenza del settore marittimo caratteristico e specifico, ma si amplia in relazione alla funzione sociale di tutela dei lavoratori.

PRESIDENTE. Do la parola ai colleghi che desiderano intervenire.

TIZIANO TREU. Mi fa piacere che si guardi al futuro con fiducia e credo che sarà molto importante il ruolo che potrà giocare l'allargamento della base degli utenti, mentre mi sembra molto più complicata l'idea di un ente che copra tutto il sistema del trasporto. È comunque necessaria una razionalizzazione dell'intero settore.

Come prima questione, vorrei chiedere quali sono le dinamiche del lavoro previste nei prossimi anni, a situazione strutturale costante. Come seconda questione, vorrei sapere che tipo di interventi vengono realizzati dal vostro Istituto nel settore della prevenzione.

ANTONIO GIANFRANCO VANZO. Vorrei sapere se sia possibile avere il resoconto dettagliato di quanti hanno be-

neficiato della legge n. 257 nel settore marittimo, ripartiti nei vari settori di impiego, dal 1992 ad oggi.

PRESIDENTE. Anch'io rivolgo una brevissima domanda. Mi riferisco alle malattie professionali e in particolar modo all'asbestosi, malattia legata al problema dell'amianto, di cui il Parlamento si sta occupando. Vorrei sapere quali sono le malattie denunciate, le relative cause e qual è l'opera di prevenzione prevista per questo tipo di patologia. Do la parola ai nostri ospiti per le repliche.

ANTONIO PARLATO, Presidente dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA). Vi ringrazio per le domande rivolte; per dare risposte adeguate debbono essere fatte ulteriori specificazioni. Naturalmente, per le parti di dettaglio ricorrerò all'ausilio del direttore generale.

Il mercato del lavoro in questo settore è sostanzialmente in crescita, indipendentemente dalla « nazionalità » europea. Infatti, negli anni passati, di intesa con i sindacati e gli armatori, furono assorbite le potenzialità dei lavoratori extracomunitari per le navi da carico, escludendo quindi la pesca e il diporto. Tuttavia la copertura assicurativa non fu assegnata all'IPSEMA, creando una disparità di trattamento all'interno dell'equipaggio. La totalità degli armatori preferì che questi lavoratori fossero coperti dal cosiddetto P&I club, *Protection and Indemnity club*, che prevedeva una specie di compenso forfettario, molto poco garantista rispetto a quelli assicurati in termini sociali dalla civiltà occidentale ed europea.

Oggi il problema si sta riproponendo con forza, perché nelle Commissioni parlamentari competenti si ritiene di introdurre i lavoratori extracomunitari anche sul naviglio da pesca, con l'esclusione del comandante. Mi chiedo chi farà la copertura. Se intendiamo offrire pari opportunità, i minimi delle nostre prestazioni previdenziali dovrebbero essere loro assicurati. Vi è comunque una crescita indiscutibilmente ampia del mercato del lavoro nel suo complesso.

Il trasporto marittimo, senatore Treu, giocherà nel Mediterraneo un enorme ruolo perché, avviandoci ad una auspicabile pace politica e civile, i rapporti di scambio si svolgeranno grazie al trasporto marittimo. Permangono però due aree di perplessità, costituite da Cipro e Malta, che sono ai vertici delle bandiere ombra nel mondo. Il processo di allargamento dovrà recuperare questa situazione perché, ovviamente, una nave che batte bandiera ombra è anche quella che ha una gestione « allegra » della sicurezza della navigazione e degli infortuni.

Per quanto riguarda le similitudini fra il trasporto aereo e quello marittimo e l'opportunità di una razionalizzazione di comparti che non ci appartengono (dato che con il passare di molte legislature si sono accumulate incoerenze), la necessità sarebbe di avere una crescita organica e non graduale, anche se l'IPSEMA sarà comunque lieto di entrare nei piccoli campi se il nostro ruolo dovesse essere maggiore.

La situazione dell'Alitalia non attiene soltanto a questa azienda ma al sistema aereo nel suo complesso. Vi sono indicazioni di malattie professionali e infortuni assolutamente uguali. Percentuali particolarmente notevoli, il 5 per cento, di scivolamento sul ponte della nave e, altro 5 per cento, di scivolamento sulle scale riguardano la instabilità del contesto in cui si muove la nave o l'aereo. Ripeto — il Parlamento lo ha già fatto con indicazioni di massima — alcune specificità del trasporto aereo sono uguali a quelle marittime.

L'ipoacusia bilaterale deriva in tutti i casi da una mancata definizione della parte applicativa del decreto legislativo n. 271 del 1999 che, fissando bene determinate specificità della nostra funzione, ha individuato elementi legati alla instabilità del lavoratore a bordo sia dell'aereo sia della nave dovuti al contesto particolare in cui il trasporto avviene. Le condizioni meteo marine pongono all'equipaggio della nave le medesime difficoltà poste dalle condizioni atmosferiche precarie al comandante dell'aereo, ma con una spe-

cificità singolare. Mi permetto di aggiungere una riflessione personale, avendo svolto per vent'anni la professione di avvocato marittimista. La nave come l'aereo navigano, secondo la cultura ormai consolidata, sia con il bello sia con il cattivo tempo. Ciò comporta una tale specificità nel settore che è evidente che gli infortuni da scivolamento (complessivamente il 10 per cento) incidono stante la particolarità del contesto in cui ha luogo la navigazione.

Vi è poi un altro aspetto che riguarda una gradita provocazione effettuata dal senatore Treu circa la prevenzione. Si tratta di capire cosa vogliamo e possiamo fare. Per il primo aspetto siamo sicuri. In merito a ciò che possiamo fare dobbiamo invece compiere un notevole salto di qualità nelle funzioni di controllo della sicurezza della navigazione, della qualità del lavoro e della vita a bordo che non sono ottimali. Si calcola che l'1 per cento dei marinai si droghi o sia alcolizzato. Naturalmente mi riferisco a coloro che sono costretti a lunghissime navigazioni, dove si verifica un disadattamento rispetto alle condizioni esistenziali proprie. Si può arrivare a periodi di lontananza da casa di tre o quattro mesi e occorre considerare anche che non esiste più la sosta nei porti come una volta, dato che in molti casi oggi si scarica in rada senza che il marinaio scenda a terra.

Queste specificità fanno sì che due malattie siano più ricorrenti: l'ipoacusia, derivante dai motori assordanti presenti a bordo delle navi e degli aerei, e l'asbestosi, su cui recentemente il Parlamento ha legiferato. Siamo in attesa di decreti attuativi che definiscano meglio i due ambiti della questione, quello della malattia professionale, riguardante sia il trasposto aereo sia quello marittimo, e la scelta compiuta anni fa dal Parlamento, e successivamente ribadita, relativa al rischio corso, rispetto al quale alcuni benefici previdenziali, pensionistici vengono assicurati qualora un certo quantitativo (100 fibre per litro d'aria) sia stato ingerito dal lavoratore entro dieci anni.

Riguardo poi al ruolo della prevenzione, una cosa è utilizzare il sistema

informatico dell'istituto per capire che, per fare un esempio, ci sono stati 150 casi di rottura del cavo di acciaio che lega la nave alla banchina, un'altra è passare alla prevenzione vera e propria. Noi stiamo studiando una ipotesi di trasformazione, attraverso l'analisi dei dati relativi alle cause dei sinistri, che consenta l'elaborazione del dato. Può essere indicativo delineare il percorso sul quale in questi mesi stiamo tentando di muoverci. Quando si spezza, il cavo di acciaio decapita il marinaio oppure lo colpisce con esiti quasi sempre mortali. Studi effettuati dal CNR negli scorsi anni fanno ritenere certo che il rivestimento del cavo rallenta il colpo di frusta diminuendo la forza con cui colpisce il lavoratore. Ci stiamo chiedendo, allora, se la prevenzione non debba forse riguardare anche la caratteristica meccanica.

Seguendo questa direzione ho avviato un discorso con Fincantieri, che attende ancora dei riscontri, per vedere se i loro uffici tecnici possono ipotizzare caratteristiche costruttive navali che rispondano meglio alla casistica dei sinistri che si verificano. Talune scelte fatte dal Parlamento, anche di recente, presentano rilevanti aspetti positivi. Ad esempio, la legge sulla nautica ha introdotto un nuovo elemento che accresce la missione dell'ente (ovviamente senza prevedere risorse finanziarie adeguate); infatti l'articolo 3 della legge, che risale al 1993, ha inaugurato un nuovo settore produttivo: il noleggio da diporto. Precedentemente a questa data, la nautica da diporto prevedeva esclusivamente la proprietà come tipologia di possesso e di utilizzo. Quando i proprietari si sono resi conto che il costo della gestione del natante era enorme hanno tentato un percorso alternativo perfezionato poi in Francia. L'idea di fondo è stata quella di rendere possibile il noleggio della barca armata ed equipaggiata nei mesi in cui il proprietario non la utilizza. In Francia addirittura è stata realizzata una cantieristica da diporto finalizzata al noleggio, con vere e proprie società che lo gestiscono.

Tutto questo comporta l'accrescimento delle normali funzioni del diporto, rispetto al quale non mi dispiace cogliere questa occasione, che riguarda il naviglio da diporto e le navi da pesca, per segnalare l'esistenza del lavoro sommerso in questi settori. Infatti, nel settore della nautica da diporto registriamo pochissimi incidenti, probabilmente perché non sono denunciati tutti gli equipaggi esistenti: tutti i dati in nostro possesso sono anche, purtroppo, largamente relativi rispetto al fenomeno del lavoro nero, che colpisce in particolare il naviglio da pesca e da diporto, mentre è quasi assente per le navi da carico.

MARIA CLOTILDE CALAMITA, *Direttore generale dell'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA)*. L'andamento del settore è stato ben chiarito dal presidente, si tratta di vedere come gestirlo in termini di sicurezza del lavoro, per quanto riguarda l'attività di prevenzione nel settore marittimo, ricordo che essa è stata inserita soltanto nel 1999 attraverso il decreto legislativo n. 271, quindi molto dopo la legge generale per i lavoratori a terra. Ciò, naturalmente, denota come la prevenzione sia un aspetto non troppo sentito da chi si deve fare carico dei problemi di sicurezza nel settore marittimo.

Il decreto legislativo affida all'IPSEMA attività di informazione, consulenza ed assistenza, pertanto noi ci stiamo attrezzando su questi tre aspetti dell'attività di prevenzione per sfruttare il bagaglio di informazioni e di consulenza che possiamo fornire ai vari organismi interessati. Ricordo, tra l'altro, che per il settore marittimo la prevenzione viene affidata alle capitanerie di porto, che la gestiscono con difficoltà, tanto che l'Istituto, proprio per creare una sinergia migliorativa, sta elaborando alcuni protocolli di intesa sulla materia proprio per sostenere la prevenzione. In sostanza, nel nostro settore si deve ancora sviluppare la cultura della prevenzione, tenendo presente poi che il decreto legislativo n. 271 del 1999 è an-

cora incompleto, nel senso che non sono ancora stati emanati i decreti regolamentari per la sicurezza a bordo di determinati comparti.

Per quanto riguarda invece le malattie professionali, è ben noto che l'ipoacusia non era stata riconosciuta come malattia tabellare, quindi ha a suo tempo costretto il lavoratore a farsi carico dell'onere della prova. Di fronte al moltiplicarsi di azioni giudiziarie si sono adottati dei criteri, cercando di regolamentare l'intervento nell'erogazione delle prestazioni, riconoscendo a priori l'ipoacusia per determinate categorie (ad esempio i radiotelegrafisti). Tuttavia si tratta di aspetti che dovrebbero essere regolamentati da un punto di vista normativo.

Nell'ambito di un'apposita commissione per il riesame delle malattie tabellari, della quale facciamo parte, ai sensi del decreto legislativo n. 38 del 2000, abbiamo fatto presente l'esigenza di inserire in apposite tabelle alcune patologie legate al settore marittimo.

Per quel che riguarda l'asbestosi, le richieste relative al riconoscimento della malattia professionale a fini previdenziali non esauriscono la questione, perché si tratta di una patologia che spesso si manifesta dopo moltissimi anni, spesso più di dieci, dall'esposizione all'amianto.

Il problema della valutazione dell'esposizione all'amianto del lavoratore marittimo in termini di costi della relativa prestazione previdenziale non esaurisce la valutazione della situazione. Si tratta sicuramente di una malattia che è caratteristica del settore marittimo e questo fatto deve portare al riconoscimento di una sua specificità.

Nel campo della prevenzione svolgiamo un'attività di rilevazione, di informazione ed assistenza, ma occorre un'armonizzazione a livello normativo affinché la tutela del lavoratore sia garantita il più possibile.

ANTONIO GIANFRANCO VANZO.
Vorrei soltanto ribadire la richiesta già

fatta. Mi piacerebbe avere un resoconto sui dati relativi all'applicazione della legge n. 257 nel settore marittimo, dal 1992 ad oggi.

MARIA CLOTILDE CALAMITA, *Direttore generale dell'IPSEMA*. Sì, certamente. Provvederemo ad inviare alla Commissione i dati richiesti dal senatore Vanzo.

PRESIDENTE. Dispongo che la documentazione relativa all'Istituto di previdenza per il settore marittimo (IPSEMA) sia pubblicata in allegato al resoconto

stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

Ringrazio i nostri ospiti per la loro partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,40.

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

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 27 maggio 2004.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO

L'esame dei bilanci 2000/2001 relativi all'IPSEMA hanno consentito alla Commissione Bicamerale di Controllo degli Enti previdenziali di apprezzare il miglioramento della situazione economico-finanziaria nella valutazione positiva dell'andamento del saldo di parte corrente, del conto economico, e dell'evoluzione del patrimonio netto dell'Istituto.

Alla disanima dei segmenti gestionali che costituiscono il complesso delle attività economico-finanziario dell'Ente si è aggiunta la valutazione positiva del livello di servizio reso all'utenza con riguardo ai rilevati tempi di attesa per l'erogazione delle prestazioni dovute agli assistiti.

Anche il successivo esame del bilancio consuntivo 2002 e del bilancio di previsione 2003, condotto dalla Commissione Bicamerale di controllo degli Enti previdenziali, ha confermato la sostanziale stabilità economico-finanziaria dell'Ente, conseguita in un percorso finalizzato a dare sempre più efficienza ai processi lavorativi, produttivi e gestionali, di razionalizzazione dei costi di funzionamento, di attenzione alle possibilità di incremento dell'Ente, pur perseverando per tal verso una situazione di criticità dei flussi di cassa dovuta a ritardati trasferimenti da parte dello Stato di contributi fiscalizzati dovuti all'Ente.

La situazione descritta e rilevata dalla Commissione si proietta nell'anno 2004 nella direzione del mantenimento complessivo dei risultati

gestionali caratterizzati dalla sufficienza delle entrate, per la copertura delle spese e l'osservanza degli obblighi dell'Ente in relazione al servizio che deve rendere.

Nel quadro comunque dei predetti risultati vanno tenute in considerazione anche le principali variabili economiche - quali l'occupazione e l'andamento delle retribuzioni nel settore, le spese per consumi intermedi, il tasso di rendimento del patrimonio - che possono influenzare il quadro economico e finanziario di riferimento per il bilancio dell'Istituto e le esigenze di compatibilità finanziaria degli impegni istituzionali.

Su tale versante il bilancio di previsione 2004 e la conseguente programmazione pluriennale sono stati impostati sulla base di una strategia operativa volta ad assicurare un adeguato livello di copertura delle riserve matematiche dell'Ente simulando, in attesa dei risultati del bilancio tecnico 2003, la ricostituzione della riserva matematica ad un tasso di rendimento del 3,50% inferiore a quello finora seguito, tenuto conto della mutata situazione patrimoniale dell'Ente correlata soprattutto al processo di cartolarizzazione del patrimonio immobiliare e alla conseguente presenza di depositi vincolati a basso rendimento (2% lordo circa) presso la Tesoreria centrale alla quale confluiscono, in un apposito conto infruttifero, anche le disponibilità liquide.

Tale condotta, che presuppone l'utilizzo degli avanzi degli esercizi precedenti fino al 2010, viene motivata dall'esigenza di garantire l'equilibrio economico e patrimoniale dell'Ente, ma altresì dalla scelta operata di mantenere invariate per un periodo sufficientemente congruo le aliquote contributive e il relativo costo gravante sul settore per effetto dei premi assicurativi dovuti dalle aziende armatoriali.

La strategia operativa evidenziata è supportata altresì dal mantenimento di una politica di attenzione ai costi di funzionamento dell'Ente, rilevando peraltro, come può evidenziarsi dai bilanci già esaminati dalla Commissione Bicamerale di Controllo, che la tendenza alla diminuzione del peso delle spese di funzionamento rispetto ad un aumento di quelle istituzionali è destinata a stabilizzarsi.

E tale aspetto va valutato in riferimento ad una missione istituzionale dell'Ente che via, via presenta elementi di sempre maggiore rilevanza per quel che le normative nazionali e comunitarie nel settore marittimo richiedono di realizzare per la tutela della categoria nel riferimento ad un sistema integrato di prevenzione e previdenza.

Peraltro occorre evidenziare che l'attenzione sul contenimento delle spese di funzionamento non esaurisce la valutazione inerente il complesso degli aspetti gestionali dell'Ente per le finalità cui è preposto.

Se si tiene presente che l'efficienza del servizio pubblico si misura in termini di capacità di sviluppo delle azioni per il miglioramento del servizio, necessariamente deve essere implementata la capacità ad investire risorse di personale, tecnologiche, finanziarie per tale finalità, nel rispetto delle regole richieste dalla natura pubblica dell'Ente che comunque non possono limitare l'autonomia organizzativa e gestionale per il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Ove l'azione degli Enti su tale versante viene ad essere, invece, limitata dalle linee di politica economica e finanziaria contenute nelle leggi finanziarie, ogni ulteriore compressione delle spese di funzionamento non rileva sulla compatibilità finanziaria della spesa ai fini dell'efficienza del servizio.

In tal senso l'Istituto trova le limitazioni alle sue azioni per quegli investimenti che potrebbero essere effettuati nella direzione della realizzazione del sistema di sicurezza dei lavoratori marittimi che non può limitarsi alla pura erogazione di prestazioni per eventi inabilitanti, ma deve offrire una tutela efficace a prevenire, assistere e sopperire con sostegno economico il lavoratore per i rischi dell'attività che svolge.

ANDAMENTO CONTO ECONOMICO (in migliaia di euro)

2000	2001	2002	Assestato 2003	Previsionale 2004
10.901	329 *	5.699	0 **	0 ***

* dopo un accantonamento straordinario di euro 5.377.634,00

** dopo un utilizzo dell'avanzo esercizi precedenti di euro 3.288.000,00

*** dopo un utilizzo dell'avanzo esercizi precedenti di euro 2.093.000,00

AVANZO PARTE CORRENTE (in migliaia di euro)

2000	2001	2002	Assestato 2003	Previsionale 2004
14.235	18.771	19.555	10.966	12.449

PATRIMONIO NETTO (in migliaia di euro)

2000	2001	2002	Assestato 2003	Previsionale 2004
150.274	163.353	176.283	184.357	193.514

SITUAZIONE AMMINISTRATIVA (in migliaia di euro)

2000	2001	2002	Assestato 2003	Previsionale 2004
51.911	94.500	138.341	138.341	138.341

IMMOBILI CARTOLARIZZATI

SCIP 1 EURO 33.877.074 (VALORE DI BILANCIO)

SCIP 2 EURO 25.255.041 (VALORE DI BILANCIO)

 TOTALE 59.132.115
