

IL BILANCIO DI 10 ANNI DI DISASTRI NELLA MARINA MERCANTILE GLOBALE

Le 1.200 navi inghiottite dal mare

Oltre 400 morti nel 2014. Nuove incognite: hacker e rotte polari

PILOTINA BLOG L'ASSALTO SILENZIOSO AL PORTO DI GENOVA

GIORGIO CAROZZI

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. Nel periodo 2005-2014 sono state 1.271 le navi dichiarate dalle compagnie assicurative "perdita totale", la maggior parte di queste (603) per affondamento, seguite da incagliamento (252) e collisione con altre navi (113).

Sempre negli ultimi 10 anni, gli incidenti sono stati complessivamente 24.545. Benché a livello aggregato nei mari orientali si registri il quadruplo dei disastri rispetto al settore occidentale, le acque più pericolose al mondo sono quelle che vanno dal Mare del Nord al Golfo di Biscaglia (4.381 incidenti, 96 perdite totali), seguite da Mediterraneo Orientale-Mar Nero (3.754 incidenti, 163 perdite totali) e dall'area tra Cina Meridionale e Filippine (1.932 incidenti, ma 253 perdite totali). Il Mediterraneo Occidentale è al settimo posto (888 incidenti, 56 perdite totali).

Nel rapporto annuale, il gruppo assicurativo tedesco Allianz segnala che il 2014 - ultimo anno di cui sono disponibili statistiche complete - le perdite totali sono state 75, il livello più basso negli ultimi 10 anni (la media è 127 navi perdute l'anno).

Tuttavia, i problemi di sicurezza permangono: i morti per naufragio nel 2014 sono stati 333 (di cui 304 nel solo disastro del traghetto coreano "Sewol") senza contare l'affondamento di tre traghetti in Indonesia ("Maharlika", "Sahabat" e "Munawar") dei quali non è mai stato dato il numero preciso delle vittime, che complessivamente dovrebbero arrivare a 80.

In termini di vite umane, i disastri sulle unità passeggeri sono ovviamente i peggiori, mentre in termini economici la tipologia di nave che in 10 anni ha registrato il maggior numero di perdite totali è stata quella dei general cargo (523), seguiti dai pescherecci (226) e dalle rinfisiere (94).

La nave più sfortunata del mondo incrocia nella regione dei Grandi Laghi: 19 incidenti negli ultimi otto anni (sei nel solo 2013). Tra le cause: incendi, guasti al motore e alla trasmissione, la collisione con un tronco sommerso.

Le portacontainer interessate a perdita totale nel de-

1 gennaio 2005

31 dicembre 2014

1.271
incidenti
in 10 anni



cennio sono state 36; sono soprattutto queste unità a impensierire i gruppi assicurativi, spiegano da Allianz, perché dal 2005 la capacità di carico della flotta globale è cresciuta dell'80%, e con navi che registrano una portata singola superiore a 19 mila teu, «l'industria deve prepararsi a pagare perdite superiori al miliardo di dollari».

Non aiuta in questo senso la prudente navigazione a slow steaming, necessaria per preservare i bilanci delle compagnie di navigazione, che rallentando la velocità delle navi, le espone "per un numero

maggiore di giorni ai rischi ambientali, allo stress meccanico sulle navi più vecchie e alle minacce della pirateria" fenomeno questo in calo (-45% rispetto al 2010, praticamente azzerato sul Corno d'Africa) ma in forte crescita, benché con numeri bassi numeri assoluti, nel Sud-Est asiatico e nel Golfo del Bengala.

Se la questione delle meganavi riguarda il presente, i rischi per il futuro arrivano, a parere degli esperti di Allianz, dalla navigazione artica e dalla sempre maggiore dipendenza di equipaggi e navi dall'elettronica.

Nel primo caso, la compagnia registra che gli incidenti totali nella regione artica furono tre nel 2005 contro i 55 del 2014 (la maggior parte per guasti al motore); con lo scioglimento dei ghiacci e la progressiva attenzione degli armatori verso le rotte del Nord, segnata lo scorso anno dall'introduzione del Codice della

navigazione artica, rimangono aperti dossier come la compatibilità delle navi con l'ambiente polare e la preparazione degli equipaggi.

Infine, l'automazione: emblematico in questo senso la collisione nella Manica tra il cargo "Rickmers Dubai" e la chiatte-drone "Walcon Wizard". L'ufficiale della "Dubai" - solo sul ponte di comando - avrebbe potuto evitare lo scontro, ma fidandosi della mappa elettronica, senza controllare il radar e con gli allarmi disattivati, è andato incontro al peggio. Il timore degli assicuratori è che formazione dei marittimi e tecnologia non vadano di pari passo, e che spesso quest'ultima si possa rivelare come una falsa amica. L'altro timore, più futuribile, è quello di possibili attacchi da parte di pirati informatici, specie su mappe elettroniche, Gps e Ais, identificate come possibili obiettivi sensibili.

quarati@lsecoloxix.it
© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

Hanno copiato, frugato e saccheggiato i suoi segreti più preziosi, fino a riproporne su scala nazionale la sostanza e lo stile: la gestione di Pasquale Monti a Civitavecchia è il nuovo paradigma della globalità marittima. Tanto è inconsistente e inutile la riforma del ministro Delrio, quanto è solida la leadership del riconfermato commissario del porto della Capitale, nonostante accuse e rilievi lunghi un chilometro mossi dalla Corte dei Conti. Non è Delrio ma Monti la parabola perfetta della nuova portualità trasversale e arcobaleno. Se la proposta del ministro è fumosa, non riordina, non seleziona, non risolve uno solo dei problemi legati al lavoro, allo sviluppo e agli investimenti che lacerano le banchine, il vuoto di potere sembra costruito apposta per congelare il sistema e favorire le scorribande del commissario Monti. Che si appresta a imporre una tassa di due euro per passeggero (crociere e traghetti) per l'intero 2016, con la scusa del lievitare dei costi necessari a garantire la sicurezza per il Giubileo. E si ritaglia pure un ruolo da docente al corso organizzato a Ortona sull'economia del mare e il valore della portualità.

Sullo sfondo, c'è l'assalto a Genova, umiliante nella sua banalità. A Roma si sta raducando la convinzione che Genova non vuole essere competitiva come piattaforma portuale e logistica. E che la politica locale, l'economia, la società e le istituzioni non offrono alcun progetto, pubblico o privato, tale da comportare un cambiamento anche sotto il profilo degli investimenti stranieri in funzione della crescita. Non è casuale che i pochi soldi disponibili lo Stato li spenda nei falliti terminal del Sud. Ma c'è di più e di peggio. Il gatopardesco tentativo di contrabbandare la rivisitazione della governance dei porti come il Sacro Graal, fa il gioco dei burocrati del ministero delle Finanze: la vera minaccia, perché puntano allo smembramento del sistema.

L'obiettivo di questa scuderia, che detesta i porti, è di impadronirsi delle consistenti tasse generate dai traffici e trasformare le Autorità portuali in enti pub-

blici a tutti gli effetti, al pari delle Sovrintendenze, dei Provveditorati e delle Capitanerie. Ingegnati e privi di autonomia finanziaria e amministrativa. La polpetta avvelenata è il tentativo di applicare alle Authority le norme delle amministrazioni pubbliche, a partire dal decreto 165. Per far saltare il contratto di categoria e paralizzare ogni attività. Le azioni intimidatorie esercitate su Palazzo San Giorgio dai Revisori dei conti e dagli altri controllori sembrano coordinate da una regia che vuole bloccare investimenti, innovazione, alleanze.

Genova, naturalmente, ci mette del suo. Già storicamente inadeguata, la struttura dell'Authority è oggi alla paralisi totale: priva di riferimenti, senza nessuno che decida. Il che non crea particolari turbamenti in Regione e in Comune, anzi... Il governatore Toti e il sindaco non saranno costretti ad occuparsi di Blue Print e del nuovo piano regolatore portuale. Incertezza e vuoto di potere, inoltre, sono un'arma formidabile per condizionare prima le elezioni amministrative a Savona e poi a Genova e alla Spezia.

Del resto, esiste un reale interesse territoriale per un progetto di crescita, al di là delle contrattazioni alla presidenza del porto? Se non c'è ancora alcun progetto strategico di utilizzo delle aree oggi occupate dall'Ilva, preziose in una logica portuale, vuol dire che si sta affermando la teoria del "piccolo è bello". In aperta contrapposizione con la necessità di investimenti massicci - nell'ordine dei 15 miliardi - per migliorare il corridoio Genova, Milano, Loetschberg, Gottardo, Basilea, Monaco. Oltre agli accessi e alla diga. Per creare, insomma, un porto-corridoio efficiente e competitivo. Psa, DB Trenitalia e Msc-Maersk sarebbero i partner strategici per gestire le infrastrutture e promuovere i traffici a fronte di un impegno forte del governo. Ma questa operazione ha un senso se gli stessi traffici cresceranno ragionevolmente di multipli e non del 20 o 30% in cinque anni. Le cose sono quasi sempre come appaiono, e finiscono quasi sempre come si prevede.