

Trasporto aereo, marittimo e Portualità

Euroferry Olympia, la professionalità dei marittimi ha evitato ulteriori vittime



Vincenzo Fausto Pagnotta

Coordinatore Nazionale FIT-CISL

Trasporto marittimo

8 i morti e i 3 dispersi nell'incendio. Il personale di bordo ha dimostrato preparazione. Come Fit-Cisl abbiamo incontrato l'azienda per esaminare l'accaduto

Ancora una volta un incendio in stiva. Ancora una volta vittime. Ancora una volta siamo costretti a parlare con forza di sicurezza in mare e di tutti i temi ad essa correlati.

Alle 4.30 di notte del 18 febbraio scorso, all'altezza dell'isola di Corfù, il Comandante della nave Euroferry Olympia della Grimaldi Lines in rotta da Igoumenitsa a Brindisi, a causa di un incendio partito dal garage numero 3 e scaturito probabilmente da un camion-frigo, ha dato l'ordine di abbandonare la nave. Nonostante l'eccezionale gestione dell'emergenza che fa onore a tutta la nostra marineria e i soccorsi tempestivi di cui è stata protagonista la nostra Guardia di Finanza, l'incidente ha registrato al momento 8 morti e 3 dispersi. Il bilancio dell'accaduto, infatti, è ancora in divenire.

Come nel noto caso dell'incidente occorso alla nave Norman Atlantic in una nottata di tempesta che rese le operazioni di soccorso molto complesse con conseguenze tragiche, anche in questa occasione l'incendio è partito dai garage, che continuano così a essere il principale problema per questo tipo di navi, cosiddette ro-ro o traghetti. Se quindi nel caso della Norman Atlantic fu identificato l'innescò nel malfunzionamento del rimorchio frigo che probabilmente alimentava l'impianto di refrigeramento della merce attraverso un motore diesel e nonostante fosse (e sia tuttora) una pratica vietata dal codice di navigazione, al momento, per quanto riguarda la nave di Grimaldi la causa dell'incendio è tutta da ricostruire.

Nell'attesa di conoscere maggiori dettagli da parte della magistratura, ma anche dalla compagnia corre l'obbligo di approfondire alcuni aspetti legati ai temi della sicurezza e della prevenzione, oltre che evidenziare alcuni aspetti da valorizzare o strumenti e procedure da avviare e suggerire al fine di rendere ancora più sicura questa tipologia trasportistica.

Ogni nave, la cui costruzione è seguita dai Registri di classificazione, è controllata in ogni paese dal Psc, il Port State Control (in Italia la Guardia Costiera), che blocca e ferma le imbarcazioni se non in regola o a fronte di inadempienze. Ciò che si evidenzia da questo tragico evento è che non è

sempre sufficiente effettuare una valutazione sull'efficienza del mezzo, visto che la stessa nave era stata sottoposta ai controlli del Psc pochi giorni prima. Proprio per questo si deve sempre mettere al primo posto il tema della sicurezza. Le buone condizioni della nave sono state infatti confermate lo scorso 16 febbraio a Igoumenitsa, dove l'Euroferry Olympia è stata sottoposta dalle autorità greche a un'ispezione di Psc (che ha riguardato anche i sistemi di rilevazione fumi e antincendio), conclusasi con risultati soddisfacenti.

La prevenzione è la fase più importante nella quale dovrebbero essere investite più risorse finanziarie e compiuti più sforzi

La prevenzione è perciò la fase più importante nella quale dovrebbero essere investite più risorse finanziarie e compiuti più sforzi. Sotto questo aspetto parliamo di formazione del personale di bordo che indubbiamente, come in questo caso, fa la differenza. Se infatti il personale della Euroferry Olympia non avesse gestito così bene la situazione, i morti avrebbero potuto essere molti di più.

Quanto alla preparazione degli equipaggi, la materia è strettamente regolamentata a livello internazionale, monitorata regolarmente dalle autorità dei vari paesi attraverso le loro strutture ispettive (in Italia le Capitanerie di Porto). Esistono infatti le norme Solas per quanto attiene la sicurezza e la Stcw per i titoli professionali, la formazione, le regole per la tenuta della guardia. Oggi, a differenza del passato, ogni marittimo che a bordo è iscritto nel ruolo di emergenza deve essere in possesso della certificazione che attesta l'effettuazione di appositi corsi Bst, basic safety training, ovvero quattro corsi di base inerenti l'antincendio, il primo soccorso, la gestione delle emergenze e la sopravvivenza in mare. Ciò significa che anche le qualifiche più basse (utility) debbono avere le conoscenze teorico-pratiche per affrontare situazioni di emergenza a bordo. La certificazione è rilasciata da centri riconosciuti dalla Imo, International Maritime Organization, che è una agenzia delle Nazioni Unite. Sulla nave a ogni componente l'equipaggio, ovvero a tutti indipendentemente dalla qualifica e dalla tipologia di attività svolta, viene assegnato un compito, in particolare nel caso di abbandono nave. Tutto il personale, sotto la guida di un ufficiale dedicato (ufficiale alla sicurezza), viene istruito nei suoi specifici compiti e viene "familiarizzato" con la nave su cui imbarca anche attraverso esercitazioni generali di abbandono nave, cui naturalmente partecipa tutto l'equipaggio ad inter-

valli regolari. Tra i marittimi ce ne sono poi alcuni abilitati alla conduzione dei mezzi di salvataggio, attività che anche in questo caso prevede la frequenza di corsi specializzati con certificazione corrispondente.

Occorre però ricordare che la sicurezza della nave dipende non solo da un buon addestramento e dalla dovizia di mezzi antincendio a disposizione, ma anche dal comportamento e dalla sensibilità di ciascun membro dell'equipaggio. Per il personale di bordo non addetto alla sicurezza, sarà in ogni caso necessaria, da parte del Comando, una sensibilizzazione sul rispetto delle più elementari norme di sicurezza di comportamento sul lavoro ma anche nel tempo libero e sull'importanza del materiale del servizio di sicurezza.

Resta invece il problema dell'osservanza dei divieti disposti dalle normative internazionali (tra cui la convenzione Solas) da parte dei passeggeri, ai quali è assolutamente vietato l'accesso ai ponti garage mentre la nave è in navigazione. Dicevamo all'inizio dell'articolo che probabilmente è proprio dalla violazione di tale divieto che è nato l'incendio dell'Euroferry Olympia. Adirittura si paventa l'ipotesi che alcuni passeggeri stessero dormendo sui propri mezzi in garage, cosa assolutamente vietata dalle norme di sicurezza e fatto che rappresenta un grave rischio.

Tutti gli aspetti citati aprono infinite occasioni di approfondimento ma non sono gli unici da tenere in considerazione. Un altro problema è la difficoltà di conoscere con certezza il numero delle persone a bordo: come facilmente intuibile è un dato fondamentale in caso di evacuazione della nave. Se fosse obbligatoria l'identificazione di tutte le persone presenti a bordo, con l'esatta classificazione per età e bisogni speciali attraverso controlli di security assistiti da sistemi di controllo che gestiscono flussi informativi, si migliorerebbe l'efficacia delle attività di controllo e di conseguenza la gestione delle sempre possibili situazioni di emergenza. Così è

successo per esempio nel porto di Bari, nell'episodio che ha visto protagonista il 12 maggio 2015 la nave Francesca della linea Adria Ferries, diretta a Durazzo, a bordo della quale si è sviluppato un principio di incendio: in quell'occasione il sistema Gaia, Generalized Automatic Exchange of Port Information Area, attivo dal 2010 in tutti i porti della Puglia adriatica, ha permesso di conoscere con certezza, attraverso uno screening fatto

curamente a una evidente sottovalutazione del rischio, ma alla base troppo spesso vi sono anche comportamenti "incoscienti", che gettano discredito su una categoria la quale, invece, soprattutto nel nostro Paese, è formata da persone che hanno grande competenza. Come sindacato abbiamo da subito richiesto ed avuto un incontro con l'azienda al fine di analizzare le varie vicissitudini e possibilmente addivenire,



al check-in, il numero dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo e quindi da trasbordare. E infatti non ci fu nemmeno un ferito. Il problema è che ancora oggi sono pochi gli scali in tutta Europa in cui avviene questo tipo di controlli. Anche su questo riteniamo che, soprattutto in questa fase, in virtù delle nuove risorse derivanti dal Piano nazionale di ripresa e resilienza in tema digitalizzazione, questi nuovi progetti devono essere messi in atto in tutti i porti commerciali italiani.

Purtroppo dopo anni siamo ancora a commentare simili incidenti, dovuti si-

fermo restando l'indagine in corso da parte delle autorità competenti, alla disamina della causa di quanto successo. Nel corso dell'incontro, oltre a ricevere disponibilità da parte aziendale su nostro coinvolgimento diretto sui temi della sicurezza, abbiamo richiesto all'azienda di mettere in campo più misure per rafforzare i controlli a bordo, implementando le ispezioni durante la navigazione soprattutto su quelle linee più a rischio di tali incidenti. Non vogliamo più dover parlare di simili tragedie.