

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Perdite totali di navi al minimo storico: -70% in 10 anni. Preoccupano le navi ro-ro

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 15th, 2020

Secondo il **Safety & Shipping Review 2020** di Allianz Global Corporate & Specialty (Agcs), le grandi perdite nel trasporto marittimo hanno raggiunto il minimo storico, con un calo di oltre il -20% rispetto all'anno precedente. Tuttavia, le complicate condizioni operative e la recessione economica generate dal coronavirus potrebbero mettere a repentaglio il progressivo miglioramento a lungo termine della sicurezza nel settore delle spedizioni per il 2020 e per gli anni successivi, ponendo il comparto davanti a una serie di sfide completamente nuove.

“Il coronavirus ha colpito in un momento complicato per l’industria marittima, in cui tutti gli sforzi erano rivolti alla riduzione delle emissioni e ad affrontare questioni come il cambiamento climatico, i rischi politici e la pirateria, ma anche problemi operativi come gli incendi” spiega Baptiste Ossena, Global Product Leader Hull Insurance di Agcs. “Ora il settore deve superare un’ulteriore prova: riuscire a operare in un mondo molto diverso, caratterizzato da uno scenario che, a causa della pandemia, è incerto sia dal punto di vista economico che da quello della salute pubblica”.

Lo studio annuale di Agcs analizza le perdite nel trasporto marittimo di unità oltre le 100 tonnellate di stazza lorda e identifica anche le 10 sfide poste dalla crisi del coronavirus che potrebbero avere un forte impatto sulla sicurezza e sulla gestione del rischio. Nel 2019 sono state segnalate 41 perdite totali di navi in tutto il mondo, in calo rispetto alle 53 dell’anno precedente. Allargando l’analisi agli ultimi dieci anni, si registra un calo di circa -70%: un risultato importante, frutto degli sforzi sostenuti nella regolamentazione, nella formazione e nel progresso tecnologico. In tutto, dall’inizio del 2010 sono state registrate più di 950 perdite.

Le sfide del Coronavirus

Nonostante i disagi nei porti e i continui cambiamenti di equipaggio, il settore marittimo ha continuato a operare anche durante la pandemia. La riduzione delle partenze dovuta alle restrizioni del coronavirus potrebbe far diminuire le attività ma, d’altro canto, ci sono una serie di aspetti che potrebbero far comunque aumentare i rischi. Di seguito i 10 più importanti individuati da Allianz:

- L’impossibilità di cambiare l’equipaggio può influire sullo stato di salute dei marittimi, rendendo più probabile l’errore umano a bordo.

- L'interruzione di servizi e manutenzione essenziale può aumentare il rischio di danni ai macchinari, già una delle cause principali di richieste di risarcimento.
- La riduzione o il ritardo dei controlli stabiliti dalla legge e delle ispezioni nei porti potrebbero portare all'aumento di pratiche scorrette e all'utilizzo di attrezzature difettose.
- L'eccessiva pressione cui sono poste le supply chain possono far aumentare il numero di danni al carico e i ritardi nelle consegne.
- La capacità di rispondere rapidamente a un'emergenza potrebbe venir meno, con conseguenze gravi per quegli incidenti che dipendono dal supporto esterno.
- Il numero crescente di navi da crociera e petroliere in disarmo in tutto il mondo ha come conseguenza un aumento dei costi dovuti ai potenziali problemi relativi a condizioni meteorologiche estreme, alla pirateria o ai rischi politici.

“Il rallentamento dell’economia e del commercio sta facendo lievitare i costi per gli armatori” afferma il capitano Rahul Khanna, Global Head of Marine Risk Consulting di Agcs. “Come ci insegna l’esperienza passata nella gestione delle crisi, le prime aree a rischio taglio sono i budget per l’equipaggio e per la manutenzione. Ciò può avere un impatto determinante sulla sicurezza delle operazioni, causando danni o guasti, che a loro volta possono portare a incagli o collisioni. È fondamentale che la recessione non influenzi gli standard di sicurezza e manutenzione”.

Luoghi dove avvengono il maggior numero di incidenti e cause più diffuse di perdite

Secondo il rapporto, la regione della Cina meridionale e del sud-est asiatico (Indocina, Indonesia e Filippine) rimane il luogo in cui si sono registrate le maggiori perdite (12 navi nel 2019 e 228 nell’ultimo decennio), un quarto del totale mondiale. Tra i fattori che contribuiscono al primato dell’area vi sono: il commercio particolarmente sviluppato, le rotte di navigazione trafficate, l’età avanzata delle flotte, l’esposizione ai tifoni e i problemi di sicurezza su alcune rotte nazionali dei traghetti. Nel 2019, per il secondo anno consecutivo, tuttavia, le perdite sono diminuite. Al secondo e al terzo posto, invece, il Golfo del Messico (4) e la costa dell’Africa Occidentale (3).

Nell’ultimo anno le navi da carico (15) hanno rappresentato più di un terzo delle navi perse. La causa più frequente delle perdite totali, tre casi su quattro (31), è il naufragio (affondamento/sommersione). Al secondo posto il maltempo, uno su cinque. Tra i maggiori problemi di sicurezza vi sono quelli relativi alle navi per il trasporto di automobili e alle navi roll-on/roll-off (ro-ro). Le perdite totali che coinvolgono le ro-ro sono in aumento rispetto all’anno precedente, così come gli incidenti di minor entità (+20%), un trend confermato anche nel 2020.

“L’aumento del numero e della gravità dei sinistri sulle navi ro-ro è preoccupante. Rispetto alle altre navi, le ro-ro possono essere più esposte a problemi di incendio e di stabilità”, dice Khanna. “Molte di esse hanno turni intensi nei porti, e una serie di indagini sugli incidenti hanno rivelato che i controlli di stabilità prima della partenza non sono stati effettuati come richiesto, o si sono basati su informazioni sul carico imprecise. Troppo spesso considerazioni di natura commerciale hanno messo in pericolo le navi e gli equipaggi ed è fondamentale che questo aspetto venga affrontato sia a terra che a bordo”.

Aumenta il numero di incidenti marittimi di minor entità

Mentre le perdite totali continuano a diminuire, il numero di incidenti marittimi segnalati (2.815) è aumentato del 5% su base annua. Un incremento dovuto soprattutto ai danni ai macchinari, che hanno causato oltre un incidente su tre (1.044). L'aumento degli incidenti nelle acque delle Isole Britanniche, del Mare del Nord, del Canale della Manica e del Golfo di Biscaglia (605) ha fatto sì che, per la prima volta dal 2011, il Mediterraneo orientale non rappresenti più il principale hotspot del mondo, con un incidente su cinque in tutto il mondo.

“Non possiamo dimenticare che, mentre le perdite totali si sono ridotte in modo significativo, il numero totale di incidenti è aumentato di anno in anno”, dice Ossena. “Le avvisaglie del pericolo sono già evidenti: non ci vuole molto, infatti, perché un incidente grave si traduca in una perdita definitiva”.

Nell'ultimo anno sono stati segnalati quasi 200 incendi, in aumento del +13%, che hanno portato a cinque perdite totali solo nel 2019. Il carico dichiarato in modo errato è una delle cause primarie. Adottare misure per affrontare questo problema diventa fondamentale, anche perché l'aumento delle navi e l'aumento della gamma di merci trasportate non farà altro che peggiorarlo. Le sostanze chimiche e le batterie vengono sempre più spesso spedite nei container e rappresentano un grave rischio di incendio se sono dichiarate erroneamente o stivate in modo errato.

Le tensioni geopolitiche e il rischio cyber sulla sicurezza delle spedizioni

Gli eventi nel Golfo dell'Oman e nel Mar Cinese Meridionale dimostrano che le rivalità politiche in alto mare hanno un'importanza sempre maggiore, e che la navigazione continuerà a risentire delle dispute geopolitiche. L'aumento del rischio politico e dei disordini a livello globale hanno implicazioni per il trasporto marittimo, in particolare sulla capacità di garantire la sicurezza degli equipaggi e l'accesso sicuro ai porti. La pirateria rimane una delle minacce più preoccupanti, specialmente nel Golfo di Guinea che riemerge come hotspot globale, in America Latina, dove sono aumentate le rapine a mano armata, e nello Stretto di Singapore.

Gli armatori sono poi sempre più preoccupati dalla prospettiva di un conflitto cyber. Due i principali segnali di pericolo: sulle navi è stato registrato un numero crescente di attacchi di spoofing GPS, in particolare in Medio Oriente e in Cina, e si segnala un aumento del +400% dei tentativi di cyber-attacchi nel settore marittimo dopo l'epidemia del coronavirus.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Allianz warns on potential spike in accidents brought about coronavirus-inspired downturn

This entry was posted on Wednesday, July 15th, 2020 at 10:59 am and is filed under [Navi](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

