

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## “L’incendio della Grande Avorio causato dall’uso improprio di una Jeep Wrangler”

Nicola Capuzzo · Thursday, April 17th, 2025

Secondo le conclusioni finali dell’indagine sull’incendio a bordo del ro/ro Grande Costa D’Avorio, avvenuto a Newark nel 2023 appena approvate dal National Transportation Safety Board l’incendio è scoppiato quando la Jeep Wrangler, utilizzata dagli scaricatori portuali come mezzo di spinta, si è surriscaldata e ha preso fuoco all’interno della stiva, incendiando altri veicoli nelle vicinanze.

I ro/ro Grimaldi come la Grande Costa D’Avorio trasportano migliaia di auto usate dagli Stati Uniti all’Africa, inclusi veicoli così danneggiati da non potersi muovere e veicoli non funzionanti che devono essere spinti a bordo.

Il veicolo che ha preso fuoco era una Jeep Wrangler e l’Ntsb ha osservato che era in uso per un’applicazione industriale non prevista. Questo particolare modello di veicolo è stato oggetto di un richiamo perché la sua trasmissione tendeva a surriscaldarsi in caso di utilizzo improprio estremo. Il surriscaldamento avrebbe causato la fuoriuscita del fluido della trasmissione dall’alloggiamento e il contatto con parti calde del motore o tubi di scarico, dove avrebbe preso fuoco. Per risolvere questo noto problema, la Jeep era stata sottoposta all’installazione di un allarme, che però non funzionava da sistema di arresto in caso di surriscaldamento.

Il giorno dell’incendio, la Grande Costa D’Avorio stava caricando 920 auto usate per l’esportazione, comprese quelle non in servizio. Verso le 21:00, come mostrano le telecamere di sicurezza, uno scaricatore di porto stava guidando la Wrangler per la sua 38esima corsa di spinta della giornata sulle rampe interne del ro/ro, un compito molto più impegnativo rispetto alle condizioni previste. Stava spingendo un veicolo non funzionante quando ha sentito un rumore sordo e ha visto delle “palle di fuoco” gocciolare da sotto il veicolo.

Sulla base dei protocolli procedurali sull’uso della Jeep, delle prove raccolte sul posto e del ciclo di lavoro estremo imposto alla Jeep, l’Ntsb ha concluso che l’incidente è stato causato dalla decisione di utilizzare un veicolo non progettato per tale scopo, con conseguente traboccamiento dell’olio della trasmissione e conseguente incendio a contatto con parti calde del motore.

L’operatore della Jeep non è riuscito a spegnere l’incendio con un estintore e il sistema di allarme antincendio della nave è scattato, allertando l’equipaggio. 22 minuti dopo la scoperta dell’incendio,

il comandante ha ordinato la sigillatura dell'area e l'attivazione del sistema antincendio fisso a CO2. Tuttavia, l'equipaggio non ha potuto chiudere la porta del garage del ponte 12 perché non c'era un comando esterno per azionarla. Per chiuderla, un membro dell'equipaggio avrebbe dovuto rimanere all'interno dello spazio in fiamme, tenere premuto un pulsante di attivazione per isolarsi con il fumo e le fiamme, quindi percorrere 36 metri a poppa fino a una scala sul lato sinistro, tra auto parcheggiate fittamente (la mancanza di un pulsante sul lato rampa della porta costituiva una violazione Solas, secondo l'Ntsb, ma la società di classificazione ha comunicato all'agenzia che era accettabile perché la porta rimane chiusa in mare e non deve essere azionata in navigazione, ma solo in porto.)

Il capitano concordò sul fatto che chiudere la porta con i membri dell'equipaggio sul lato dell'incendio sarebbe stato pericoloso, quindi la porta del garage rimase aperta. Il sistema di CO2 fu comunque scaricato con la porta ancora completamente aperta; uno studio periziale ha rilevato che se l'equipaggio avesse avuto un modo pratico per chiudere la porta, la CO2 avrebbe spento l'incendio.

Quando i vigili del fuoco arrivarono sul posto, il comandante ordinò a una squadra di entrare nel ponte per domare l'incendio. La decisione dei vigili del fuoco locali di aprire e chiudere i confini di altri compartimenti per consentire al personale di entrare e uscire ha ulteriormente ridotto la concentrazione di CO2 e l'efficacia del sistema antincendio fisso, ha concluso l'Ntsb, "aumentando in definitiva la gravità dell'incendio", durato giorni e in cui peraltro due pompieri persero la vita. L'Ntsb ha osservato che questa decisione era contraria alle normali pratiche antincendio marittime e che i due vigili del fuoco siano stati esposti a rischi inutili quando è stato loro ordinato di entrare nella zona di allagamento di CO2 senza essere informati dell'attivazione dal loro comandante.

L'Ntsb ha scoperto che la maggior parte dei primi soccorritori locali non aveva seguito corsi di antincendio navale di recente e non aveva familiarità con il piano antincendio della nave o con i sistemi di allagamento a CO2. I vigili del fuoco locali di Newark non avrebbero mai dovuto entrare nel ponte per contrastare l'incendio: "Il metodo migliore per estinguere l'incendio sarebbe stato quello di collaborare con l'equipaggio per chiudere la porta del ponte 12 e consentire al sistema a CO2 di funzionare".

Fra le raccomandazioni di Ntsb quelle di informare tutte le autorità portuali sui rischi derivanti dall'uso improprio e pericoloso di automobili tradizionali come veicoli di spinta e di supportare i vigili del fuoco locali nell'aumentare la consapevolezza, nell'adottare corsi di familiarizzazione di base con le navi e nell'addestramento antincendio tra i primi soccorritori. L'Ntsb ha inoltre raccomandato alla società di classe della Grande Costa d'Avorio di modificare le proprie linee guida per richiedere che le porte tagliafuoco Solas siano chiudibili da entrambi i lati.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, April 17th, 2025 at 4:48 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

