

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Un difetto nel quadro elettrico della nave fra le cause del crollo del ponte di Baltimora (VIDEO)

Nicola Capuzzo · Wednesday, November 19th, 2025

Un difetto di montaggio e di etichettatura di almeno un cavo elettrico collegato al quadro principale della nave Dali potrebbe essere una delle cause del blackout che ha portato alla collisione della portacontainer con un pilone del ponte Francis Scott Key a Baltimora, provocandone il crollo e causando la morte di sei persone. Queste le risultanze dell'indagine approfondita condotta dal National Transportation Safety Board (Ntsb) che all'indomani del sinistro aveva aperto un'inchiesta per trovare accertare le cause dell'accaduto.

Secondo quanto illustrato dalla stessa Ntsb in un video, il quadro elettrico principale della Dali era dotato di morsetti a molla per ogni collegamento elettrico. Per effettuare ogni collegamento una molla veniva spinta indietro con un attrezzo, la punta nuda del filo viene inserita nel morsetto e la molla viene rilasciata, forzando il filo contro un contatto, dove sarebbe rimasto per il resto della vita della nave.

A bordo della portacontainer ogni singolo filo era dotato di un'etichetta cilindrica con il numero di filo per facilitarne il tracciamento e la risoluzione di eventuali problemi e guasti. L'etichetta avrebbe dovuto essere posizionata sopra la punta nuda del filo, sull'isolante, invece qualcuno aveva fissato almeno alcune delle etichette dei fili troppo in basso, verso la punta del filo, secondo quanto scoperto dal National Transportation Safety Board (Ntsb).

Sul filo 1 del morsetto 381 la posizione errata dell'etichetta e il suo diametro maggiore hanno impedito che la punta nuda del filo venisse inserita completamente nel morsetto. Per questo motivo la punta del filo è stata a malapena trattenuta dal morsetto al momento dell'assemblaggio e nel corso del tempo il cavo si è staccato, con il risultato di avere una connessione scadente e intermittente con il contatto.

Nelle prime ore del 26 marzo 2024, questo cavo elettrico allentato smise di entrare in contatto con il terminale causando un guasto che interruppe l'alimentazione ausiliaria della nave. In una concatenazione di eventi questo interruppe la propulsione e la manovrabilità dello scafo, lasciando andare avanti *la portacontainer* alla deriva che, senza l'assistenza del rimorchiatore e impossibilitata a ripartire, entrò in collisione contro un molo che sosteneva il Francis Scott Key Bridge e lo distrusse, facendo crollare la struttura e uccidendo sei persone.

Secondo la presidente dell'Ntsb, Jennifer Homendy, ha dichiarato che l'equipaggio avrebbe avuto difficoltà a trovare il filo allentato. L'organismo lo ha individuato solo dopo un esame forense del quadro elettrico e una serie di test condotti con l'aiuto del costruttore navale. “È un'area alta, con chilometri di cavi e migliaia di collegamenti elettrici. Individuare un singolo filo allentato tra migliaia di fili è come cercare un bullone allentato nella Torre Eiffel” ha affermato il vertice del National Transportation Safety Board.

La scoperta sull'etichettatura dei cavi riecheggia una precedente affermazione avanzata dai proprietari (Grace Ocean) e dagli operatori (Synergy Marine) della nave che a fine luglio hanno intentato una causa sostenendo che il costruttore navale “ha progettato in modo difettoso il quadro elettrico in modo tale che i collegamenti dei cavi non fossero sicuri, non potessero essere verificati come sicuri e potessero perdere la connessione” perché “la fascetta di etichettatura che identifica il cavo era installata troppo vicino alla ghiera all'estremità del cavo”.

Nella sua indagine l'Ntsb è anche giunta alla conclusione che il Francis Scott Key Bridge era vulnerabile a un cedimento catastrofico se colpito da una moderna portacontainer. La stessa infrastruttura, infatti, subì un incidente simile nel 1980, quando fu colpito dalla piccola portacontainer Blue Nagoya che provocò però pochi danni. La portacontainer Dali, però, era 10 volte più grande della Nagoya, a dimostrazione dell'aumento delle dimensioni delle portacontainer avvenuta nel corso dei decenni. Il ponte nello stesso arco temporale era rimasto lo stesso e gli effetti di una collisione con una nave sono stati molti diversi.

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**

Manca una settimana a CONTAINER ITALY: oltre 150 partecipanti, 6 main topics e 20 speaker

This entry was posted on Wednesday, November 19th, 2025 at 3:30 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.