PuntoSicuro

ARTICOLO DI PUNTOSICURO

Anno 14 - numero 2778 di lunedì 23 gennaio 2012

Il naufragio della Concordia: la sicurezza navale e le emergenze

PuntoSicuro intervista Dario Domenighini, formatore marittimo, per fare luce su alcuni punti poco chiari relativi all'incidente della Concordia: i riferimenti normativi, le responsabilità dei comandanti e la gestione delle emergenze.

Genova, 23 Gen ? L'incidente che ha coinvolto la **nave Costa Concordia**, che nella notte del 13 gennaio si è scontrata con uno scoglio dell'Isola del Giglio è ancora, a distanza di una settimana, la principale notizia per molti giornali e televisioni. Dell'evento vengono raccolti tutti i particolari, vengono presentati tutti i documenti audio e tutti i filmati, vengono messe a confronto le opinioni dei marittimi, dei passeggeri e del personale della Costa Concordia, vengono raccolte anche voci, impressioni e sospetti. Il rischio di questa immensa raccolta di informazioni, di questa confusione tra racconti personali, inchieste e denunce, è che l'opinione pubblica faccia fatica a riuscire a cogliere i fatti sostanziali di quanto avvenuto. Specialmente in relazione alla necessità che incidenti, naufragi come questi non si possano più ripetere.

Per questo motivo PuntoSicuro ha il compito di far luce sui problemi della sicurezza navale e affrontare il tema della gestione delle emergenze che avvengono a bordo di una nave.

Per farlo abbiamo contattato e intervistato **Dario Domenighini**, uno dei pochi formatori marittimi italiani con autorizzazione ministeriale. È stato anche redattore del libro "Attività di lotta antincendio a bordo" e ha collaborato nella redazione di altri libri relativi, ad esempio, al comportamento da adottare sulle navi.

Con lui abbiamo cercato di chiarire quali siano i riferimenti normativi relativi alla sicurezza in mare, le responsabilità dei comandanti delle navi, quale sia la gestione delle emergenze con un occhio attento a quanto successo sulla Costa Concordia il 13 gennaio.

Pubblicità
<#? QUI-PUBBLICITA-MIM-[DVD002] ?#>

Come sempre diamo ai nostri lettori la possibilità di leggere l'intervista trascritta o di ascoltarla.

CLICCA QUI PER ASCOLTARE L'INTERVISTA

Parliamo con Dario Domenighini, formatore marittimo, di sicurezza e gestione delle emergenze sulle navi, un tema centrale dopo quanto è successo alla nave Costa Concordia. Partiamo dalle basi e cerchiamo di capire quale sia il riferimento normativo vigente per la sicurezza sulle navi...

Dario Domenighini: Innanzitutto bisogna dire che nel settore marittimo non è come nel terrestre, dove le cose sono ancora un po' evanescenti. Ci sono delle normative a livello internazionale - ad esempio STCW 78 e 95 che riguarda lo Standard di addestramento, Certificazione e Tenuta della Guardia per i Marittimi, le norme IMO (International Maritime Organization, ndr), insieme a tante altre ? che praticamente non fanno altro che standardizzare tutte le operazioni che a bordo si devono fare.

Ora io non voglio entrare in merito a ciò che è successo sulla Costa (...), però quello che mi permetto di dire che la Costa è una società a livello mondiale che è conosciuta da tutti per la professionalità anche nella preparazione dei marittimi (...). Sono tutte norme scritte. Non si va a caso. Si fa tutto scritto, perché la normativa lo vuole.

Qual è il rapporto fra il decreto 81 e la sicurezza che vige sulle navi?

D.D.: Il decreto 81 non è niente rispetto alle norme che riguardano il mare. Il Testo Unico non è niente in confronto. Sulla emergenza il Testo Unico dà delle indicazioni di massima, ma sulla nave sono tutte standardizzate. (...) Ad esempio anche in relazione alla comprensione degli ordini che devono essere dati, in relazione ai segnali di emergenza, sugli incendi, sull'uomo mare, sull'abbandono nave, sulla collisione, ...
Sono tutte norme scritte con segnali che tutti sanno come sono (...)...

C'è un obbligo sanzionabile per tutte le navi che solcano i mari di rispettare queste norme?

D.D.: Questo sicuramente. (...) Partendo dal comandante fino all'ultimo uomo che c'è a bordo tutti devono rispettare queste cose (...).
Io non voglio entrare in merito a ciò che è stato fatto, sarà la magistratura che andrà a valutare le cose, però sicuramente tutti sapevano a bordo che è il comandante che deve dare le istruzioni. Forse è questa la cosa che ha messo tutti in subbuglio, perché i segnali di emergenza sono stati dati (...).
Ci sono poi dei corsi specifici che vengono fatti (per i marittimi, ndr). E qui forse è anche la differenza tra chi lavora nel campo terrestre e chi lavora nel campo marittimo, nel campo terrestre i corsi li fanno quando sono obbligati, non li fanno mai all'inizio del lavoro; magari fanno un'informazione. Ma a livello navale chi sale a bordo deve obbligatoriamente aver fatto i corsi (...). Questi corsi vengono fatti anche con il controllo delle capitanerie che ci sono in tutta Italia (...).

Ci sono sulle navi i corrispettivi di figure come il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione o il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza? O anche in questo caso siamo in un mondo diverso da quello terrestre?

D.D.: Sicuramente quello delle navi è tutto un altro mondo. È meno flessibile ed è tutto scritto. Per esempio c'è la Master list (...), cioè una lista di tutti i compiti che devono avere in caso di emergenza tutte le persone a bordo. Tutti gli ufficiali devono rispettare queste cose.

C'è differenza nelle normative tra marina mercantile (che comprende anche le navi da crociera) e marina militare. O le normative valgono per tutte le navi...

D.D.: Mediamente la normativa vale per tutte le navi, poi ci sarà qualche paese che avrà le proprie normative. Ma ormai le norme IMO, le norme STCW sono accettate da tutti.
Riguardo ai corsi ci sono in Italia dei DPR che li modificano (...).
Da noi ci sono dei corsi che sono anche più lunghi come tempi, rispetto a quelli che fanno in alcuni altri paesi (...). Da noi viene applicata la norma ma in alcuni casi è corretta da decreti che addirittura la migliorano. Ecco perché i comandanti, gli ufficiali italiani sono messi in parecchie navi che ci sono in giro per il mondo: proprio per la loro preparazione (...).

Quali sono le responsabilità di un comandante di una nave crociera in merito alla sicurezza?

D.D.: Io non voglio entrare in merito. Però sono tantissime le responsabilità. (...).
In una nave la struttura è piramidale, il comandante è quello che decide tutto, non può fare quello che vuole e ha sicuramente delle regole da rispettare. (...) Io non so quello che è passato per la mente di questa persona (il comandante della nave Concordia, ndr), però sicuramente ha fatto delle cose che non doveva fare...

Veniamo all'incidente. Riguardo alla gestione delle emergenze uno dei punti da capire - per comprendere se si è fatto tutto quello che si doveva fare - è questo tempo trascorso tra la collisione e il segnale di evacuazione della nave... Un'ora può sembrare tanto... Secondo la sua esperienza è un tempo normale o eccessivo?

D.D.: Quello che sembra molto strano è la rotta che non è stata seguita (...). Sicuramente è passato parecchio tempo, anche se poi, non so per quale manovra, la nave è stata comunque avvicinata alla costa. E questo, grazie anche al mare fermo, ha facilitato l'evacuazione. Immaginiamoci una situazione del genere con mare grosso o una situazione in cui la nave poteva inabissarsi.(...)

Qualche ufficiale ha parlato delle difficoltà di comunicazione all'interno della nave durante l'emergenza. Questo aspetto è trattato nella normativa internazionale?

D.D.: Io so che Costa, riguardo alla formazione (...), sulla comunicazione fa dei corsi apposta. E non solo per la comunicazione che puoi fare via radio o con altri sistemi, ma anche le comunicazioni verbali, etc.(...). Le navi sono dotate di tutti i sistemi possibili e immaginabili. Quindi è una cosa inconcepibile quella che può essere avvenuta.

Immagino che poi esistano precisi piani di emergenza anche sulle navi...

D.D.: Assolutamente sì. E vengono verificati periodicamente. Costa Crociere fa anche dei corsi aggiuntivi che non sono neanche obbligatori (...). Veramente è inconcepibile quello che è avvenuto...

Però dovremo prima o poi concepirlo. Per capire le responsabilità e anche apprendere dagli errori fatti, sarà necessario concepire che errori ci sono stati...

D.D.: Questo deve fare riflettere. Effettivamente nella sicurezza non c'è mai il rischio zero. Deve far riflettere come in una nave come questa, con tutte le attrezzature possibili e immaginabili (...) possa avvenire una cosa del genere ...
Ieri abbiamo visto un incidente in cui un camionista si è assopito un attimo sul camion, è andato contro una macchina e ha ucciso cinque ragazzi dai 20 ai 26 anni. (...) Statisticamente il rischio a bordo nave è quasi zero rispetto a quanto avviene su una strada...

Spesso si sente parlare sui giornali del Codice della Navigazione...

D.D.: I codici sono tantissimi. Le liste delle organizzazioni che le navi devono rispettare sono enormi. Lei immagini di prendere un paese di 4/5000 abitanti e di metterlo a bordo nave, su una nave che è lunga 300, 400 metri. E dove tutto funziona perfettamente (...). Ci sono diverse organizzazioni e codici, dall'IMO (Organizzazione internazionale marittima), il Codice Internazionale della Sicurezza, ai Sistemi generali di Sicurezza per le navi, al Codice internazionale per security per navi e porti (...), le STCW, le SOLAS, la convenzione per la salvaguardia della vita umana in mare, ... E vengono rispettate. Tutti i materiali a bordo tra l'altro sono certificati (...)

Lei ci sta rassicurando riguardo alla sicurezza nelle navi.

D.D.: Si, sicuramente. Diciamo che io sto parlando di Costa. Io non conosco tutti. Conoscerli tutti è un po' difficile...

Da quello che noi che sappiamo riguardo all'incidente della Costa, cosa possiamo imparare?

D.D.: Beh, ce l'hanno sempre insegnato, quando c'è un'emergenza bisogna cercare di dare il più rapidamente possibile l'attivazione degli allarmi per consentire il rapido deflusso delle persone. Sia a livello terrestre che marittimo. Probabilmente dovevano fare questo e il comandante, in questo caso, può avere delle colpe. Probabilmente questa procedura non è stata rispettata. Sarà la magistratura a verificare come realmente sono andate le cose.

In definitiva qual è la sua impressione di quanto accaduto alla Costa Concordia rispetto alla sua esperienza del mondo marittimo...

D.D.: Malgrado l'eccellenza e la preparazione del proprio equipaggio e la professionalità nell'applicazione delle norme, la sicurezza deve essere sempre un punto fondamentale per tutti.
Ci siamo resi conto, con questo incidente, che purtroppo qualcosa comunque può sempre avvenire. Quindi dobbiamo sempre stare all'erta e cercare di applicare le norme senza pensare che non succeda mai niente. Dobbiamo tenerle come norme non solo da leggere ma anche da applicare e da osservare, perché qualcosa può succedere sempre anche nel massimo della preparazione.

Articolo e intervista a cura di Tiziano Menduto

Questo articolo è pubblicato sotto una Licenza Creative Commons.

www.puntosicuro.it