

LA PRIMA EDIZIONE DEL "SEAL FORUM" A ROMA. GLI ADDETTI AI LAVORI: «L'ATTENZIONE NON È MAI TROPPIA»

# Shipping, la complessità della sicurezza

«Le norme ci sono ma non bastano». Fari puntati su formazione aziendale e tecnologie a bordo

dal nostro inviato

**MATTEO DELL'ANTICO**

**ROMA.** Nel 1989 la petroliera "Exxon Valdez" si incagliò al largo delle coste dell'Alaska disperdendo in mare più di 40 milioni di litri di petrolio. I danni ambientali provocati dall'incidente portarono il governo statunitense a rivedere parte dei requisiti di sicurezza richiesti alle compagnie di navigazione e assegnare le spese delle operazioni di pulizia delle coste alle società armatrici.

È proprio per evitare che si ripetano in futuro incidenti come quello che si è verificato quasi trent'anni fa che ieri, a Roma, si è tenuta la prima edizione del "Seal Forum" organizzato dalla società Azimuth

Strategic Consulting con il patrocinio di Confindustria. All'incontro hanno partecipato i rappresentanti di alcune delle principali compagnie di navigazione, manager e ufficiali di bordo. Partendo dal presupposto che ancora oggi è impossibile azzerare i rischi di incidenti nel comparto shipping, sia quando un'unità si trova in movimento piuttosto che in rada oppure ormeggiata in porto, è stato evidenziato come le possibilità di evitare disastri in mare si possono ridurre sensibilmente quando vengono seguite passo dopo passo tutte le pratiche di sicurezza oggi richieste dalle leggi internazionali che governano il comparto della navigazione. «Avere una nave a norma con tutte le certi-



Una sessione di lavoro del "Seal Forum" a Roma

ficazioni - spiega Bruno Di Lascio, ceo di Azimuth - non basta per evitare che si possano verificare incidenti, dai più banali a quelli, come "Titanic" e "Costa Concordia", che sono passati alla storia. Dall'osser-

vanza delle regole di base si deve comunque partire per studiare soluzioni sempre più innovative, capaci di abbassare sensibilmente il rischio disastri». A quasi vent'anni dall'introduzione del Codice Ism, la

sola adozione dei suoi requisiti minimi non è più sufficiente per distinguersi nell'attuale contesto marittimo. Oggi, infatti, la gestione della sicurezza - intesa come funzione aziendale - si è andata configurando come attività sempre più complessa che obbliga armatori, equipaggi e società che si occupano di certificazioni ad apprendere sempre nuovi strumenti. La prima edizione del "Seal Forum" è stata focalizzata soprattutto sulla necessità, da parte delle imprese, di consentire ai propri dipendenti - sia quelli che lavorano a terra che a bordo delle navi - di conoscere tutte le norme che regolano la sicurezza nel mondo marittimo, a prescindere dal fatto che si tratti di personale impiegato

a bordo di unità cargo, traghetti oppure navi da crociera. Nel mondo dello shipping, tuttavia, non ci sono solo casi di navi alla deriva e naufragi: gli incidenti possono accadere anche quando un'unità è ormeggiata in porto tanto che uno dei casi più comuni è quello in cui si verificano problemi durante le fasi di rifornimento di carburante. Ma una compagnia di navigazione, sempre in tema di sicurezza, deve prestare attenzione anche ai problemi che possono arrivare dall'esterno: dagli assalti dei pirati nelle zone "calde" del golfo di Guinea e della Somalia, agli attacchi informatici che possono mandare fuori uso per giorni i siti delle società armatoriali e le strumentazioni a bordo delle navi.