


Cosa non torna nell'incidente di Suez

 it.insideover.com/economia/cosa-non-torna-nellincidente-di-suez.html

March 28, 2021

Ancora poche certezze dal **Canale di Suez**. Da martedì il transito delle navi mercantili è bloccato a causa della *Ever Given* ferma di traverso nell'idrovia. E a oggi sono circa 320 le navi che attendono su entrambi gli accessi del Canale. Un danno che si aggira intorno ai nove miliardi di dollari al giorno. Senza possibilità di quantificare il tempo che ci vorrà per liberare la nave.

Ma cosa ha causato davvero il blocco? Le indagini proseguono e l'incidente della *Ever Given* rischia di colorarsi di giallo. Il presidente dell'Autorità di Suez, **Osama Rabie**, ieri ha parlato ai media per chiarire la situazione. Oltre a ribadire che non vi è alcuna certezza sulla riapertura al traffico, il funzionario egiziano ha fatto intendere che stanno emergendo alcune novità dall'inchiesta che deve chiarire la dinamica dell'episodio.

Il problema del vento

Rabie ha detto qualcosa di molto importante: il **vento** e la **tempesta di sabbia** “non sono stati i motivi principali dell'incidente”. Anzi, attualmente le autorità del Canale non escludono che “un errore tecnico e umano possa aver contribuito all'incaglio”.

Affermazioni che fanno riflettere. È chiaro che Rabie debba in qualche modo “scagionare” il suo Canale. L'immagine di Suez è stata profondamente colpita da questo incidente e il fatto che molte compagnie abbiano già ipotizzato cambi di rotta rappresenta una minaccia enorme per la stabilità finanziaria del Canale di Suez e di tutto l'Egitto. Meglio quindi chiarire che la navigazione è sicura e che non esiste possibilità di tempeste di sabbia o correnti che possa incidere sulla navigazione. Tanto è vero che lo stesso presidente dell'Autorità di Suez ha voluto lanciare un messaggio che ha tutta l'aria di essere uno spot: “Se l'incidente fosse avvenuto nel nuovo canale sarebbe stato risolto più facilmente”. Purtroppo però il punto era quello del tracciato non raddoppiato.

In base alla **rotta tracciata dai satelliti** e alle informazioni rilasciate dall'Autorità di Suez, la *Ever Given* ha scarrociato a causa del forte vento. Tecnicamente quindi il vento forte (si parla di raffiche a 40 nodi) avrebbe deviato lateralmente la rotta della nave facendo scivolare l'imbarcazione fuori rotta. Questa ipotesi, che resta quella più accreditata almeno fino alle parole di Rabie, si fonda sul fatto che quell'enorme quantità di container caricati sulla nave avrebbe costituito una superficie talmente ampia da creare un vero e proprio effetto “vela”, spingendo così la nave verso la riva del Canale. Un fatto possibile che, anzi, confermerebbe la pericolosità di queste navi gigantesche su questa idrovia.

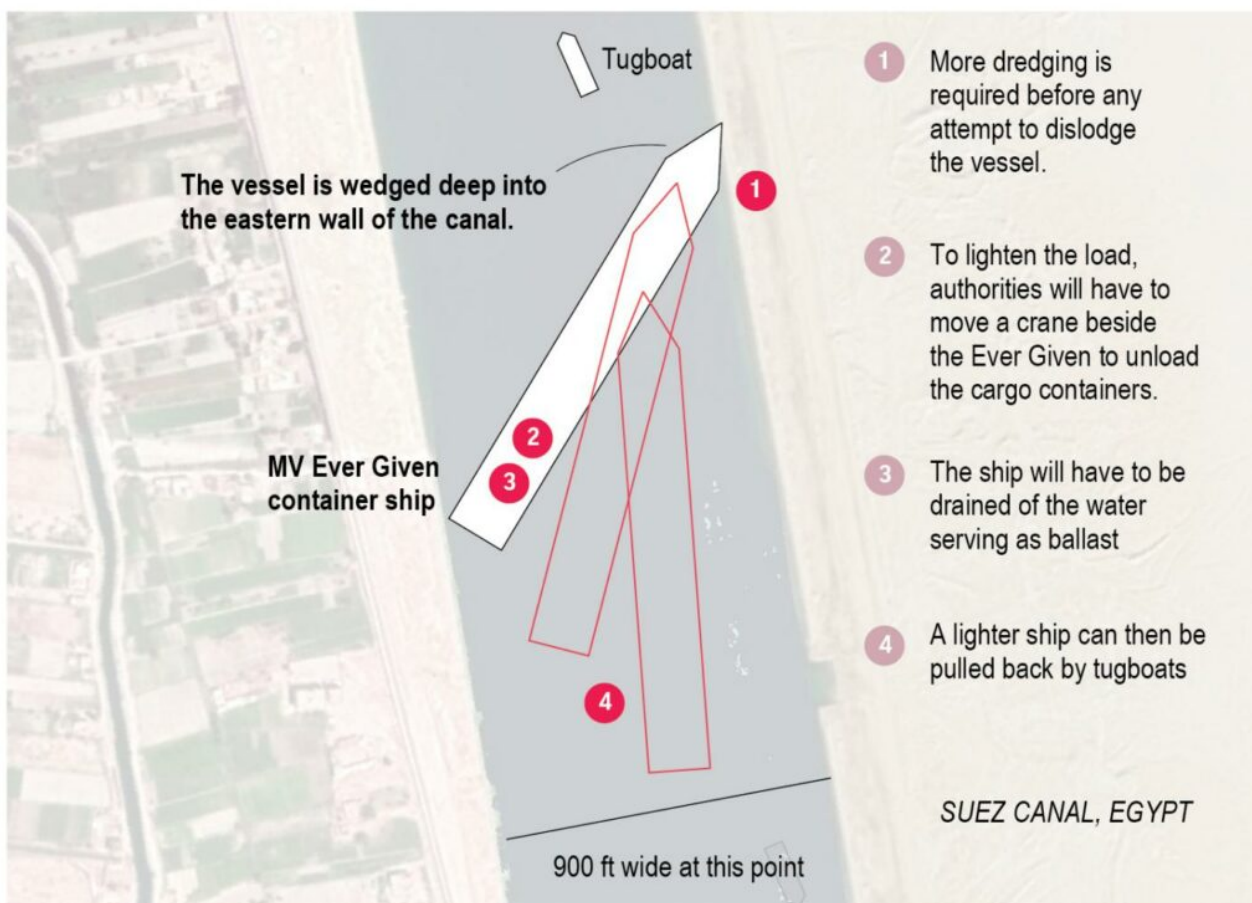
I dubbi sullo scarroccio

Tuttavia, mentre molto esperti concordano con questa analisi, altri hanno iniziato a interrogarsi sulla possibilità che il **vento** potesse essere stato sufficientemente forte da far incagliare la nave in quel punto.

Un analista esperto di navigazione sentito da *InsideOver* ci ha spiegato, ad esempio, che in base alla scarsa velocità, alla poca quantità d'acqua, con la nave a pieno carico e con la poca corrente di quel punto, la *Ever Given*, scarrocciando, avrebbe comunque dovuto rallentare per effetto dell'attrito sul fondale. E in ogni caso risulterebbe molto difficile che la nave, deviata dal vento laterale, possa mettersi poi di traverso. Più facile, dicono gli esperti, che il vento la spingesse parallelamente alla costa, facendola scivolare lungo la parete rocciosa che limita il canale. Mentre sulla questione della visibilità, l'informatizzazione dei sistemi di navigazione e la conoscenza totale del canale di Suez e del suo fondale permette una navigazione praticamente "alla cieca". Anche perché esiste un convoglio e una squadra di rimorchiatori.

Authorities attempt to lighten wedged container ship

The *Ever Given*'s massive weight, some 220,000 tons, is making it very difficult to dislodge and float. Instead, the team says it may have to lighten the ship and then try to nudge the ship using tugboats.



Source: Google Earth; AP reporting

AP

Di che errore tecnico parlano?

Appurato che vento e visibilità non sarebbero stati gli unici elementi a deviare la rotta della nave taiwanese – almeno secondo le autorità di Suez – ci si domanda quale possa essere stato l'**errore "tecnico"** o quello "**umano**".

Innanzitutto, bisogna capire chi può aver compiuto l'errore tale da far perdere il controllo della nave in quel tratto del Canale. Come premessa, va detto che le compagnie di navigazione spesso riducono il numero del personale di bordo al minimo essenziale: parliamo quindi di pochissimi uomini all'interno di una nave di dimensioni gigantesche. Perciò è possibile che in plancia vi siano poche persone, forse anche solo cinque. In ogni caso, questo serve per capire che nel momento in cui è stato commesso eventualmente un errore, c'erano altre persone che avrebbero potuto evitarlo. Il regolamento di Suez prevede inoltre la presenza di un pilota del posto insieme a uno specialista di sistemi, ma questa presenza non deve essere sopravvalutata. Fonti che conoscono perfettamente come avviene il passaggio di Suez hanno confermato a *InsideOver* che il **pilota** dell'Autorità inviato sulle navi è tendenzialmente ininfluenza. Conosce le manovre e il regolamento, ma è molto raro che intervenga nella navigazione. Il comandante è il solo responsabile, ed è perfettamente in grado di portare la nave lungo la rotta del Canale, per di più con l'ausilio di sofisticati mezzi di localizzazione, di tracciamento della rotta e all'interno di un convoglio.

Un comando sbagliato può devastare una nave

L'errore potrebbe però essere dato da un **comando sbagliato**. Soprattutto verso la sala motori. E questo potrebbe, per esempio, spiegare la forza d'urto con cui la nave si è incagliata nella costa. Gli esperti ritengono che il vento da solo non avrebbe potuto produrre un tale livello di incagliamento fino al bulbo della nave se nel frattempo il fondale rallentava l'imbarcazione. L'errore, in sostanza, potrebbe essere stato quello di aver ordinato di aumentare la potenza. Perché solo il **motore** poteva dare quel tipo di spinta propulsiva.

Questo ovviamente, se si vuole pensare alla casualità: c'è anche chi crede che più che all'ipotesi di un errore nella catena di comando si debba guardare a un'azione studiata a tavolino o addirittura all'intervento di **hacker** in grado di penetrare nei sistemi informatici dell'imbarcazione e impartire gli ordini. Ipotesi che per ora non possono trovare riscontro, ma che non devono nemmeno essere considerate così lontane dalla realtà. Ricordiamo che **Gianni Cuzzo**, amministratore delegato di Aspisec, durante il convegno "Le rotte digitali del trasporto – IoT e big data: opportunità e rischi della digital transformation" a Genova ha hackerato una petroliera in navigazione nel Mar Adriatico. E ci è riuscito con un semplice pc portatile fornito dall'Autorità di Sistema Portuale genovese. L'esperto di cyber rischi, come racconta *BusinessInsider*, si è servito di due portali accessibili a chiunque per identificare la nave e capire quale fosse il sistema informatico che la governava. Attraverso il sistema di tracking è penetrato nella rete della nave e in quel momento aveva tutte le capacità di controllare le attività all'interno dell'imbarcazione.

Si prova a disincagliare la Ever Given

Al netto di queste ipotesi, quello che è certo è che bisogna cercare di disincagliare la nave. Le operazioni effettuate con escavatori e draghe stanno dando i primi frutti sperati. Secondo le informazioni che arrivano dal luogo dell'incidente, il timone e l'elica hanno ripreso a funzionare e questo ha permesso di far muovere leggermente la poppa. Adesso circa 14 potenti rimorchiatori sono all'opera per spostare il gigante e Rabie ha detto che si auspica "di non dover essere costretti all'**alleggerimento del carico**". Una manovra che risulterebbe molto più complessa di quanto si pensa, perché data la posizione è impossibile rimuovere i container da tutte le parti dell'imbarcazione e perché esistono pochissimi mezzi nel mondo a poter compiere questo tipo di operazioni in acqua. E in ogni caso i tempi di manovra diventerebbero sempre più lunghi, con un aumento sproposito di costi per le compagnie e per l'Egitto. E ora è conto alla rovescia.