

Portacontainers di ultima generazione: navi giganti e assicurazioni

L'ultimo decennio ha visto un impressionante aumento delle dimensioni delle navi portacontainer. Fino a 10 anni fa, la più grande nave porta container - GUANGZHOU COSCO - costruita nel 2006, aveva una capacità di carico di 9.500 TEU.

Nello stesso anno la Emma Maersk è entrata in servizio, con una capacità di circa 13.000 TEUs. All'inizio di questo decennio Emma Maersk era quindi la più grande nave portacontainer in navigazione, ma nel 2013 è entrata in servizio la prima delle 6 navi ordinate da Maersk della serie Tripla E da 18.000 TEUs, e questa soglia non era destinata ad essere l'ultima.

Alla fine del 2014 il titolo di "più grande al mondo" è stata acquisito dalla CSCL Globe, oltre 19.000 teus, ed all'inizio del 2015 tre navi da 19.200 TEUs ordinate da MSC sono entrate in servizio: MSC Oscar, MSC Oliver e MSC Zoe sono attualmente - e probabilmente solo per il momento - le più grandi navi container in navigazione.

Probabilmente solo per il momento, posto che navi da 22.000 TEUs dovrebbero essere in servizio nel 2018: nel corso dell'anno infatti Maersk ha ordinato ai cantieri coreani Daewoo una serie di navi da oltre 20.000 TEUs e anche le altre maggiori linee - MOL, OOCL, CMA CGM e MSC - hanno seguito la tendenza: nel complesso circa 25 navi di queste dimensioni potrebbero essere consegnate tra il 2017 e il 2018.

E alcuni stanno già parlando della possibile fase successiva, che verosimilmente vedrà navi da 24.000 TEUs.

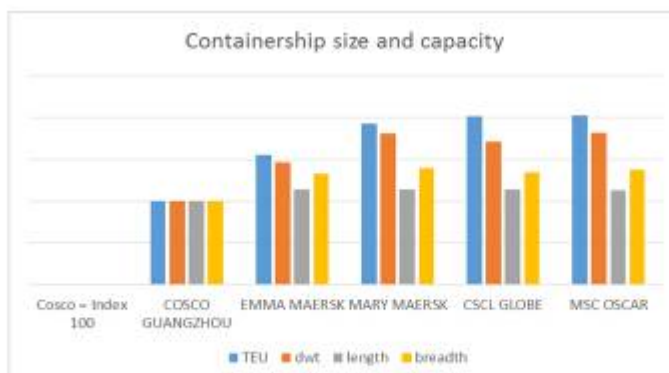
Dal punto di vista ingegneristico è interessante notare che la lunghezza di tali navi non cresce proporzionalmente con la loro capacità di carico: Emma Maersk è lunga 397 metri mentre la lunghezza di MSC Oscar è 396 metri.

La maggiore capacità di carico delle navi di ultima generazione deriva dalla maggiore larghezza e dalla maggiore altezza di carico.

Un confronto di dimensioni può essere visto dalla seguente tabella:

Increasing size and capacity

| vessel | year | TEU | dwt | length | breadth |
|-----------------|------|--------|---------|--------|---------|
| COSCO GUANGZHOU | 2006 | 9.500 | 107.526 | 351 | 43 |
| EMMA MAERSK | 2006 | 14.770 | 156.907 | 398 | 57 |
| MARY MAERSK | 2014 | 18.270 | 194.252 | 399 | 60 |
| CSCL GLOBE | 2014 | 19.100 | 184.320 | 400 | 58 |
| MSC OSCAR | 2014 | 19.224 | 196.000 | 396 | 59 |



Come noto tuttavia il gran numero di navi di portata elevata ha di fatto creato una situazione di eccesso nell'offerta di stiva rispetto alla domanda, con conseguenti effetti depressivi sul nolo delle navi portacontainers, che oggi hanno raggiunto livelli ancora più bassi di quelli della primavera 2009, all'inizio della crisi economica. Il nolo di un TEU si aggira oggi infatti sui 1.080 dollari.

Cresce quindi il numero delle navi portacontainer in disarmo: una ricerca di Alphaliner segnala infatti in disarmo 263 navi portacontainer, per una capacità di 934.000 TEUs, pari a circa il 4,70% della flotta mondiale e fra queste anche una delle navi Tripla E da 18.000 TEUs di Maersk.

Dal punto di vista assicurativo, non sono pochi i problemi posti da queste grandi navi; fra questi principalmente si possono evidenziare:

- Il cumulo di esposizioni generato dagli elevati valori combinati di corpo della nave e merci trasportate;
- Le possibili difficoltà nel gestire situazioni di emergenza che coinvolgano tali navi;
- Le problematiche – già note da tempo ma che risultano accentuate per queste grandi navi - legate alla dichiarazione di contenuto e peso dei containers presentati all'imbarco;
- I rischi di incendio e la difficoltà – direttamente proporzionale alla dimensione delle navi - di adottare le adeguate misure di prevenzione e contrasto degli incendi a bordo;
- Le possibili problematiche circa la robustezza strutturale evidenziate in alcuni sinistri recenti che hanno coinvolto navi di media taglia (MOL Confort il caso più recente) ed i conseguenti timori circa la possibilità che le grandi navi di ultima generazione possano presentare analoghe problematiche: in quest'ottica si iscrivono gli interventi di modifica della normativa di classe introdotte dall'Associazione dei Registri di Classifica, l'IACS.

Nel breve tempo a mia disposizione vorrei tentare qualche approfondimento su tre di queste problematiche, cioè il cumulo di esposizioni, le difficoltà di salvataggio e le criticità strutturali.

Relativamente al primo punto, si stima che i valori a rischio su una singola Ultra Large Container Vessels (ULCV) potrebbero risultare superiori ad un miliardo di dollari.

Infatti, mentre il valore della nave potrebbe essere di circa \$ 200M, il valore totale del carico potrebbe variare tra \$ 800M e \$ 1.000M.

Si consideri infatti una nave da 19.000 TEUs, caricata all'80% della sua capacità di carico; sulla base di un valore medio di \$ 50.000 in un contenitore da 20', il quadro globale potrebbe essere il seguente:

- valore nave \$ 200.000.000
 - 19.000 TEUs di capacità, utilizzati all'80% ==> 15.200 TEUs caricati
 - valore medio di un contenitore da 20': \$ 50.000
 - valore totale del carico: \$ 760.000.000
- ⇒ valore totale (scafo + carico) \$ 960.000.000, che potrebbe risultare più alto laddove l'utilizzo della nave risultasse superiore all'80% ipotizzato, ovvero per carichi con valore più elevato rispetto alla stima media

Tale stima riguarderebbe solamente la componente di danni materiali diretti alla nave e/o al carico,

senza prendere in considerazione la rimozione del relitto (che riguarderebbe P & I Clubs) ovvero uno "worst case scenario" di collisione tra due ULCVs.

A parte questi scenari catastrofici ed i conseguenti problemi di esposizione (comunque reali), l'aumento delle dimensioni di queste navi rende potenzialmente più problematica la gestione di situazioni di emergenza, che richiedano interventi di salvataggio.

I sinistri che hanno visto protagoniste le navi MSC Napoli e Rena, rispettivamente verificatisi nel 2007 e 2011, hanno messo in evidenza la difficoltà - o addirittura l'impossibilità - di scarico di tali navi, soprattutto in situazioni di emergenza, lontano da strutture portuali che possano mettere a disposizione le attrezzature idonee.

Si noti al riguardo che le dimensioni delle due navi erano rispettivamente di 4.734 e 3.351 TEUs. Ci sono stime secondo le quali potrebbero essere necessari fino a 2 anni per rimuovere tutti i contenitori da una nave di 19.000 TEUs in caso di incidente e potrebbe risultare difficile per i salvatori avere l'attrezzatura e le risorse per affrontare con efficacia questi incidenti.

In generale comunque, a prescindere dalla gestione di situazioni di emergenza, la dimensione delle ultime ULCVs pone problemi di accesso ai porti in termini di sufficienti pescaggi per accesso alle banchine e disponibilità di gru portuali che abbiano uno sbraccio sufficiente per le operazioni di carico e scarico dei containers.

Un ulteriore elemento sotto osservazione riguarda la sicurezza strutturale delle navi portacontainers.

Nel giugno del 2013 si è verificato un grave sinistro marittimo con l'affondamento della portacontainer MOL Confort, una nave relativamente recente, costruita nel 2008 con una capacità di 8.100 TEUs.

La MOL Confortsi è spezzata in due a circa 200 miglia al largo delle coste dello Yemen, verosimilmente a causa di un cedimento strutturale le cui cause non sono state tuttavia ancora accertate, lasciando aperto l'interrogativo se il disastro fosse da ascrivere a problemi di progettazione e costruzione o a difetti di funzionamento.

La commissione di inchiesta incaricata dal governo giapponese ha emesso il suo rapporto finale nel marzo 2015, ipotizzando che la "MOL COMFORT" si fosse spezzata per l'inadeguatezza della struttura della nave rispetto alle torsioni generate dal mare e di conseguenza raccomandando che i requisiti di classificazione per le grandi navi portacontainer vengano modificati.

L'IACS dal canto suo aveva creato all'inizio del 2014 un gruppo di lavoro in materia di sicurezza strutturale delle navi portacontainer, con il risultato che l'IACS ha sviluppato due nuovi set di regole uniformi (UnifiedRequirements) per le nuove costruzioni container, che sono state introdotte nel 2015 come requisiti tecnici comuni minimi da essere incorporati nelle regole di ogni singola Società di Classifica facente parte dell'IACS con effetto dal 1 luglio 2016.

Conclusioni

La diffusione e l'utilizzo del trasporto containerizzato e di conseguenza di navi portacontainers ha tale rilevanza che le problematiche di vario genere sopra evidenziate a proposito di tali navi - particolarmente significative in relazione alle grandi navi di ultima generazione - naturalmente non sfuggono all'attenzione degli assicuratori Marine i quali, a livello mondiale attraverso la loro organizzazione nota come International Union of Marine Insurers (IUMI), stanno monitorando tali problematiche ed in particolare sostengono le misure adottate dal settore marittimo al fine di garantire la sicurezza strutturale delle grandi navi portacontainer.

In particolare lo IUMI, attraverso uno dei suoi organismi permanenti, il Political Forum, individua le maggiori problematiche del mondo dello shipping che hanno rilevanza anche per il settore assicurativo, in taluni casi raccomandando l'adozione di specifiche misure.

Il Political Forum aggiorna regolarmente una lista di Current Issues – cioè di problematiche rilevanti che richiedono attenzione – e al punto 13 della edizione corrente emessa il 2/12/2015 si trova il tema della “Container Shipsafety” che evidenzia le varie problematiche sopra evidenziate (e fra queste il problema della structuralsafety) e riconferma l'impegno degli Assicuratori marittimi a monitorare tali criticità ed a supportare le misure che gli enti internazionali, in particolare l'IMO e l'IACS, possano adottare al riguardo.

Alessandro Morelli

SIAT Assicurazioni

13/12/2015