



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime



INTERIM REPORT

**INCENDIO A BORDO DELLA M/N “STAR ISTIND” - IMO 9182954, PRESSO IL
PORTO DI LIVORNO, IN DATA 03/12/2024**
(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2024/005424)

02 dicembre 2025



Premessa

L'attività dell'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime ha come unico obiettivo la prevenzione di incidenti e inconvenienti futuri, individuando le cause tecniche che hanno generato l'evento e formulando eventuali raccomandazioni di sicurezza agli operatori del settore.

Il presente rapporto d'inchiesta è stato condotto dall'Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime in modo indipendente, secondo le disposizioni ed i criteri del decreto legislativo n. 165/2011, della direttiva 2009/18/CE e del Codice dei sinistri dell'IMO.

L'obiettivo della presente indagine tecnica è quello di prevenire ogni possibile futuro incidente di questo tipo, attraverso l'accertamento e l'analisi delle relative cause e circostanze.

Le indagini, svolte secondo la disciplina stabilita dal citato Decreto, non sono finalizzate a determinare alcun tipo di colpa o responsabilità.

Il rapporto di questa inchiesta tecnica, anche in relazione ai risultati inclusi, alle conclusioni tratte ed alle raccomandazioni emesse, non può essere in alcun modo considerato come fonte di prova in nessun procedimento amministrativo o penale.

È possibile riutilizzare gratuitamente questo documento in qualsiasi formato o supporto. È necessario che il documento sia riutilizzato con precisione e non in un contesto fuorviante. Il materiale deve essere riconosciuto come proprietà intellettuale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime e deve essere sempre riportato il titolo della pubblicazione di origine.

Dove sia stato identificato materiale il cui copyright appartiene a terze parti, si dovrà ottenere l'autorizzazione da parte dei titolari di copyright interessati.

Questo documento è disponibile su <https://digifema.mit.gov.it>



Indice

1. Sintesi	3
2. Dati oggettivi.....	5
2.1. Dati della nave	5
2.2. Dati del viaggio	8
Composizione dell'equipaggio	8
2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo	9
3. Descrizione dell'evento.....	8
4. Analisi dell'evento	9
5. Conclusioni.....	10

- Sintesi

Il presente interim report è stato redatto sulla base degli elementi forniti dalla Capitaneria di porto di Livorno e dalla compagnia Armatoriale.

Il giorno 3 dicembre 2024 alle ore 11:03 circa si rilevava la presenza di un principio di incendio a bordo della M/N "STAR ISTIND" ormeggiata all'accosto 46/47 banchina alto fondale del Porto di Livorno. Si provvedeva a far sbarcare tutto l'equipaggio e organizzare le squadre di emergenza per il primo intervento. Alle ore 11.32 le squadre dei Vigili del Fuoco intervenivano a bordo e alle ore 11.55 comunicavano che l'incendio è stato circoscritto. L'incendio si sviluppava presumibilmente nel crew changing room, interessando aree e locali attigui, e provocando danni gravi ai cavi e alle strumentazioni elettriche di bordo. Non si verificava ferimento di alcun marittimo.

Fig. 1 – Posizione della M/n “STAR ISTIND” nel porto di Livorno – posto di ormeggio 46-47 Banchina Alto fondale (fonte EMCIP)





2. Dati oggettivi

2.1. Dati della nave

TIPO NAVE	CARICO SOLIDO – GENERAL CARGO
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	IBSV
BANDIERA	NORVEGIA
NOME	STAR ISTIND
NUMERO IMO	9182954
LUNGHEZZA TOTALE (m)	198
GT (tonn)	32628
ANNO DI COSTRUZIONE	1998
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
FASE DEL VIAGGIO	ALL'ARRIVO
PARTE COINVOLTA	ALLOGGI - ALTRO
PORTO DI PARTENZA	SANTOS (Brasile)
PORTO DI ARRIVO	NAPOLI
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	IN ORMEGGIO
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	NO
UNITA' AFFONDATA	NO
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	NO
PERDITA DI CARBURANTE	NO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	-
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE-Unità non idonea a proseguire la navigazione senza interventi di riparazione
MORTI/DISPERSI	-



Fig. 2 - Sezione longitudinale della M/N “Star Istind” (fonte: Armatore)

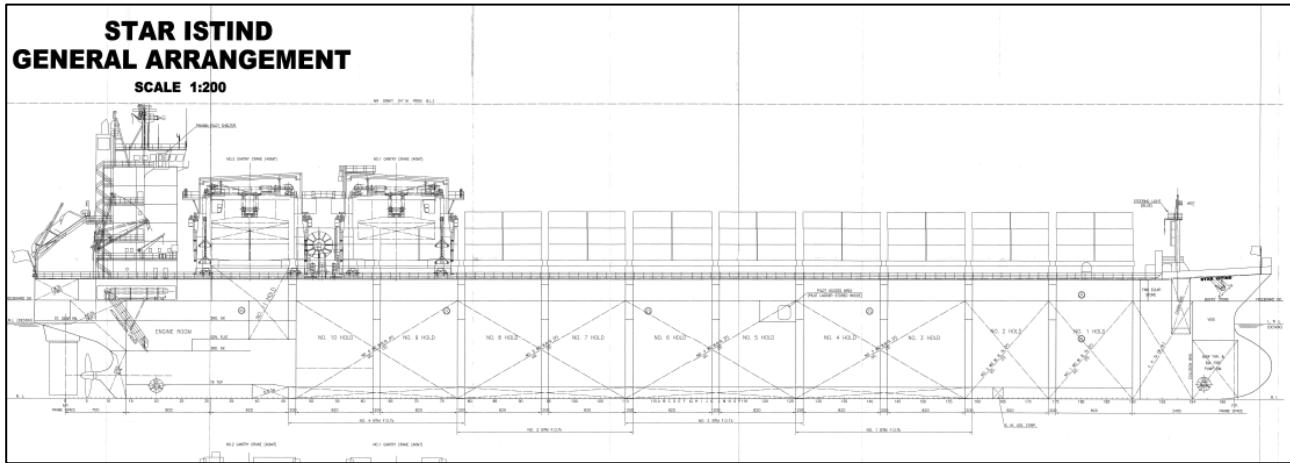


Fig. 3 - Sezione trasversale e longitudinale della M/N “Star Istind” (fonte: Armatore)

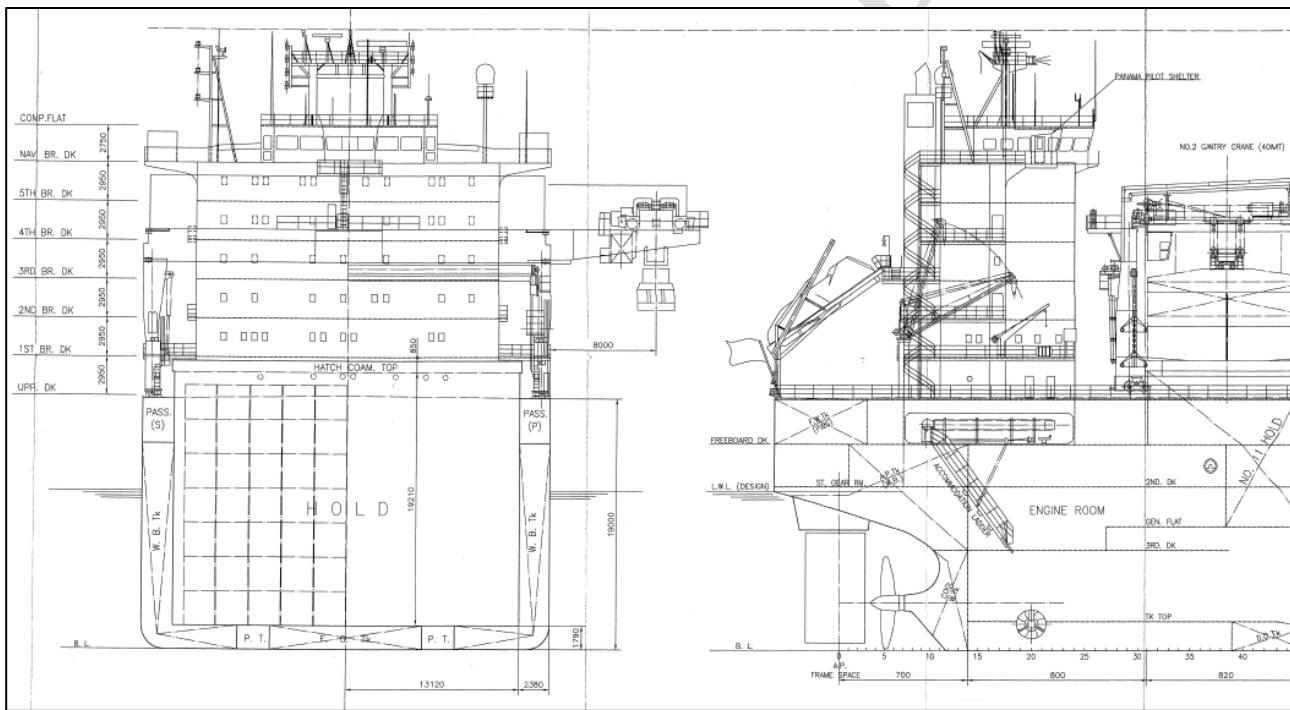
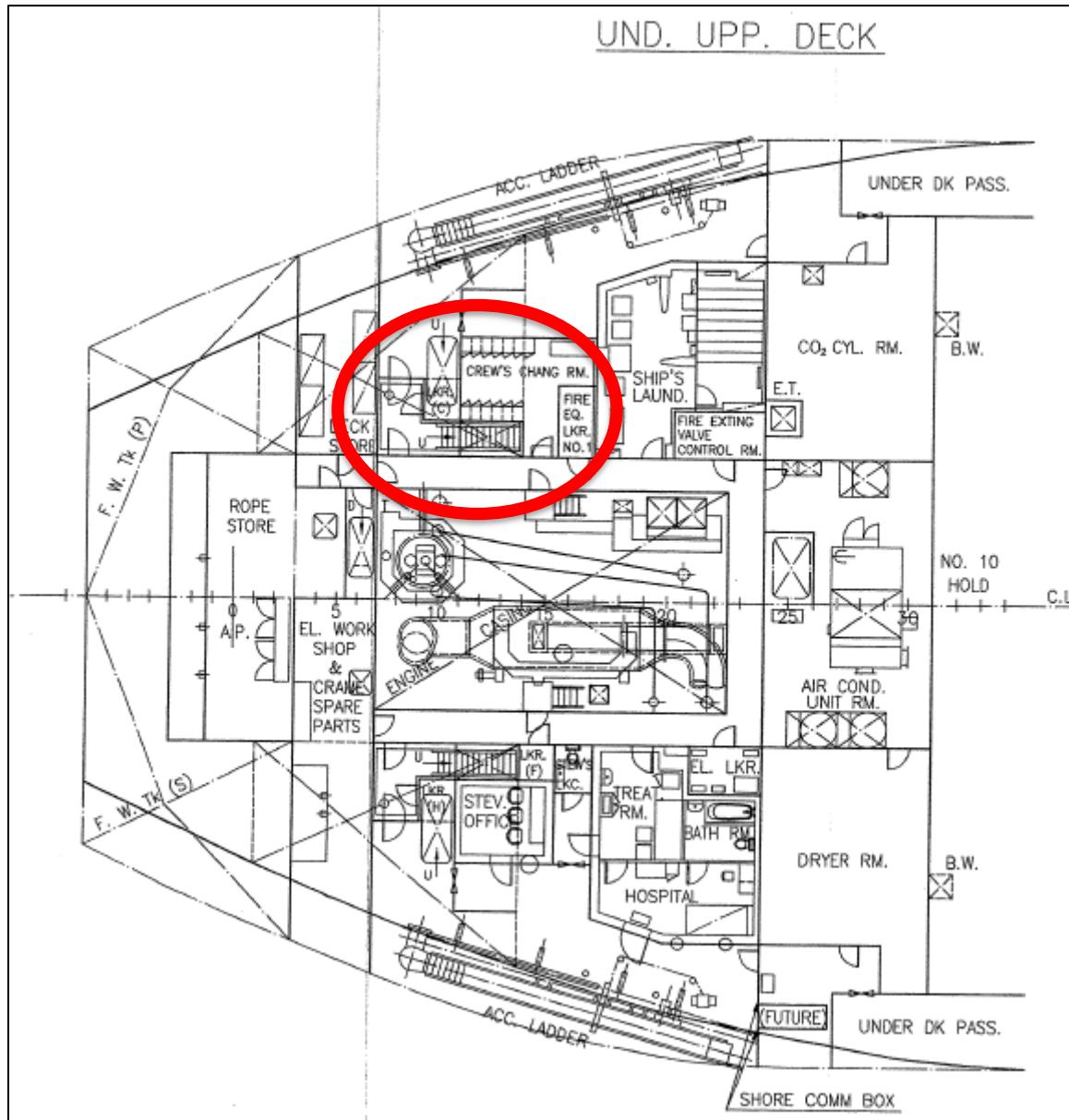


Fig. 4 - Piano del ponte "under upper deck" della M/N Star Istind; evidenziato nell'ovale rosso il locale spogliatoio (crew's changing room) dove si è verificato l'incendio (fonte: Armatore)





2.2. Dati del viaggio

LUOGO	ACQUE MARITTIME INTERNE-AREA PORTUALE
COMPARTIMENTO MARITTIMO	LIVORNO
POSIZIONE GEOGRAFICA	
STATO DEL MARE	0 – CALMO (0 M)
FORZA DEL VENTO	0 – ASSENTE (0 - 1 NODI)
CONDIZIONI METEO	PIOGGIA
VISIBILITÀ	BUONA (>=5.0/<25.0 NM)

Composizione dell’equipaggio

L’equipaggio della M/N “STAR ISTIND” risultava costituito da n. 22 (ventidue) persone, così come indicato nel Modulo IMO Crew list:

- n. 1 Master
- n. 1 Chief OFF
- n. 1 2nd OFF
- n. 1 3rd OFF
- n. 1 jr. 3rd OFF
- n. 1 Chief ENG
- n. 1 2nd ENG
- n. 1 3rd ENG
- n. 1 Electr. Tech
- n. 1 Bosun
- n. 1 Deck Fitter
- n. 1 Deck Fitter maint.
- n. 1 AB 1
- n. 1 AB 2
- n. 1 AB maint.
- n. 1 OS 1
- n. 1 OS 2
- n. 1 Engine Fitter
- n. 1 Motoreman
- n. 1 Wiper
- n. 1 Chief Cook
- n. 1 Messman



2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo

Il sinistro verificava alle ore 11.00 circa, presso il porto di Livorno.

Classificazione IMO:

molto grave

Ai fini del Codice IMO per le investigazioni sui sinistri marittimi, Risoluzione IMO MSC.255 (84), l'evento straordinario è da classificare quale “sinistro molto grave” (“*very serious marine casualty*”) in quanto ha avuto come conseguenza la perdita di vita umana.

Tipo evento:	Incendio
Data e ora:	03.12.2024 alle ore 11.00
Posizione e luogo del sinistro:	Acque marittime interne-area portuale - Livorno
Attività della nave e parte del viaggio:	Ormeggiata

Conseguenze: L'evento provocava danni nei locali *Under upper deck* e nei locali adiacenti nonché all'apparato elettrico.

3. Descrizione dell'evento

Il 3 dicembre 2024, alle ore 11:03 circa, durante le normali attività di bordo mentre la nave mercantile M/N “STAR ISTIND” era stabilmente ormeggiata all'accosto 46/47 della banchina alto fondale del Porto di Livorno, veniva rilevata la presenza di un principio di incendio all'interno della crew changing room, un locale utilizzato dall'equipaggio come area di transito e deposito per il cambio e lo stivaggio degli effetti personali. L'allarme veniva individuato da personale presente nelle immediate vicinanze, che segnalava un odore di bruciato e un anomalo surriscaldamento nell'area. Subito dopo venivano notate le prime tracce di fumo fuoriuscire dal locale, rendendo evidente che era in corso un principio di combustione. La situazione appariva inizialmente circoscritta, ma a causa della presenza di rivestimenti, materiali combustibili o cablaggi elettrici, l'incendio mostrava tendenza a propagarsi ai locali adiacenti. Come previsto dalle procedure di emergenza, il Comando di bordo disponeva l'evacuazione immediata dell'equipaggio, che veniva fatto sbarcare in sicurezza sulla banchina. Contestualmente venivano attivate le squadre di risposta interna della nave e informati i servizi di emergenza portuali e cittadini per un intervento specialistico. Alle ore 11:32, le squadre dei Vigili del Fuoco entravano a bordo della nave per valutare lo scenario e procedere all'estinzione. All'arrivo, il fumo risultava concentrato nell'area della crew changing room e in alcuni locali ad essa contigui. L'incendio si presentava ancora attivo, ma non aveva raggiunto altre sezioni della nave grazie sia alla posizione relativamente isolata del locale sia all'azione preliminare del personale di bordo, che aveva contribuito a rallentare la propagazione. Le operazioni dei Vigili del Fuoco si concentravano nell'apertura controllata dei locali interessati, nell'individuazione dei punti maggiormente coinvolti e nell'estinzione dei focolai residui, in particolare in prossimità di cablaggi elettrici e componenti impiantistiche che risultavano gravemente danneggiati dal calore. L'intervento diveniva pienamente efficace nell'arco di pochi minuti, e alle ore 11:55 circa veniva comunicato che l'incendio era stato circoscritto, scongiurando rischi ulteriori per la nave, l'ambiente portuale e il personale. Al termine



dell’azione di spegnimento, il locale risultava pesantemente deteriorato: i cavi elettrici, le scatole di derivazione, parte della strumentazione elettrica e alcuni elementi d’arredo erano stati compromessi dal fuoco e dalle alte temperature; anche i locali limitrofi mostravano danni da calore e fumo. Non veniva tuttavia riportato alcun ferito tra i marittimi.

4. Analisi dell’evento

Analisi dei fattori causali

Possibili cause tecniche

- Guasto elettrico in cavi o quadri presenti nella crew changing room
- Surriscaldamento di apparati elettrici (caricatori, prese, quadretti secondari)
- Difetto dell’impianto di ventilazione o accumulo di materiale combustibile
- Malfunzionamento di dispositivi di protezione elettrica (interruttori automatici, fusibili)

Possibili fattori umani

Non emergono comportamenti errati, ma in generale andrebbero valutati:

- Presenza di apparecchi personali in carica (telefono, powerbank)
- Eventuale inosservanza di procedure di stivaggio materiali o rischi elettrici

Possibili fattori organizzativi

- Adeguatezza delle procedure di controllo periodico degli impianti elettrici
- Aggiornamento della documentazione tecnica e registri manutentivi
- Disponibilità e accessibilità dei mezzi antincendio (estintori, idranti, sistemi fissi)

Fattori ambientali o logistici

L’incidente è avvenuto in un porto, quindi:

- Accesso ai soccorsi rapido e facilitato, contribuendo al contenimento del danno
- Assenza di condizioni meteorologiche critiche che potessero ostacolare l’intervento

5. Conclusioni

Le circostanze attorno alle quali ricondurre le cause dell’incidente sono essenzialmente:

- Origine dell’incendio
- Incendio che ha interessato l’impianto elettrico della nave
- Funzionalità impianti di rilevazione incendio e dotazioni antincendio

Come spesso avviene negli incendi a bordo delle navi, l’entità dell’incendio e l’elevata temperatura raggiunta ha portato alla distruzione quasi completa del locale dove l’incendio stesso si è originato (il locale spogliatoio equipaggio) e non ha consentito di individuare con esattezza le cause. Dall’analisi della documentazione disponibile si ritiene la causa più probabile sia il cablaggio interno di una plafoniera. Non si possono però scartare altre cause, meno probabili, quali l’innesto da mozziconi di sigaretta o il surriscaldamento di altri componenti elettrici, incluse alcune batterie agli ioni di litio.

Per quanto riguarda l’impianto di rilevazione incendio è da rilevare che, data l’età della nave, è presente un impianto di allarme non indirizzabile e non sono presenti sensori nel locale spogliatoio. Su unità di costruzione più recente, alle quali si applicano diverse versioni della SOLAS, questi inconvenienti non



sono presenti.

La compagnia armatoriale ha effettuato una dettagliata analisi ed ha individuato provvedimenti correttivi da applicare sulla propria flotta; ad un primo esame questi provvedimenti sembrano condivisibili.

Al momento l'attività di analisi dei dati acquisiti, non ancora completata, non consente di trarre conclusioni definitive. Solo a completamento della fase di analisi dettagliata di tutti i numerosi dati raccolti sarà possibile procedere in maniera compiuta all'analisi per individuare i diversi fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l'evento e, se ritenuto opportuno, presentare raccomandazioni.