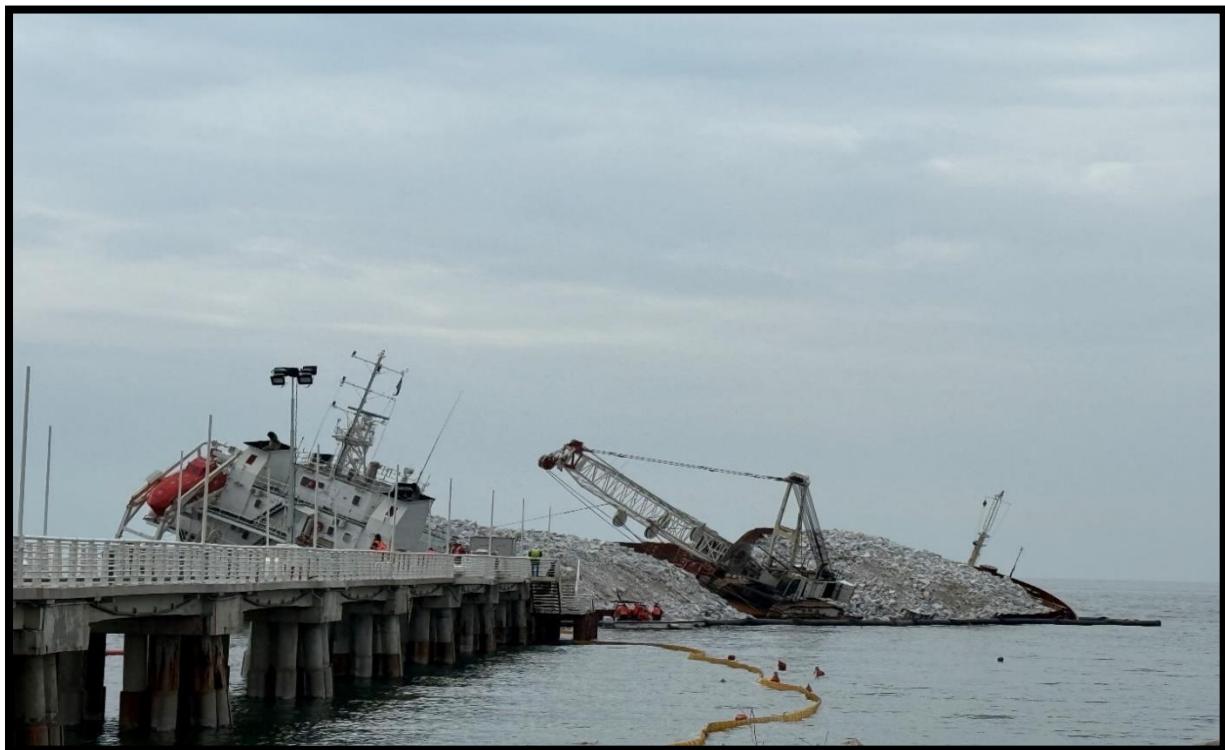




MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

Ufficio per le investigazioni ferroviarie e marittime



INTERIM REPORT

**INCAGLIO DELLA M/N GUANG RONG - IMO 9236133, PRESSO IL
PONTILE DI MARINA DI MASSA, IN DATA 28/01/2025
(IDENTIFICATIVO EMCIP: 2025/000386)**

26 gennaio 2026



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

Normativa di riferimento	4
1. Sintesi	5
2. Dati oggettivi.....	6
2.1. Dati della nave	6
2.2. Dati del viaggio	7
 Composizione dell'equipaggio	7
2.3. Informazioni sul sinistro o incidente marittimo	7
3. Descrizione dell'evento.....	8
4. Analisi dell'evento	9
5. Conclusioni.....	10



NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Risoluzione MSC.255 (84) relativa a “IMO Casualty Investigation Code”;
- Risoluzione IMO A.1075 (28) Linee guida per assistere gli investigatori durante l’attuazione del Codice IMO sulle inchieste sui sinistri marittimi;
- Direttiva 2009/18/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo;
- D. Lgs. 6 settembre 2011, n. 165 che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo e che modifica le direttive 1999/35/CE e 2002/59/CE.

INTERIM REPORT

1. Sintesi

Il 28 gennaio 2025 la M/N GUANG RONG – IMO 9236133 di bandiera cipriota, mentre era alla fonda nella rada del porto di Marina di Carrara in attesa del completamento delle operazioni commerciali presso il “Terminal MDC”, a causa di avverse condizioni meteo-marine scarrocciava in direzione Sud-Est. Alle ore 21.06 la nave urtava contro il pontile di Marina di Massa ove si arenava.

L’intervento del personale della Guardia Costiera scongiurava eventuali pericoli per i 12 (dodici) membri dell’equipaggio che venivano tratti in salvo.

Fig. 1 – Area del sinistro presso il pontile di Marina di Massa – (*fonte internet*)





2. Dati oggettivi

2.1. Dati della nave

TIPO NAVE	CARICO SOLIDO – GENERAL CARGO
IDENTIFICATIVO CHIAMATA	5BJV3
BANDIERA	CIPRO
NOME	GUANG RONG
NUMERO IMO	9236133
LUNGHEZZA TOTALE (m)	103.80
GT (tonn)	5264
ANNO DI COSTRUZIONE	2001
MATERIALE SCAFO	ACCIAIO
ABILITAZIONE NAVIGAZIONE	INTERNAZIONALE
FASE DEL VIAGGIO	ALL'ARRIVO
PARTE COINVOLTA	FIANCATA
PORTO DI PARTENZA	GENOVA
PORTO DI ARRIVO	GENOVA
PRINCIPALE ATTIVITA' IN CORSO	ANCORAGGIO
GRAVITA' DELL'EVENTO	MOLTO GRAVE
DANNO ALLA NAVE	SI
UNITA' AFFONDATA	SEMIAFFONDATA
UNITA' IMPOSSIBILITATA A PROCEDERE	SI
PERDITA DI CARBURANTE	SCONOSCIUTO
QUANTITA' BUNKER SVERSATO (tonn):	SCONOSCIUTO
GRAVITA' EVENTO	MOLTO GRAVE-PERDITA DELL'UNITA'
MORTI/DISPERSI	NO



2.2. Dati del viaggio

LUOGO	MARE TERRITORIALE <=12 NM
COMPARTIMENTO MARITTIMO	MARINA DI CARRARA
POSIZIONE GEOGRAFICA	LAT. 44° 00,36' N - LONG. 010° 05,80' E
STATO DEL MARE	6 – MOLTO AGITATO (4 – 6 M)
FORZA DEL VENTO	7 – VENTO FORTE (28 - 33 NODI)
CONDIZIONI METEO	PIOGGIA
VISIBILITÀ	SCARSA (> = 0.5 / < 2.0 NM)

Composizione dell’equipaggio

L’equipaggio della **M/N GUANG RONG** risultava costituito da n. 12 (dodici) persone, così come indicato nella segnalazione unica di sinistro.

2.3. Informazioni sul sinistro

Il sinistro si verificava alle ore 21:06 circa, presso il pontile di Marina di Massa.

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 totale dell’unità.

Tipo evento:

incaglio/arenamento – alla deriva senza governo

Data e ora:

28.01.2025 alle ore 21.06

Posizione e luogo del sinistro:

44°00'N - 010°05' E
Mare territoriale
Marina di Massa

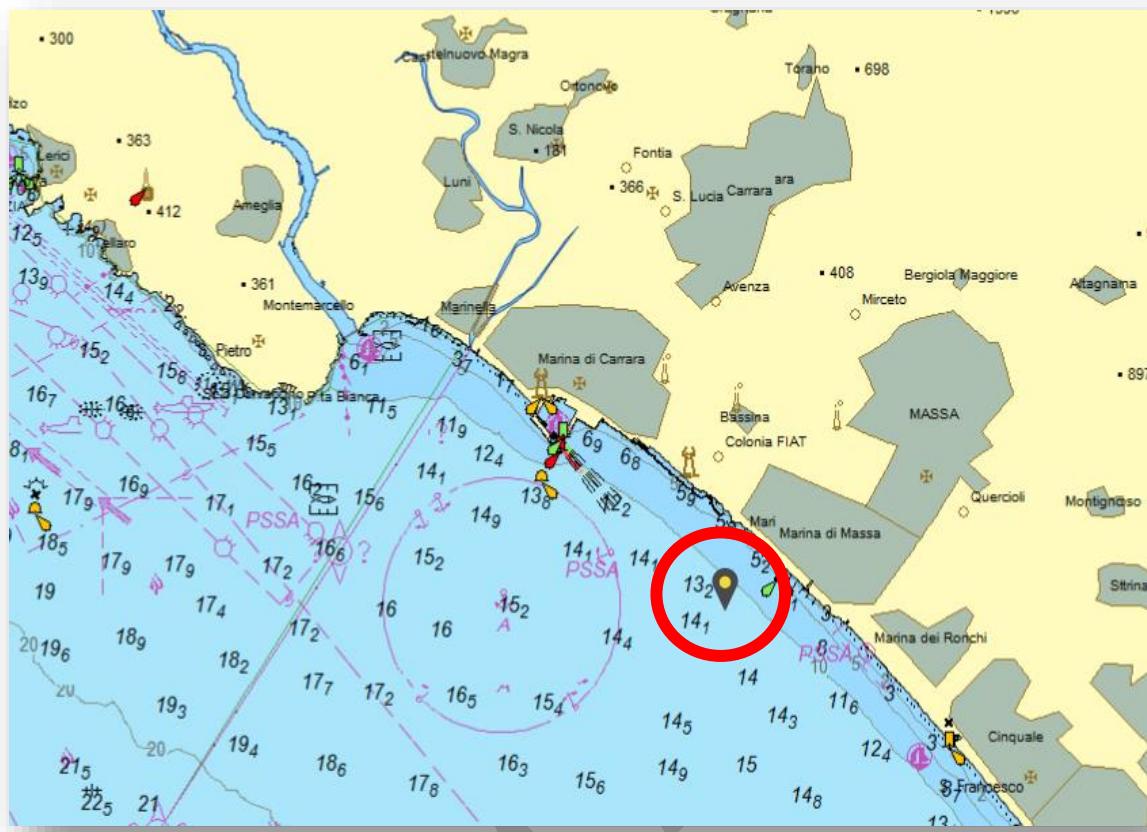
Attività della nave e parte del viaggio:

fase di ancoraggio

Conseguenze: L’urto della nave contro il pontile di Marina di Massa provocava il crollo parziale della struttura ed il successivo arenamento dell’unità. Nessun ferito tra i membri dell’equipaggio. Venivano messe in atto tutte le misure per il contenimento dell’inquinamento marino.



Fig. 2 – Posizione della M/N GUANG RONG – (fonte: EMCIP)



3. Descrizione dell'evento

Il giorno 28/01/2025 alle ore 21:06 circa, presso il pontile di Marina di Massa, si verificava l'incaglio della nave GUANG RONG che operava tra il porto di Marina di Carrara e la nuova diga foranea di Genova. L'unità era adibita all'imbarco, trasporto e sbarco di detriti di marmo. Al momento del sinistro, la nave aveva in coperta un carico di circa 9.000 t di detriti di marmo, una gru mobile (per l'imbarco e lo sbarco del carico) e una pala meccanica (per la movimentazione del carico a bordo).

A causa delle cattive condizioni meteo marine ovvero per cause ancora in fase di accertamento si verificava lo scarroccio dell'unità in direzione sud-est, il quale, provocava l'urto contro il pontile di Marina di Massa ed il conseguente arenamento e semi affondamento della nave.

Nelle fasi immediatamente successive all'evento si provvedeva dapprima allo sbarco del personale imbarcato ed in seguito al contenimento delle eventuali fuoriuscite di idrocarburi nelle adiacenze con il posizionamento delle panne assorbenti.

L'unità subiva danni nella zona poppiera, non visibili in quanto al di sotto del livello del mare.

Inoltre, la struttura del pontile risultava compromessa.



Fig. 3 – Conseguenze dell’evento (*fonte: sopralluogo investigatori*)



4. Analisi dell’evento

Il tracciato AIS (Automatic Identification System), indica il percorso effettuato dalla nave, dal porto di Marina di Carrara, in rada, fino all’urto contro il pontile di Marina di Massa.

Fig. 4 – Tracciato AIS (*fonte: Capitaneria di Porto Marina di Carrara*)





I giorni 23 e 24 gennaio 2025, nel porto di Marina di Carrara erano state caricate 9000 t di detriti di marmo. In previsione del peggioramento delle condizioni metereologiche la nave si posizionava in rada alla posizione ‘R7’ (vedi figura 5).

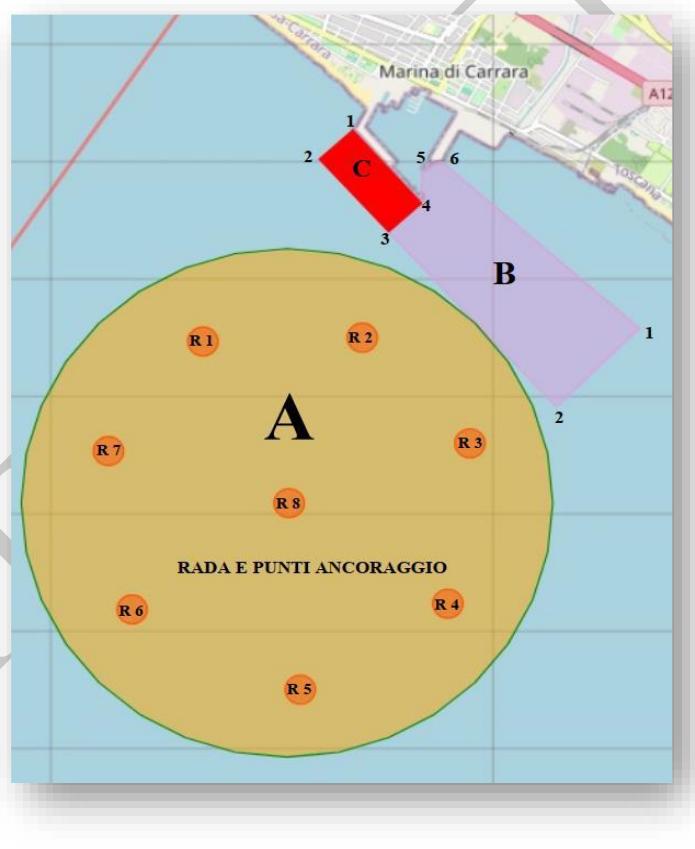
La nave era dotata di due motori principali di cui uno fuori servizio (motore principale di dritta) e un’elica di manovra a prora.

Nei giorni 26 e 27 gennaio 2025 la nave manteneva la posizione.

Il 28 gennaio 2025 alle ore 17.00 circa, con il peggiorare delle condizioni meteomarine, l’ancora iniziava ad arare pertanto si decideva di salpare l’ancora cercando di mantenere la posizione con il motore principale di sinistra e l’elica prodiera; quest’ultima, improvvisamente cessava di funzionare correttamente, quindi, con il solo motore di sinistra la nave iniziava a scarrocciare di poppa verso la diga foranea di Marina di Carrara.

Si tentava di restare ad una distanza di sicurezza dalla costa effettuando le manovre del caso, ma a causa della perdita di potenza la nave ruotava sino ad avere la poppa al mare continuando allo stesso tempo lo scarroccio verso la costa. Si decideva quindi di dar fondo all’ancora di sinistra ma a questo punto la nave si poneva parallelamente alla costa, fino al momento dell’urto contro la piattaforma del pontile di Marina di Massa ove si arenava.

Fig. 5 – Assegnazione accosti (fonte: Regolamento di sicurezza del porto di Marina di Carrara)





5. Conclusioni

Le circostanze attorno alle quali ricondurre le cause dell'incidente sono plausibilmente le seguenti:

- Carente manutenzione della nave, in particolare degli apparati propulsivi;
- Criticità nella gestione del rischio operativo in particolare quando una nave non dispone della piena efficienza dei sistemi propulsivi ed in condizioni meteo marine avverse previste.

È verosimile ritenere che la nave, in balia delle avverse condizioni metereologiche, con un solo motore principale attivo, non sia stata in grado di manovrare e di tenere il mare. Occorre anche considerare che è venuta meno l'elica di prora nel momento di massimo carico operativo e che durante lo scarroccio verso sud è stato registrato un calo di potenza del motore. A tutto ciò si aggiunge la non ottimale tenuta dell'ancora.

Al momento i dati acquisiti non consentono di trarre conclusioni definitive. Solo a completamento della fase di raccolta dati sarà possibile procedere in maniera compiuta all'analisi per individuare i diversi fattori che hanno determinato o hanno contribuito a determinare l'evento, valutando anche il fattore umano e l'interazione tra uomo, macchina ed organizzazione.