Progetto ISIDE

“Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROGETTO F54D18000120006

Report Focus Group n. 4

Bastia
4 Marzo 2021

Università degli Studi di Cagliari

Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali

UNICA - CIREM

Marzo 2021

La coopération au cœur de la méditerrannée
La cooperazione al cuore del Mediterraneo

Livello di diffusione		
PU	Pubblico	X
CO	Confidenziale, solo per i partner	

Prodotto:	T1.2.1
Responsabile:	UNICA-CIREM
Componente:	T1 - Sviluppo di modelli di comunicazione mare-terra ottimizzati
Attività:	T1.2 - Indagine sul campo agli operatori

Autore/i		
Nome	Organizzazione	E-mail
Moreno Toigo	UNICA-CIREM	moreno.toigo@gmail.com

Revisione del Documento			
Versione	Data	Modifiche	
		Tipo di modifiche	Modificato da
1	15/3/2021	Prima redazione	Moreno Toigo
2	20/5/2021	Revisione	CIREM

Sintesi

Il report contiene il resoconto del Virtual Focus Group – workshop che si è tenuto il 4/3/2021 online, organizzato dal partner CCI BASTIA Port de commerce.

Sommario

1 Introduzione 6

2 Metodologia 7

2.1 Metodologia generale 7

2.1.1 La piattaforma di video conferenza 7

2.1.2 Fase preparatoria 7

2.1.3 Invitare i partecipanti 8

2.1.4 Moderare il Virtual Focus Group Discussion 8

2.2 Tematiche da affrontare nei FG 9

3 Partecipanti 11

4 Resoconto del VFG di Bastia 11

5 Documentazione 16

5.1 Invito agli stakeholders 16

5.2 Foto dell'evento 17

1 Introduzione

Le misure restrittive imposte dall'emergenza COVID-19 hanno reso necessario riprogrammare tutte le attività in presenza previste da molti progetti Interreg Marittimo, sia quelle di tipo gestionale (CdP), sia quelle operative. In particolare, risultano di difficile attuazione tutte le attività che richiedono interazioni ravvicinate tra persone, quali, ad esempio, i focus group (FG) previsti nell'attività T.1.2.1.

Il progetto ISIDE prevede nella fase preliminare di analisi del contesto di intervento, un'indagine sul campo, realizzata con lo strumento del FG, per raccogliere informazioni sulle caratteristiche del sistema di sicurezza utilizzato; la comprensione dei protocolli adottati; le criticità riscontrate e altri elementi di rilievo. A seguito delle limitazioni agli spostamenti e alla realizzazione degli incontri in presenza dovuti all'epidemia di coronavirus, i partner hanno deciso di realizzare 4 FG (il FG di Genova si è svolto in presenza a gennaio 2020) per via telematica.

Il quarto dei 5+1 Focus Group (FG) previsti nell'ambito dell'attività "T1.2 – Indagine sul campo agli operatori" si è svolto in modalità virtuale con gli operatori dell'area portuale della Corsica ed è stato organizzato dal partner CCI BASTIA Port de commerce, in collaborazione con l'Università di Cagliari.

Il VFG si è svolto attraverso la piattaforma webex ed è stato integralmente registrato e trascritto.

2 Metodologia

2.1 Metodologia generale

Il VFG di Bastia è stato il primo in cui la metodologia ridefinita nel giugno 2020, in risposta all'emergenza COVID-19, che ha impedito la realizzazione dei FG previsti dal progetto con la metodologia tradizionale in presenza. Se ne fornisce quindi qui di seguito una descrizione dettagliata.

Per lo svolgimento dei FG a distanza, per mantenere gran parte dei vantaggi della metodologia del FG, può essere utilizzata la metodologia del "Virtual Focus Group Discussion (VFGD)".

Si tratta di uno strumento di ricerca sperimentato già a partire dagli anni '90. Fino all'emergenza COVID è stato relativamente poco utilizzato e poco analizzato dai metodologi della ricerca. Ricreare a distanza l'atmosfera giusta per favorire una discussione dinamica e la partecipazione attiva, limitando le distorsioni che il mezzo e la distanza possono generare, è infatti una sfida complessa che richiede un'attenta preparazione. Il VFGD è un metodo innovativo ancora sperimentale, la cui efficacia resta ancora da validare dal punto di vista scientifico. Non esistono protocolli operativi scientificamente testati e piattaforme tecnologiche di riferimento.

La natura dell'oggetto di indagine di ISIDE si ritiene tuttavia che non ponga particolari problemi legati alle distorsioni che lo strumento potrebbe generare.

Nelle numerose esperienze degli ultimi mesi, sono emerse anche le numerose potenzialità di questo strumento innovativo, ma anche gli aspetti più critici da considerare nella preparazione e nello svolgimento.

2.1.1 La piattaforma di video conferenza

Dopo alcuni tentativi con diversi software, la piattaforma ZOOM è stata individuata come la prima scelta tra le diverse piattaforme disponibili. ZOOM infatti possiede tre caratteristiche importanti: ampia diffusione, intuitività dell'interfaccia, funzioni aggiuntive (come, ad esempio, la possibilità di traduzione simultanea) che facilitano il coinvolgimento e l'interattività. Esistono comunque moltissime alternative valide, come, ad esempio: webex, teams, gotomeeting, skype, meet.

Una piattaforma tecnologica adeguata, tuttavia, non è sufficiente a garantire il buon esito del VFGD. Ci sono alcuni aspetti, metodologici e logistici, da tenere assolutamente in considerazione, a partire, in particolare, dalla fase preparatoria, che di seguito elenco.

2.1.2 Fase preparatoria

La fase di preparazione del Virtual Focus Group Discussion è fondamentale per la sua buona riuscita, perché permette di:

- decidere il metodo di selezione dei partecipanti,
- definire gli obiettivi del VFGD,
- pianificare le diverse fasi della videoconferenza,
- predisporre gli strumenti di facilitazione e animazione del dialogo, e prevenire i piccoli problemi tecnici che potrebbero ostacolarne lo svolgimento.

Meglio limitare il numero di partecipanti, invitando al massimo 8 persone, al fine di lasciare a tutti il tempo necessario per esprimersi ed evitare tempi di attesa troppo lunghi per poter intervenire.

Va infatti considerato che **il tempo d'attenzione è molto più limitato online**, perché i partecipanti possono essere distratti da quello che sta succedendo attorno a loro, su cui il moderatore non ha nessun controllo. Per questo, la durata di un VFGD **dovrebbe essere limitata a 90 minuti**.

Questo può essere un primo problema per i VFGD di ISIDE perché il programma previsto è molto corposo e la durata prevista attualmente è sulle tre/quattro ore. Considerando, tuttavia, che negli incontri in presenza ci sono molti tempi morti, togliendo gli spazi destinati al coffee break e alla registrazione dei partecipanti, è forse possibile ridurre la durata dell'incontro online a circa 2 ore.

Al momento di scegliere la piattaforma di videoconferenza da utilizzare, è importante assicurarsi che questa permetta di **visualizzare tutti i volti dei partecipanti**, in modo da poter mantenere un contatto visivo costante e non perdere del tutto le informazioni rivelate dal linguaggio del corpo. Inoltre, la piattaforma deve prevedere la **possibilità di condividere lo schermo del moderatore**, in modo da consentire l'utilizzo di presentazioni o di altri supporti visivi utili alla facilitazione.

Molto utile condividere le slide di presentazione durante tutta la durata del VFGD. Queste svolgono infatti una funzione di "canovaccio". In ogni momento, le informazioni riportate sulla presentazione possono chiarire ai partecipanti il tema di discussione e il filo logico seguito, aiutando a mantenere la concentrazione e ad evitare digressioni eccessive. Anche questo fatto può contribuire a ridurre la durata dell'incontro.

Inoltre, la presentazione può essere sfruttata anche come lavagna dove registrare commenti in tempo reale o completare schemi e tabelle, ma anche come bacheca dove attaccare i contributi di tutti in forma di post-it.

2.1.3 Invitare i partecipanti

L'invito a un virtual focus group rischia di essere preso meno seriamente rispetto ad un appuntamento di persona, e vi è quindi un rischio maggiore che i partecipanti decidano all'ultimo minuto di non presentarsi. Inoltre, problemi tecnici o impegni inattesi dei partecipanti (a casa o in ufficio) possono portare anche all'abbandono improvviso della chiamata prima della sua conclusione.

Pertanto, è necessario da un lato prevenire i problemi tecnici legati all'utilizzo di piattaforme online, dall'altro trovare qualche stratagemma per far sentire i partecipanti più "responsabili".

Per questo, nei giorni precedenti al VFGD è consigliabile:

- Contattare individualmente tutti i partecipanti (prediligere il telefono), in modo da creare una relazione diretta con ciascuno, effettuare prove tecniche del funzionamento della piattaforma, capire il grado di conoscenza dello strumento focus group, e "responsabilizzare" alla partecipazione;
- Inviare una mail di sintesi di quanto detto al telefono a tutti i partecipanti, insieme al link al meeting, se serve aggiungendo istruzioni ulteriori (es. avere a disposizione foglio e penna);
- Data la complessità degli argomenti da discutere nell'ambito di ISIDE è preferibile inviare ai partecipanti la traccia del FG insieme all'invito, in modo da consentire una adeguata riflessione preliminare ed anche la scelta, da parte delle organizzazioni invitate, delle persone più appropriate da far partecipare;
- Il giorno prima del VFGD può essere utile inviare un messaggio o mail di promemoria.

Il giorno del VFGD, inoltre, è opportuno:

- Essere presenti nella "stanza virtuale" circa mezz'ora prima dell'inizio ufficiale dell'evento, in modo da permettere ai partecipanti di fare qualche prova di collegamento e risolvere in anticipo eventuali problemi tecnici. In tal modo si evita di perdere tempo utile durante l'evento, magari rischiando di perdere l'attenzione e l'entusiasmo dei partecipanti.
- Assicurarsi di predisporre la visualizzazione dello schermo in modo che tutti possano vedere in contemporanea sia le slide della presentazione (o altro strumento visivo) sia i volti di tutti i partecipanti. Su Zoom, per esempio, questa opzione si chiama "grid view".

2.1.4 Moderare il Virtual Focus Group Discussion

La gestione di un processo partecipativo online può essere piuttosto complessa, in particolare perché vi è un rischio maggiore di perdere l'attenzione dei partecipanti. Per questa ragione sarebbe opportuno prevedere la presenza di almeno due facilitatori:

- un moderatore, che interagisce in modo più attivo con i partecipanti, guida la discussione, pone eventuali domande di approfondimento, modera le risposte, ecc.
- un assistente, che prende appunti, riporta i contributi dei partecipanti sul supporto visivo utilizzato (come, ad esempio, post-it virtuali, testo, schemi e matrici inseriti progressivamente nelle slide di presentazione di supporto), gestisce le informazioni condivise sulla chat (invia spunti, tiene il filo dei temi trattati, copia-incolla i feedback dei partecipanti), ecc.

Inoltre, alcuni accorgimenti all'inizio della discussione possono favorire l'atmosfera di confronto che deve caratterizzare ogni focus group. Il rischio, infatti, è che il setting virtuale induca i partecipanti a comportarsi come se stessero partecipando a un'intervista di gruppo, considerando erroneamente il moderatore come principale interlocutore. Può essere utile, ad esempio:

- Chiarire che il focus group è una metodologia che prevede l'interazione e il confronto tra i partecipanti stessi e che il moderatore si occuperà semplicemente di facilitare il dialogo e mantenerlo sui temi di interesse;
- Definire qualche semplice regola che permetta un dialogo ordinato e rispettoso;
- Proporre una piccola interazione "di prova" all'inizio del focus group, magari al momento delle presentazioni, per rompere il ghiaccio e mettere a proprio agio i partecipanti.

Infine, non bisogna dimenticare di chiedere il permesso di registrare la call (audio e video) e eventualmente di utilizzare foto/screenshot del VFGD per esigenze di comunicazione. Anche se molte piattaforme di videoconferenza lo permettono, se possibile il moderatore dovrebbe evitare di silenziare in maniera centralizzata tutti i partecipanti. Per quanto comodo, soprattutto quando i rumori di sottofondo si fanno fastidiosi, è un gesto che rischia di rovinare un po' il clima di condivisione. Idealmente, all'inizio della discussione è opportuno spiegare ai partecipanti quando e perché è apprezzato mantenere il microfono spento quando non si vuole intervenire.

2.2 Tematiche da affrontare nei FG

Le tematiche da affrontare individuate per tutti i FG riguardano i seguenti punti:

A. DOTAZIONE ATTUALE DEI DISPOSITIVI DI COMUNICAZIONE DI BORDO

1. Quali sono gli strumenti di comunicazione di bordo maggiormente utilizzati (suddividere per tipologia: verbale, visiva, acustica, etc.)?
2. Quali sono i limiti di tali strumenti?
3. Quali sono i soggetti (in termini di mansioni) che vi hanno accesso?
4. Fra le tecnologie di cui siete a conoscenza potete indicare strumenti che potrebbero essere obbligatoriamente integrati per migliorare la comunicazione?
5. Gli operatori che utilizzano tali strumenti devono essere formati per il loro utilizzo? Vi sono degli obblighi formativi?
6. Dal punto di vista dei fattori umani (vista, udito, tatto, ergonomia, etc.) quali sono le maggiori criticità degli strumenti attualmente a disposizione per la comunicazione? Come potrebbero, in tale ottica, essere migliorati secondo la vostra esperienza?

B. COMUNICAZIONE BORDO – TERRA

1. Che tipo di informazioni vengono scambiate in condizioni standard? In quale momento della navigazione? È necessaria un'interazione fra operatori? Con quali modalità?
2. Quali sono le maggiori criticità in questa tipologia di comunicazione?

3. Ritenete possa essere utile l'introduzione di strumenti di controllo automatico della presenza e dell'efficienza operativa del personale in plancia anche con eventuale segnalazione presso i centri di monitoraggio del traffico?
4. Ritenete possa essere utile l'introduzione di strumenti di comunicazione attivabili automaticamente in caso di necessità fra tutti i membri dell'equipaggio e il personale di turno in plancia?
5. Ritenete utile l'adozione di strumenti per consentire la comunicazione bordo-terra non solo con il personale in plancia ma anche con altri membri dell'equipaggio in caso di necessità?
6. In caso di emergenza, quale ritenete possa essere la modalità di comunicazione più idonea e perché?

C. COMUNICAZIONE SHIP-TO -SHIP

1. Che tipo di informazioni vengono scambiate in condizioni standard? In quale momento della navigazione? È necessaria un'interazione fra operatori? Con quali modalità?
2. Quali sono le maggiori criticità in questa tipologia di comunicazione?
3. È preferibile che lo scambio di dati e messaggi tra imbarcazioni sia mediata da un centro di controllo?
4. Durante le manovre in area portuale quali strumenti di comunicazione sono utilizzati e considerati maggiormente efficaci?

D. COMUNICAZIONE VERBALE

1. IMO ha pubblicato un frasario ufficiale (Standard Marine Communication Phrases, SMCP) in inglese che deve essere conosciuto da tutte le persone imbarcate. Nell'esperienza diretta quanto questo frasario è stato utile nel superare le barriere linguistiche, quali problematiche si sono riscontrate e quali margini di miglioramento sono individuabili?
2. Quanto è frequente che il ricevente, pur non avendo compreso completamente la comunicazione, la interrompa per poi ritrovarsi a non saper cosa fare?
3. Quanto è frequente che il mittente non si preoccupi di essere stato compreso, dando per scontato che la comunicazione sia stata efficace e perfettamente comprensibile?
4. Nella vostra esperienza, quante volte non viene utilizzato il frasario standard IMO ma si ricorre ad altre forme di comunicazione? Quali sono secondo voi i motivi che portano a non seguirlo?

E. MONITORAGGIO

1. Il sistema AIS, oltre alla funzione di anticollisione nave-nave, è nella vostra esperienza sufficiente a garantire il monitoraggio del traffico specialmente in riferimento ad aree marine con limitazioni al traffico e prescrizioni?
2. Quali sono, se li avete riscontrati, i limiti e le difficoltà nell'uso del sistema AIS?
3. L'obbligo di utilizzo del sistema AIS può essere esteso al traffico da diporto?
4. Lo scambio in tempo reale delle rotte pianificate (in analogia al controllo del traffico Aereo) può essere attuato in campo marittimo?
5. Come potrebbe essere migliorato l'uso del sistema AIS, secondo la vostra esperienza?

F. CASI PILOTA

1. Nella vostra esperienza potete raccontarci un paio di esperienze vissute da voi relative a difficoltà di comunicazione?

Sulla base di questa traccia è stato elaborato anche in un questionario online al fine sia di offrire a tutti gli stakeholders coinvolti nel progetto (e non solo quindi a quelli selezionati per partecipare al focus group) la possibilità di contribuire all'individuazione delle problematiche alle quali ISIDE dovrebbe cercare di dare risposta, sia per offrire ai partecipanti al focus group la possibilità di farsi un'idea delle tematiche da affrontare già prima dell'incontro, anticipando considerazioni che possono essere utili per i facilitatori per impostare la discussione.

Il questionario è disponibile sia in italiano che in francese all'indirizzo:

https://bit.ly/progetto-iside (versione italiana)

https://bit.ly/projet-iside (versione francese)

3 Partecipanti

Il VFG ha visto la partecipazione di un organizzatore (Anne-Marie Spinosi - Cruise Manager, CCI BASTIA Port de commerce) di una co-organizzatrice (Marie-Elisa DE MORO GIAFFERI, Marketing & Communication CCI BASTIA) e di un facilitatore (Moreno Toigo – collaboratore dell'Università di Cagliari) e di **8 stakeholders locali**, che hanno discusso i temi del focus da diversi punti di vista. Hanno partecipato in qualità di uditori anche 3 ricercatori dell'Università di Cagliari, impegnati nella parte operativa del progetto.

Il dibattito è stato introdotto dalla proiezione di un video di presentazione del progetto preparato dal prof. Gianfranco Fancello, dell'Università di Cagliari.

Gli stakeholders che hanno partecipato al VFG sono stati i seguenti:

1. M. Frédéric Edeline, Commandant des Ports de Haute-Corse
2. M. Olivier Clemente, Commandant Adjoint des Ports de Haute-Corse
3. M. Fabien Agostini, Responsable des Ports France, Corsica Ferries
4. M. Franck Abelli, Responsable Informatique, Corsica Ferries
5. M. Matteo Giannelli, Commandant de navire
6. M. Ludovic Milana, Equipier-Nageur Sauveteur, SNSM - Societ
7. M. Achille Raffalli, Pilote Maritime, Responsable de la Délégation Départementale HauteCorse de la SNSM, Secrétaire Général de la Station de Pilotage Maritime de Huate-Corse
8. M. Alain Tafani, Président du Pilotage Maritime des Ports de Haute-Corse
9. M. Pancrazi

4 Resoconto del VFG di Bastia

L'incontro si apre alle 9.30.

- Presentazione del VFG da parte dell'organizzatrice Anne-Marie Spinosi
- Proiezione del video di presentazione del progetto preparato dal Prof. Fancello dell'Università di Cagliari
- Giro di presentazione dei partecipanti:
    - M. Frédéric Edeline, Commandant des Ports de Haute-Corse
    - M. Olivier Clemente, Commandant Adjoint des Ports de Haute-Corse
    - M. Fabien Agostini, Responsable des Ports France, Corsica Ferries
    - M. Franck Abelli, Responsable Informatique, Corsica Ferries
    - M. Matteo Giannelli, Commandant de navire
    - *M. Ludovic Milana, Equipier-Nageur Sauveteur, SNSM - Societ*
    - M. Achille Raffalli, Pilote Maritime, Responsable de la Délégation Départementale HauteCorse de la SNSM, Secrétaire Général de la Station de Pilotage Maritime de Huate-Corse
    - *M. Alain Tafani, Président du Pilotage Maritime des Ports de Haute-Corse*
- Presentazione del tema e delle regole del VFG da parte di Moreno Toigo
- Inizia la discussione
- Prende la parola **Frédéric Edeline**, che introduce il tema della sicurezza in mare e della comunicazione. La comunicazione terra-nave è fondamentale nella fase di ingresso nel porto. Descrive come in genere si svolge l'ingresso in porto delle imbarcazioni e che normalmente, quando le condizioni metereologiche non sono particolarmente cattive, non si pongono particolari problemi di comunicazione. Talvolta, problemi ci possono essere con le imbarcazioni più piccole, che non sempre osservano le regole, o perché non le conoscono, o perché non sanno utilizzare la meglio gli strumenti di bordo. Talvolta, sul piano della comunicazione ci possono essere incomprensioni con i comandanti inglesi, che parlano "troppo" bene inglese per lo standard locale.

- Interviene il facilitatore, **Moreno Toigo**, per chiedere se può raccontare qualche esperienza che evidenzia alcuni problemi di comunicazione.
- **Frédéric Edeline** evidenzia che, dal 2009, da quanto lui lavora nel porto di Bastia, non ha mai riscontrato problemi particolari di comunicazione, che possano aver creato rischi per la navigazione.
- Interviene **Olivier Clement** che precisa che i problemi di comunicazione nella navigazione riguardano soprattutto i diportisti, che non utilizzano gli stessi standard e gli stessi protocolli, delle imbarcazioni commerciali.
- Interviene **Achille Rafalli:** pur confermando che molti diportisti non hanno una preparazione adeguata per la navigazione, ritiene che introdurre obblighi e restrizioni non sia la soluzione giusta, perché il diportismo è soprattutto libertà; per affrontare il problema dell'inadeguata preparazione dei diportisti sarebbe però essenziale promuovere un'adeguata formazione sull'utilizzo della radio VHF; il pericolo (per sé e per gli altri) sono soprattutto i diportisti occasionali e i conduttori di moto d'acqua, quelli che possono noleggiare imbarcazioni fino a 15 metri senza avere alcuna formazione;
- **Olivier Clement** sottolinea che il problema si pone soprattutto dove i porti turistici sono vicini o all'interno di porti commerciali; in questi casi le rotte dei diportisti e delle imbarcazioni commerciali si incrociano e, soprattutto nella stagione estiva, si creano situazioni pericolose;
- Il comandante **Matteo Giannelli** precisa che in Italia è diverso perché anche per condurre una moto d'acqua serve una patente specifica e quindi una formazione.
- **A.M. Spinosi** chiede a Giannelli se ha mai riscontrato problemi di comunicazione nei porti nei quali lavora.
- **Matteo Giannelli** sostiene che no, non ha mai riscontrato particolari problemi, né a Bastia, Ajaccio o Ile Rousse.
- **Achille Rafalli** interviene per precisare che nella navigazione commerciale non ci sono preoccupazioni riguardanti la comunicazione: tutto è ben stabilito e le comunicazioni si svolgono regolarmente, anche in condizioni critiche di traffico intenso o meteo.
- **Fabien Agostini** conferma che non ci sono grandi problemi, se non quando ci sono cattive condizioni meteo; ci sono alcuni momenti delicati quando ci sono cattive condizioni meteo sulla linea Golfo Aranci – Livorno;
- **Olivier Clement** dice che comunque la procedura in caso di cattive condizioni meteo sono ben stabilite e regolari e non cambiano;
- **Achille Rafalli** descrive nel dettaglio la procedura e la successione di comunicazioni quando sono previste cattive condizioni meteo tra terra e imbarcazioni, che riguardano tutti i soggetti coinvolti; le regole sono stabilite da molti anni, funzionano, tutto è migliorabile, ma non ci sono ragioni particolari per cambiare;
- **Moreno Toigo** chiede quali potrebbero essere, allo stato, i miglioramenti auspicabili negli strumenti e nelle tecnologie?
- **Achille Rafalli** dice che stanno per introdurre un PPU (Portable Piloting Unit), una sorta di tablet, basato su tecnologie satellitari, molto più preciso e rapido rispetto agli strumenti attualmente in uso; a Bastia, a causa delle particolari condizioni del porto, anche alla luce di un recente incidente (Paglia Orba), si rende necessaria una maggiore precisione nelle manovre. Quindi il PPU può contribuire a migliorare le comunicazioni.
- **Fabien Agostini** pensa che questi miglioramenti sarebbero da introdurre in tutti i porti francesi, in particolare, sarebbero utili anemometri molto precisi, come quello installato nel porto di Nizza, al fine di migliorare le decisioni.
- **Achille Rafalli** descrive un progetto per l'installazione di sistema in rete di anemometri nei porti dell'alto Tirreno, per migliorare il monitoraggio delle condizioni meteo; sfortunatamente questi anemometri non sono mai entrati in funzione completamente; attualmente ci sono 5 anemometri a Bastia, ma andrebbero messi in rete; per Bastia sarebbe un miglioramento auspicabile per aumentare la sicurezza e la precisione delle comunicazioni sulle condizioni meteo;

- **Moreno Toigo** chiede di approfondire gli spazi di miglioramento dei mezzi di comunicazione e se sono auspicabili ulteriori miglioramenti tecnologici;
- **Olivier Clement** sostiene il mezzo di comunicazione principale resta il VHF, ci sono procedure ben standardizzate e non si pongono problemi di comunicazione; inoltre con l'introduzione dei telefoni mobili le comunicazioni si sono sviluppate al meglio e non presentano particolari problemi;
- **François Edeline** descrive gli strumenti di comunicazione più utilizzati oltre al VHF: email, telefoni portatili.
- **Moreno Toigo** chiede quali sono i momenti più critici della comunicazione? In quali situazioni? Quali condizioni l'influenzano?
- **François Edeline** tutte le imbarcazioni che entrano a Bastia hanno un pilota a bordo e quindi le comunicazioni sono relativamente semplici; i problemi si pongono con le imbarcazioni non pilotate, dove possono esserci problemi di comprensione linguistica;
- Interviene **Achille Rafalli** esprime un fatto che talvolta può causare un problema di comunicazione: se c'è molto traffico ed il pilota è già impegnato con un altro pilotaggio sulla banchina, se un'imbarcazione sta per entrare in porto e cerca di comunicare l'ora di arrivo potrebbe non riuscire a comunicare con il pilota, se questo non ha un VHF portatile sufficientemente potente;
- **François Edeline** conferma che talvolta questo problema può verificarsi.
- **Achille Rafalli** dice che questo problema non è dovuto al mezzo e alle procedure di comunicazione, quanto piuttosto alla conformazione del porto di Bastia, che si trova in una rada, e quando le imbarcazioni non hanno ancora oltrepassato il Cap Corse, le comunicazioni VHF possono essere difficoltose. Il Cap Sagre taglia le comunicazioni e serve quindi un VHF molto potente per comunicare con il porto di Bastia.
- Si unisce al focus M.re **Pancrazi**. Su sollecitazione di Anne-Marie Spinosi, che riassume la discussione, racconta di alcuni episodi di difficoltà di comunicazione VHF con imbarcazioni turistiche a causa di problemi linguistici.
- Moreno Toigo, sollecita i partecipanti ad approfondire il problema geografico evidenziato da Achille Rafalli, magari anche attraverso soluzioni tecnologiche nuove.
- Interviene **Frank Abelli** che evidenzia che i telefoni satellitari possono superare questi problemi grazie a dei relay. Comunque, questi problemi tra Corsica e Italia si pongono raramente, perché quasi tutte le imbarcazioni commerciali avvengono grazie anche ad amplificatori. Ciò comporta che anche i diportisti che si trovano vicini ad imbarcazioni con amplificatori VHF possono beneficiarne.
- **Olivier Clement** si inserisce per dire che l'installazione di un relay a Cap Corse potrebbe risolvere il problema geografico che ostacola le comunicazioni con il porto di Bastia.
- **Achille Rafalli** concorda che il relay a Cap Corse è auspicabile e ritiene che, nel caso dei diportisti, non si può considerare il telefono portatile una buona alternativa anche perché l'IMO prevede il VHF come obbligatorio. La formazione sul VHF per i diportisti è relativamente breve (due giorni), non come quella dei mercantili. Forse un giorno l'evoluzione tecnologica porterà al superamento del VHF, ma, attualmente, questo è il mezzo di comunicazione obbligatori, per cui sono necessari ulteriori relay per migliorare le comunicazioni. Il telefono portatile non può essere considerato uno strumento sicuro, anche se, indubbiamente, è molto utilizzato dai diportisti. La questione delle antenne relay è molto vecchia, se ne parlava già negli anni '90, quando ce n'erano poche e c'erano molti problemi di comunicazione; ora la copertura è molto migliorata (le antenne sono quasi il doppio) e la qualità del materiale e delle tecnologie è migliorata, per cui, dal punto di vista della SNMS, da qualche anno non ravvisiamo problemi di comunicazione terra-mare, mare-mare.
- **Anne-Marie Spinosi** chiede se ci sono nelle compagnie di navigazione nuovi sistemi di navigazione?
- **Frank Abelli** e **Matteo Giannelli** non ritengano che non ci siano grandi novità a parte l'AIS. L'unica cosa hanno messo a punto un sistema di sicurezza nel porto di Tolone.
- Moreno Toigo cita l'incidente Rodanus nel Canale di Sardegna e chiede in che modo potrebbero essere evitati problemi del genere.

- **Olivier Clement** dice che esistono già dei sistemi di sicurezza. Inoltre le procedure prevedono che più persone siano in plancia, per cui, in condizioni normali non dovrebbero verificarsi.
- **Achille Raffalli** ricorda i dettagli dell'incidente. Per evitare casi del genere, servirebbero dei sistemi di guida automatica da terra; forse un giorno la tecnologia lo permetterà, ma, al momento attuale ancora non è possibile.
- **Olivier Clement** cita alcune sperimentazioni e ricerche che stanno provando soluzioni di guida automatica.
- **Achille Raffalli** vede l'evoluzione tecnologica come tendente a eliminare il fattore umano, ma, l'uomo è l'unico che può dare delle risposte in situazioni anomale; talvolta, per evitare incidenti, bisogna poter non applicare le regole; l'uomo può farlo, la macchina no; forse in futuro, con lo sviluppo dell'intelligenza artificiale. Per il momento, le cose da fare sono: continuare a migliorare gli strumenti esistenti, formare il personale, anche utilizzando simulatori di navigazione, migliorare le procedure.
- **Jean Pancrazi** cita un simulatore, che hanno alla scuola marina, molto evoluto che permette di formare il personale in situazioni di stress; è importante anche considerare che il personale invecchia e dopo i 40 anni non ha più gli stessi riflessi.
- **Matteo Giannelli** sottolinea che il fattore umano è la fonte di tutti i problemi di sicurezza e nonostante tutti gli allarmi e le tecnologie, se questi vengono spenti, c'è poco da fare; bisogna evitare le situazioni di stress, di troppo lavoro. Non tutti rispettano le regole di sicurezza. Quindi, anche con sistemi di sicurezza tecnologici di controllo automatico, non sarà possibile eliminare i rischi al 100%.
- **Olivier Clement** sottolinea che l'80% degli incidenti è dovuto al fattore umano. Quindi, bisogna dare massima attenzione, forse più che alle tecnologie, alla formazione del personale.
- **Achille Raffalli** (in italiano) ribadisce il concetto: il miglior computer è l'umano, ma talvolta manca la formazione e la responsabilità; quindi bisogna responsabilizzare il personale perché non disabilitino gli ausili di sicurezza (radar, gps, AIS, etc.).
- **Matteo Giannelli** sottolinea che si chiamano "ausili" alla navigazione, il radar non vede le barche di meno di 6 mt. La tecnologia è un bene, ma, paradossalmente, tutti oggi a bordo guardano le macchine, ma non sono più capaci di tracciare una mappa manualmente. Quindi, anche nella navigazione, c'è il rischio che il personale diventi schiavo degli ausili, come del telefonino. La responsabilità quindi è un fattore determinante. I giovani si affidano troppo alle macchine e a volte non sanno reagire agli imprevisti.
- **Achille Rafalli** ricorda che, agli inizi della sua carriera, i suoi superiori/insegnanti non volevano che, quando faceva la guardia in plancia, guardasse il radar. Il miglior radar è l'occhio umano. È quindi importante sapere usare le capacità umane per navigare. Cita a questo proposito della vicenda del Concordia. Gli ufficiali di bordo fanno parte di quella che lui chiama la generazione "playstation". Tutto è affidato agli strumenti elettronici. L'incidente, se gli ufficiali si fossero affidati alla capacità manuale umana, forse avrebbero potuto evitarlo. Questo "buon senso umano", forse, in futuro potrà essere sostituito dall'intelligenza artificiale, ma ora, gli strumenti elettronici dovrebbero essere proibiti in plancia, soprattutto le comunicazioni personali e i social network. Ci vuole responsabilità.
- **Jean Pancrazi** sostiene che gli ufficiali dovrebbero controllare e far rispettare le regole in plancia. Cita a questo proposito il caso di un incidente accaduto recentemente a Cap Corse. L'ufficiale in plancia, impegnato con il telefonino, non ha guardato per due ore gli strumenti.
- **Moreno Toigo** pone il problema dell'integrazione di troppe tecnologie e delle interfacce che possono rendere complicata l'interpretazione dei segnali trasmessi.
- **Achille Rafalli** ribadisce il concetto che troppe tecnologie possono anche essere una fonte di rischi e distrazioni. In questo, è importante la formazione su questi strumenti, attualmente è poca, tre giorni sono pochi, ci vogliono almeno due settimane e aggiornamenti almeno ogni 2 anni. La maggior parte degli operatori non sa utilizzare a pieno ECTIS. Troppa elettronica e poca formazione.
- **François Edeline** ricorda il caso del Rodanus e un caso simile che ha vissuto in prima persona. In questi casi è molto difficile.
- **Moreno Toigo** pone la questione del frasario di base dell'IMO.

- **Olivier Clement** dice che il frasario standard IMO è parte integrante della formazione di tutto il personale marittimo, per cui, di norma non ci sono grandi difficoltà, se non, come al solito, per i diportisti che possono aver difficoltà.
- Interviene **François Edeline** dicendo che è molto utile. Marittimi che non sanno niente di inglese possono parlare senza problemi con marittimi di altre nazionalità. Paradossalmente i problemi ci possono essere con i marittimi anglofoni che non utilizzano il frasario standard, ma parlano in linguaggio naturale.
- **Achille Rafalli** sottolinea che il frasario è completo e permette di affrontare la maggior parte delle situazioni. Basta impararlo a memoria e ci si comprende. Questo non sempre accade con gli anglosassoni, che utilizzano i termini marittimi, ma cambiano la struttura della frase e quindi creano problemi a coloro che non padroneggiano l'inglese. Si possono quindi creare anche malintesi.
- **Moreno Toigo** pone la questione del sistema AIS. È sufficiente per evitare le collisioni.
- **François Edeline** dice che l'AIS è stata una rivoluzione. Il problema è che tutte le imbarcazioni devono essere ben connesse. Certe imbarcazioni responsabili di inquinamento interrompono l'AIS quando scaricano in mare. Le imbarcazioni devono essere sempre connesse. Altro problema è la portata dell'AIS, massimo 30 miglia.

L'incontro si chiude alle 13.30

5 Documentazione

5.1 Invito agli stakeholders

Invitation à une réunion Webex : Virtual Focus Group ISIDE "La sécurité en mer par l'innovation"

Anne-Marie SPINOSI <messenger@webex.com>
a me

ven 26 feb, 11:19

mar
4
gio

Virtual Focus Group ISIDE "La sécurit...
Visualizza su Google Calendar

Quando gio 4 mar 2021 09:30 – 11:30 (CET)
Dove https://ccihc.webex.com/ccihc/j.php?MTID=m12ef5977abcc86616aa43fe283778d70
Chi Anne-Marie SPINOSI*

Sì | Forse | No | Altre opzioni

Agenda
gio 4 mar 2021

Nessun evento precedente

[redacted]

Anne-Marie SPINOSI vous invite à une réunion Webex programmée.

jeudi 4 mars 2021
9:30 | (UTC+01:00) Bruxelles, Copenhague, Madrid, Paris | 2 h

Rejoindre la réunion

Autres de moyens pour rejoindre les réunions :

Rejoindre la réunion à partir du lien de la réunion
https://ccihc.webex.com/ccihc/j.php?MTID=m12ef5977abcc86616aa43fe283778d70

5.2 Foto dell'evento

ACHILLE RAFFALLI
FE
FREDERIC EDELINE
MR
Maurizio Romano
olivier.clemente
Anne-Marie SPINOSI
Marie Elisa DMG
Moreno Toigo
Franck ABELLI
Fabien Agostini
Matteo Giannelli
M
Mattia
VA
Valentina Aramu

ACHILLE RAFFALLI
FE
FREDERIC EDELINE
MR
Maurizio Romano
olivier.clemente
Anne-Marie SPINOSI
Marie Elisa DMG
Moreno Toigo
Franck ABELLI
PANCRAZI JEAN CHR
Matteo Giannelli
M
Mattia
VA
Valentina Aramu