Progetto ISIDE

“Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROGETTO F54D18000120006

Report Focus Group n. 5

Cagliari
16 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	25/3/2021	Prima redazione	Moreno Toigo
2	20/5/2021	Revisione	CIREM

Sintesi

Il report contiene il resoconto del Virtual Focus Group che si è tenuto il 16/3/2021 online, organizzato dal partner Autorità di sistema portuale del Mar di Sardegna.

Sommario

1 Introduzione 6

2 Metodologia 7

2.1 Metodologia generale 7

2.2 Tematiche affrontate 7

3 Partecipanti 9

4 Resoconto del VFG di Cagliari 9

5 Documentazione 13

5.1 Elenco stakeholders invitati e confermati 13

5.2 Foto dell'evento 14

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 quinto Focus Group (FG) del progetto ISIDE, previsto nell'ambito dell'attività "T1.2 – Indagine sul campo agli operatori", si è tenuto online il 16 marzo 2021 ed è stato dedicato alla sicurezza nei trasporti marittimi e nella nautica da diporto.

Rimandato dalla scorsa estate per l'indisponibilità dei vari attori istituzionali, impegnati nell'emergenza COVID19 e nell'organizzare la massiccia ripresa dei traffici marittimi nel periodo estivo 2020, ha finalmente trovato una nuova cornice organizzativa nel Focus Group per gli Operatori della Sardegna, grazie alla Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna, partner del progetto ed al supporto tecnico del Capofila UNICA.

L'incontro alla presenza dei principali stakeholder di settore si è svolto dalle ore 16:00 alle ore 18:30 ed ha impegnato una ventina tra operatori ed esperti di settore, tra i quali le Direzioni Marittime di Olbia e Cagliari, soggetti deputati al coordinamento delle emergenze nei porti ed in mare.

L'incontro ha evidenziato che lo strumento principe per le comunicazioni di emergenza rimane la radio VHF e che le maggiori problematiche nelle comunicazioni di emergenza si presentano nel settore della nautica da diporto a causa della scarsa formazione in materia dei soggetti deputati alla conduzione dei natanti, infatti il settore professionale dello shipping presenta ufficiali espressamente addestrati nelle comunicazioni e nelle emergenze. Tanti altri argomenti riguardanti le comunicazioni e l'uso delle tecnologie sono stati oggetto di approfondita analisi. Sia i partecipanti che i soggetti che dovranno elaborare le successive attività progettuali si sono detti molto soddisfatti della giornata.

2 Metodologia

2.1 Metodologia generale

Il VFG di Cagliari è stato il secondo 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. Per la descrizione dettagliata della metodologia di svolgimento del VFG si rimanda quindi al report del primo VFG, tenutosi a Bastia il 4/3/2021.

2.2 Tematiche affrontate

Le tematiche affrontate nel VFG di Cagliari sono sintetizzate nei 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 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 (Roberto Bertuccelli - Direzione Pianificazione e Sviluppo dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar di Sardegna), di una co-organizzatrice (Daniele Fenu, Primaidea) 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. Roberto Bertuccelli, in quanto esperto di dominio, ha partecipato anche come stakeholders al focus group, partecipando attivamente alla discussione.

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. Roberto Bertuccelli (ASDP)
2. Augusto De Riso (Lega Navale Cagliari)
3. Giulio Plastina (docente navigazione I.T. Millelire-Garibaldi)
4. Roberta Canu (SPS srl)
5. Nello Stinca (Marina di Cagliari)
6. Caterina e Alessandro (Nieddittas)
7. Manuela Seguro (USMA)
8. Gianluca Poma (CHIMICO DI PORTO)
9. … (CAPITANERIA DI OLBIA)
10. … (DIREZIONE MARITTIMA DI OLBIA)
11. … (DIREZIONE MARITTIMA DI CAGLIARI)
12. Massimiliano Grussu (NIEDDITTAS)
13. Mario Minutoli (PILOTI DEL PORTO DI CAGLIARI)
14. Andrea Mancai
15. Massimiliano

Uditori :

16. Maurizio Romano (UNICA)
17. Valentina Aramu (UNICA)
18. Mattia Porta (UNICA)

4 Resoconto del VFG di Cagliari

L'incontro si apre alle 16.00.

- **Roberto Bertuccelli** dell'Autorità di Sistema Portuale presenta il progetto ISIDE, il tema dell'incontro e gli obiettivi del focus group;
- **Moreno Toigo**, prima di avviare la discussione, lancia un breve video nel quale il prof. Fancello dell'Università di Cagliari, coordinatore del progetto, presenta nel dettaglio il progetto ISIDE;
- Inizia il giro di presentazione dei partecipanti.
    - Giulio Plastina, docente di navigazione, che evidenzia alcune problematiche di sicurezza legate al grande afflusso di imbarcazioni turistiche durante la stagione estiva nel Nord della Sardegna;
    - Maurizio Romano, Valentina Aramu e Mattia Porta, uditori dell'Università di Cagliari;
    - Daniele … (Capitaneria di Olbia – Capo sezione operativa)
    - Manuela Seguro (USMA)

  - Massimiliano Grussu, responsabile tecnico Niedittas;
- **Moreno Toigo** introduce il primo tema del VFG: i dispositivi di comunicazione utilizzati, criticità ed esperienze personali;
- Interviene il prof. **Giulio Plastina** che evidenzia una criticità: la scarsa formazione dei diportisti sull'utilizzo dei dispositivi di comunicazione di bordo, VHF in particolare. Cita il caso Rodanus.
- Interviene **Maurizio Romano** che approfondisce il tema della comunicazione, ricollegandosi all'intervento del prof. Plastina, chiedendo quali altri problemi ci possano essere, ad esempio linguistici, di incomprensioni con gli interlocutori;
- Interviene la Direzione Marittima di Cagliari per dire che non ha mai ravvisato particolari problematiche di comunicazione.
- Interviene **Roberto Bertuccelli** che racconta la sua esperienza quando lavorava nella centrale operativa di Porto Rotondo, dove ebbe esperienza di diverse situazioni di emergenza; racconta un episodio di un soccorso di emergenza di una persona vittima di embolia; in questo episodio, evidenzia come la presenza di istruzioni e procedure chiare e comprensibili che, nelle varie situazioni di emergenza, permettono a tutti di sapere cosa fare e chi contattare. Dentro le Capitanerie e nelle centrali operative tutti sono preparati e sanno cosa fare. Il problema è quando questa preparazione specifica manca, in particolare nel caso del diporto.
- **Massimiliano Grussu** interviene per chiedere se in casi di emergenza non esista sulle navi mercantili un sistema di allarme che possa essere attivato da terra?
- Risponde il prof. **Giulio Plastina** che descrive come funziona il sistema di allarme basato sul radar, che scatta in base alle impostazioni di distanza. Tuttavia, se disattivato non parte.
- Interviene il rappresentante della **Capitaneria di Olbia** che sottolinea che bisogna distinguere tra navigazione mercantile e turistica. Nel primo caso, non si verificano particolari problemi di comunicazione perché esistono procedure, mentre con i diportisti ci possono essere molti problemi di comunicazione, soprattutto con l'inglese, o perché non lo sanno parlare bene, o perché lo parlano troppo forbito. Il frasario IMO non lo conoscono, così come non sono consapevoli delle procedure professionali del soccorso in mare. Ci sono casi limite in cui le procedure e le strumentazioni non riescono ad essere trasmesse correttamente (riferiscono l'esempio di una signora, il cui marito si era sentito male, che non sapeva usare gli strumenti radio di bordo e comunicò la posizione tramite whatsapp).
- Interviene **Maurizio Romano** per chiedere, al di là dei casi limite, come quello raccontato poc'anzi dalla Capitaneria, quanto può essere di disturbo il rumore di fondo nelle comunicazioni terra-mare e mare-mare.
- La **Capitaneria di Olbia** precisa che il caso raccontato prima è un caso limite, giustificato dalla situazione (il marito della signora, che sapeva utilizzare gli strumenti, si era sentito male e doveva essere soccorso), la normalità è che gli strumenti vengono utilizzati correttamente, senza particolari problemi, grazie a procedure ben consolidate e conosciute. Più che dal rumore di fondo, le comunicazioni terra-mare possono talvolta essere disturbate dalla distanza (oltre le 50-60 miglia).
- **Moreno Toigo** introduce il tema del frasario IMO e delle diverse possibili difficoltà che si possono verificare a causa delle diversità linguistiche. Ad esempio, la difficoltà, segnalata in altri Focus Group, con il personale marittimo anglofono, che usa in modo atipico il frasario.
- Interviene **Mario Minutolo** responsabile dei piloti di Cagliari, che descrive come avvengono normalmente le comunicazioni terra-mare, comunicazioni brevi e rapide, molto standardizzate che non presentano particolari difficoltà; talvolta possono esserci interferenze con comunicazioni che si inseriscono sui canali VHF addirittura dall'Africa.
- **Roberto Bertuccelli**, per stimolare la discussione sulle prospettive future della comunicazione, propone la visione di un video che sintetizza il funzionamento di MONICA, il sistema di port monitoring in uso nel porto di Livorno, sperimentato anche in Sardegna, che fornisce informazioni in tempo reale su tutto ciò che accade in porto (PMIS) integrando tutte le informazioni disponibili. Chiede un parere ai partecipanti sull'utilità del sistema.

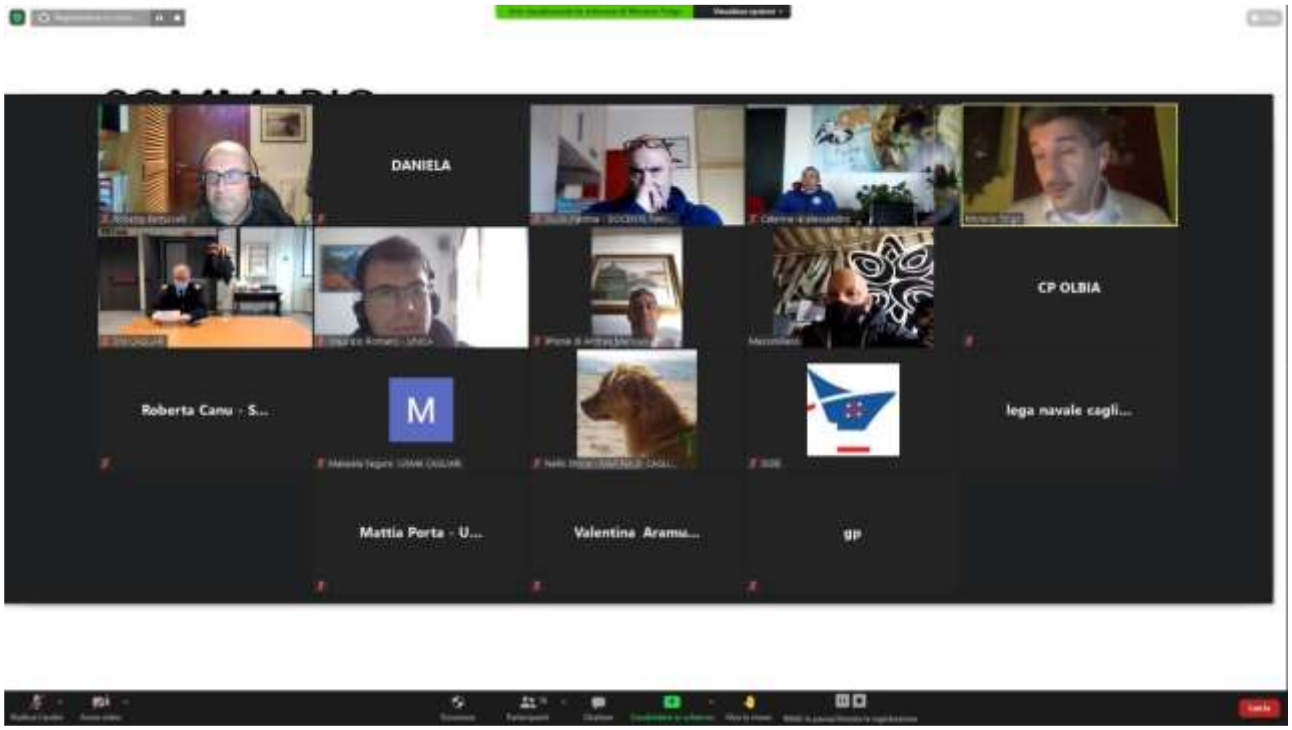
- Viene proiettato il breve video sul sistema MONICA.
- Interviene il rappresentante della **DM di Cagliari** che sostiene che attualmente gli strumenti in dotazione funzionano bene e non creano problemi.
- Anche **Minutolo**, il rappresentante dei piloti, sostiene che le comunicazioni nel suo ambito sono molto semplici e funzionali. Non si rilevano particolari problemi e non saprebbe cosa suggerire per migliorare la situazione attuale.
- **Moreno Toigo** introduce il tema delle difficoltà linguistiche.
- **Minutolo** sostiene che in genere non ci sono problemi. Con personale giapponese e cinese è necessario abituarsi al loro accento inglese, che è un po' diverso, ma frequentandoli si comincia a capirli senza problemi.
- Interviene il **Giulio Plastina** che racconta come, inizialmente, l'introduzione del frasario obbligatorio IMO in inglese e del relativo esame per l'abilitazione, creò numerosi problemi con l'80% di candidati che non riuscivano a superare l'esame di inglese. Ora la situazione è molto migliorata. Nel settore mercantile non ci sono problemi di comunicazione legati all'uso dell'inglese, mentre ci possono essere nel diporto, che non è obbligato a usare il frasario IMO, né a superare specifici esami. Potrebbe essere utile, per migliorare la situazione, estendere anche al diporto i vantaggi del frasario IMO, creare un'applicazione dove si possano trovare tutte le frasi standard, una sorta di manuale (magari anche in versione cartacea), dove gli utenti possano trovare rapidamente le frasi da usare in particolare in situazioni di emergenza. L'APP dovrebbe essere naturalmente fruibile anche offline, per poter essere utilizzata anche in assenza di connessione.
- Sia la **Capitaneria di Olbia** che la **Direzione Marittima di Cagliari** confermano l'utilità di un'APP di questo genere, anche se, ironizzando, affermano che in realtà ci vorrebbe la patente nautica obbligatoria per tutti coloro che vanno in mare.
- Interviene **Maurizio Romano** dell'Università di Cagliari che fa alcune considerazioni su quanto emerso dalla discussione e chiede se il problema degli accenti può influire sulla qualità e il rumore delle conversazioni.
- **Minutolo** ribadisce che, trattandosi di comunicazioni tecniche, brevi, in condizioni normali, non emergenze, ci si capisce comunque senza troppi problemi, anche per chi non è pratico della lingua inglese.
- **Moreno Toigo**, introduce l'ultimo argomento: il sistema di monitoraggio AIS, la sua utilità, gli aspetti da migliorare e gli eventuali problemi di utilizzo.
- Interviene la **Direzione Marittima di Cagliari** per dire che il sistema è molto utile, viene utilizzato ormai da qualche anno e non trova aspetti critici da migliorare.
- **Maurizio Romano** illustra le direzioni in cui il gruppo di ricerca si sta muovendo per cercare di sviluppare strategie e protocolli per migliorare le comunicazioni in mare.
- **Minutolo** racconta come si svolgevano le operazioni prima dell'introduzione dell'AIS, con il tracciamento manuale delle posizioni e l'acquisizione delle informazioni via VHF. Ora con l'AIS molte informazioni sulla nave sono già note. Avanza una proposta: il sistema AIS potrebbe essere dotato di una APP con le frasi e le comunicazioni più utilizzate nell'interazione tra i vari soggetti che intervengono nella comunicazione. In questo modo, il singolo operatore avrebbe a disposizione delle funzioni di semplice utilizzo per inviare le comunicazioni, invece che verbalmente tramite VHF, attraverso il sistema AIS.
- La **Direzione Marittima di Cagliari** e la **Capitaneria di Olbia** concordano che questa potrebbe essere una innovazione sicuramente utile.
- **Giulio Plastina** per rispondere alla questione sugli esami da superare per l'uso del VHF sottolinea come le attuali abilitazioni richieste per l'utilizzo del VHF per la patente nautica da diporto non includano tante informazioni e terminologie che sono invece fondamentali per facilitare la comprensione, soprattutto nelle delicate fasi di gestione di situazioni di emergenza.
- In mancanza di altri interventi l'incontro si conclude alle ore 18.30.

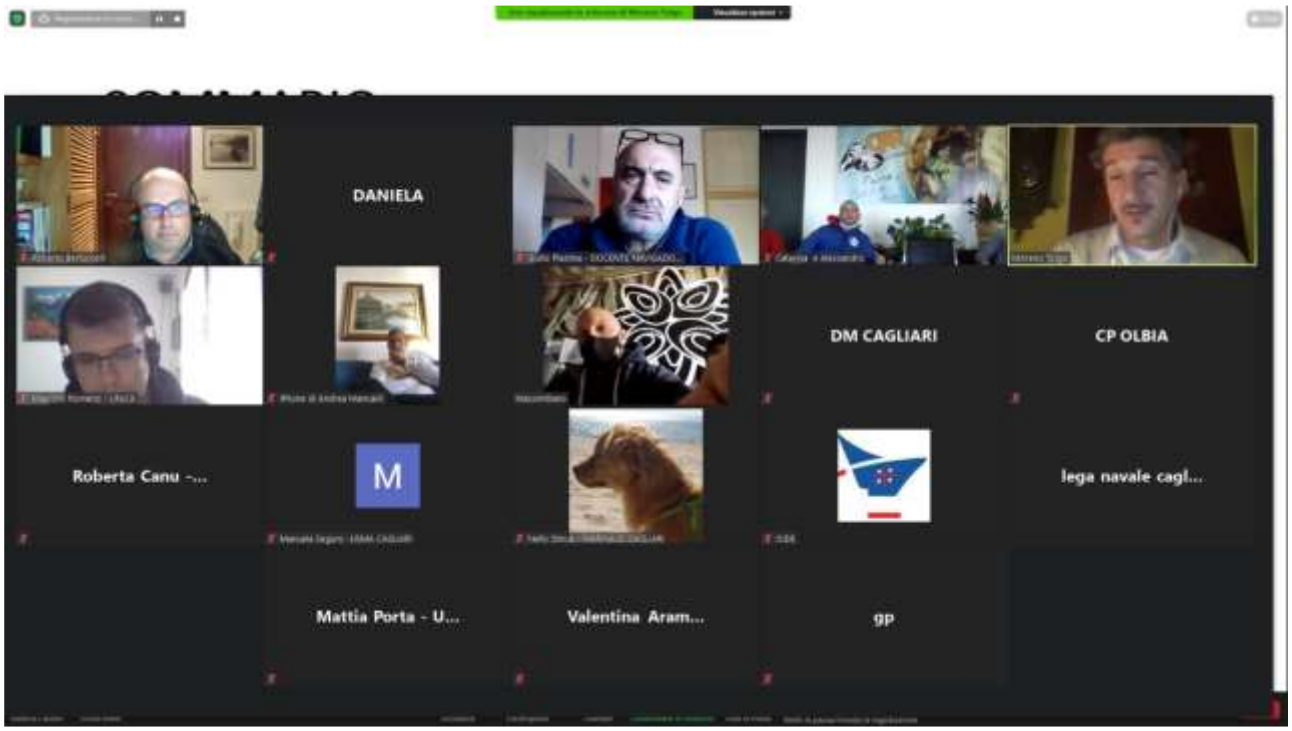
5 Documentazione

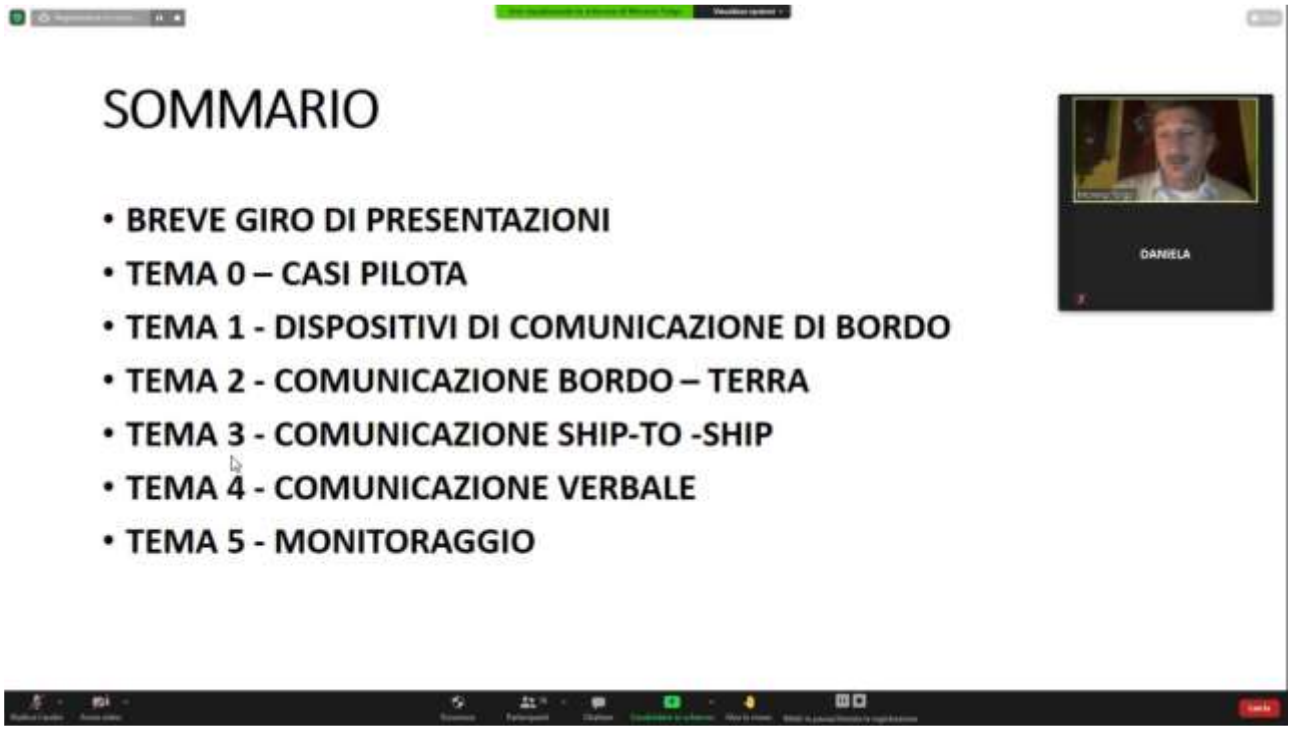
5.1 Elenco stakeholders invitati e confermati

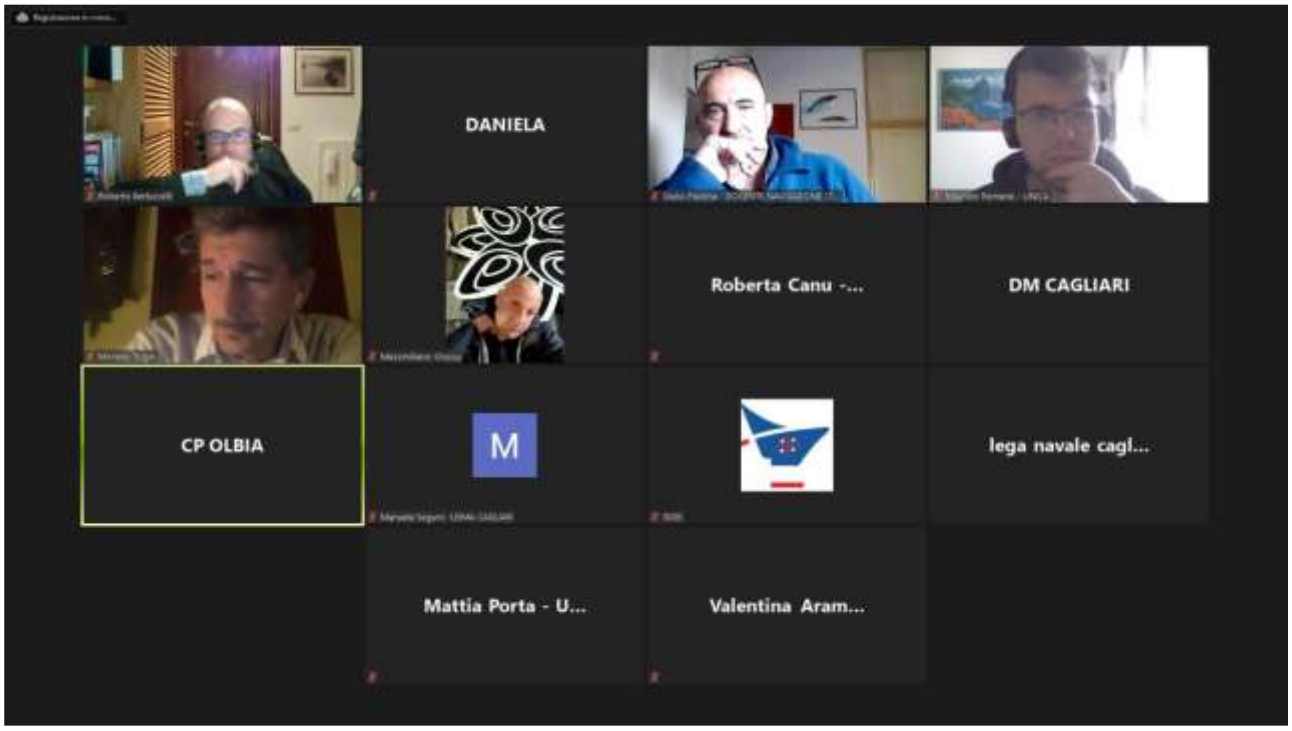
N.ro	NOME	COGNOME	ENTE	RUOLO/ATTIVITÀ	STATO
1	Gianluca	Poma	Libero professionista	Chimico del Porto	Confermato
2	Vttorio Augusto	De Riso	Lega Navale Italiana Sezione di Cagliari	Presidente	Confermato
3	Manuela	Seguro	Ministero della Salute Usma-Sasn Campania Sardegna U.T.Cagliari	ASSISTENTE TECNICO DI PREVENZIONE E SANITÀ	Confermato
4	Alessandrina	De Vita	Associazione di promozione sociale G.P.S.	Presidente	Confermato
5	Nello	Stinca	Marina di Cagliari	Responsabile pontile	Confermato
6	Giulio	Plastina	I.I.S. G.Garibaldi - Nautico La Maddalena	Docente di Navigazione, logistica e sicurezza della navigazione. Vicario dell'I.I.S G. Garibaldi	Confermato
7	Barbara	Sorgente	Protezione civile (mare) La Maddalena	Protezione civile (mare) La Maddalena	Confermato
8	Chiara Garau (referente, nome partecipante da comunicare)		Nieddittas	Filiera Trasporti	Confermato
9	*Individuazione partecipante in corso*		Grimaldi	Trasporti	***Da confermare***
10	*Individuazione partecipante in corso*		Delcomar	Trasporti	***Da confermare***
11	*Individuazione partecipante in corso*		Capitaneria di Porto - Cagliari	Capitaneria	***Da confermare***
12	*Individuazione partecipante in corso*		Capitaneria di Porto - La Maddalena	Capitaneria	***Da confermare***

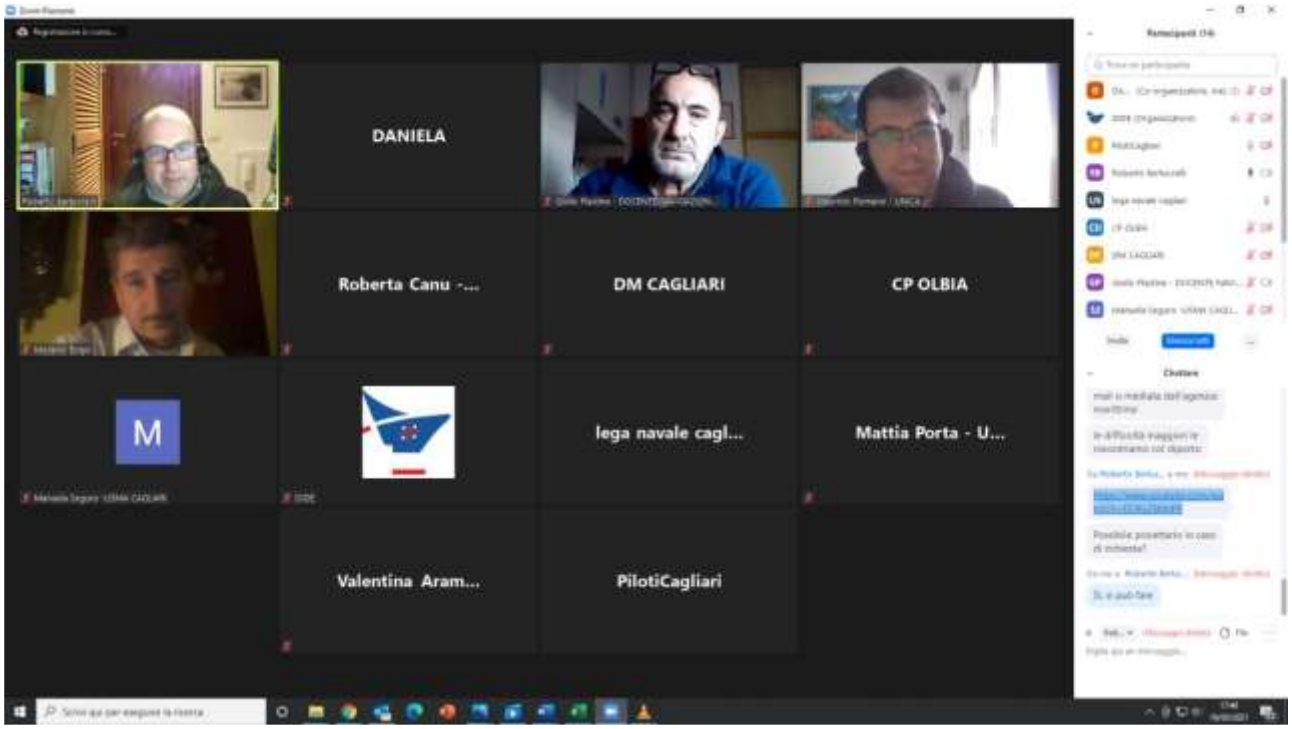
5.2 Foto dell'evento

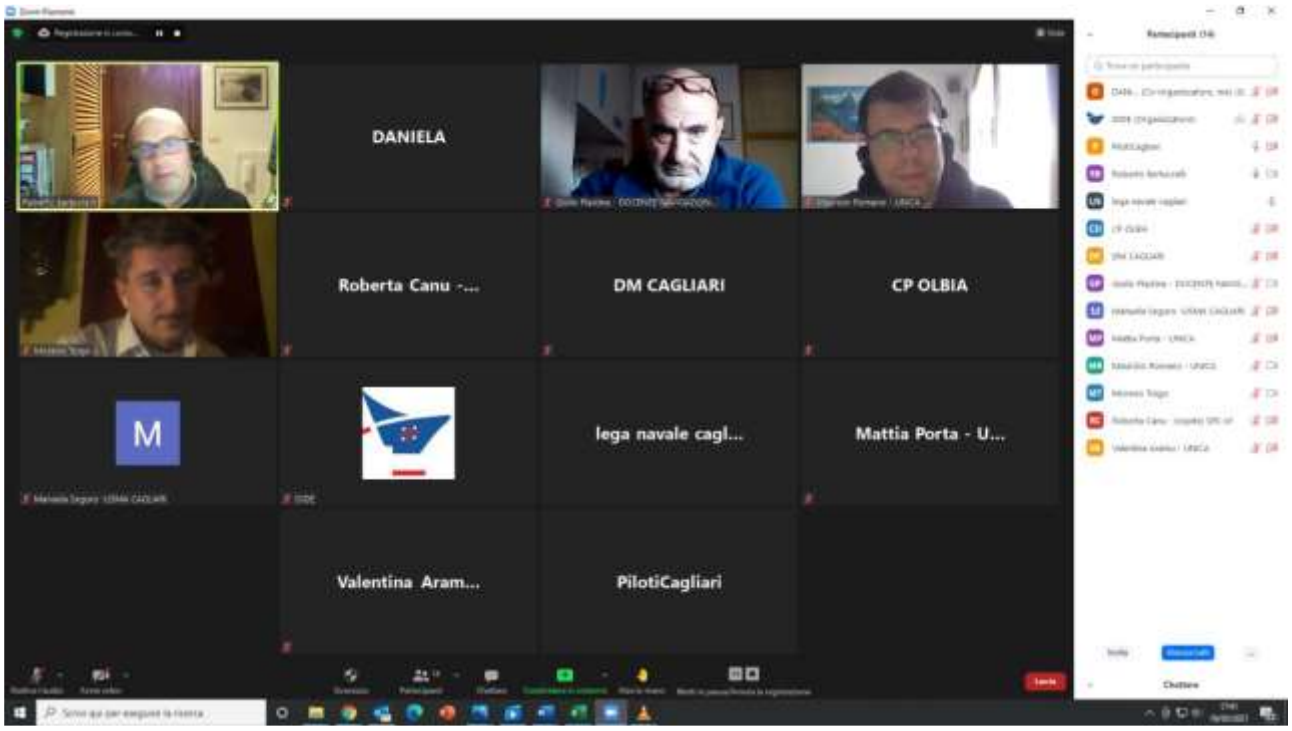


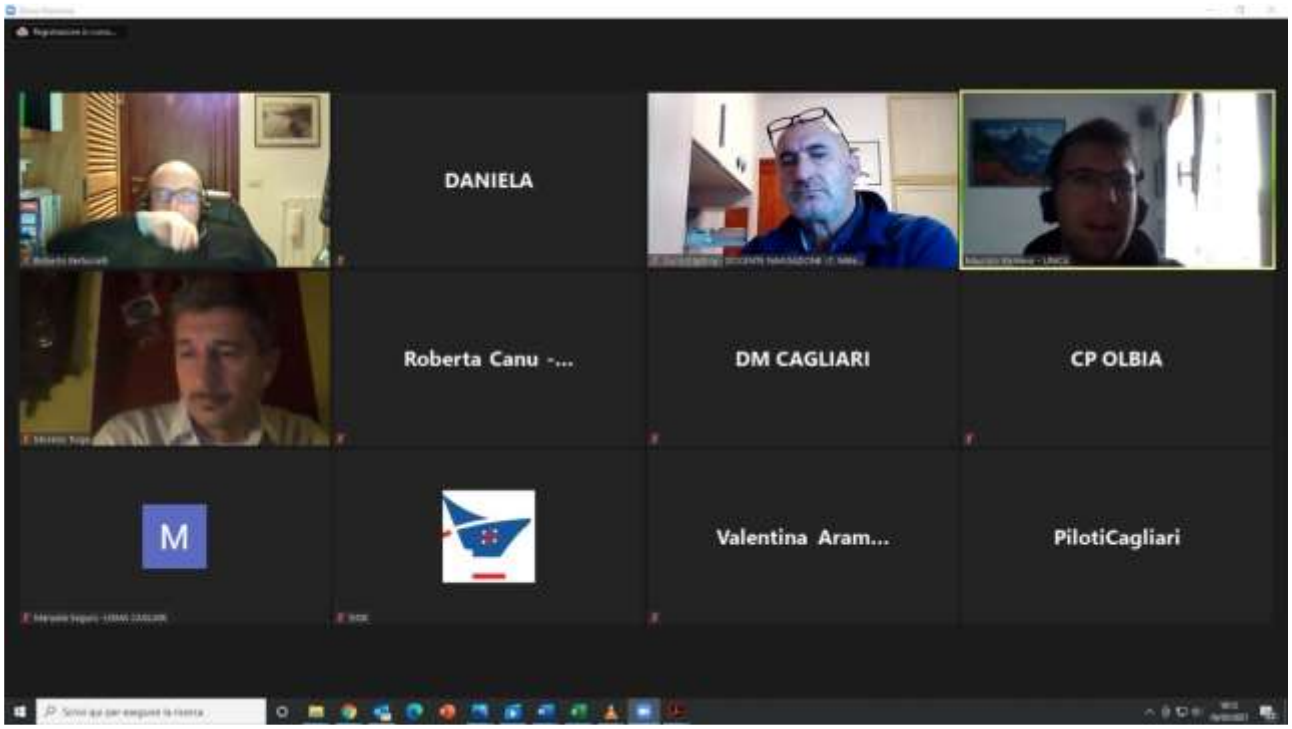



SOMMARIO
• BREVE GIRO DI PRESENTAZIONI
• TEMA 0 – CASI PILOTA
• TEMA 1 - DISPOSITIVI DI COMUNICAZIONE DI BORDO
• TEMA 2 - COMUNICAZIONE BORDO – TERRA
• TEMA 3 - COMUNICAZIONE SHIP-TO -SHIP
• TEMA 4 - COMUNICAZIONE VERBALE
• TEMA 5 - MONITORAGGIO
DANIELA


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...
PilotiCagliari


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
lega navale cagl...
Mattia Porta - U...
Valentina Aram...
PilotiCagliari


DANIELA
Roberta Canu -...
DM CAGLIARI
CP OLBIA
M
Valentina Aram...
PilotiCagliari