Progetto ISIDE

“Innovazione per la SIcurezza DEl mare”

CUP PROGETTO F54D18000120006

Report Focus Group n. 3

Viareggio

27 Novembre 2020

Università degli Studi di Cagliari

Dipartimento Scienze Economiche e Aziendali

UNICA - CIREM

Gennaio 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	15/1/2021	Prima redazione	Moreno Toigo

Sintesi

Il report contiene il resoconto del Virtual Focus Group – workshop che si è tenuto il 27/11/2020 online, nell'ambito della manifestazione YARE 2020, evento B2B dedicato alla nautica da diporto che si svolge ogni anno a Viareggio, organizzato da Navigo Scarl.

Sommario

1 Introduzione **4**

2 Metodologia **5**

2.1 Metodologia generale *5*

2.2 Tematiche da affrontare *6*

2.3 Metodologia specifica del VFG di YARE *6*

3 Partecipanti **8**

4 Resoconto del VFG-Workshop **10**

5 Documentazione **15**

5.1 Locandina dell'evento *15*

5.2 Foto dell'evento *16*

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 terzo dei 5+1 Focus Group (FG) previsti nell'ambito dell'attività "T1.2 – Indagine sul campo agli operatori" è stato dedicato alla sicurezza nella nautica da diporto. Il FG non era previsto nel progetto, ma i partner hanno deciso, per avere un quadro più specifico e completo delle criticità relative alla sicurezza e alla comunicazione di dedicare un approfondimento al settore diportistico.

I successivi Focus Group avranno luogo nei mesi di gennaio-febbraio 2021 negli altri porti aderenti al progetto, ovvero Bastia, Cagliari, Livorno, secondo un calendario in fase di definizione.

Il FG si è svolto nell'ambito di YARE 2020, manifestazione, giunta alla decima edizione, organizzata a Viareggio dal partner Navigo Scarl con lo scopo di favorire l'incontro e lo scambio tra le aziende e gli operatori della nautica da diporto. YARE 2020 si è svolto interamente in digitale, a causa delle limitazioni dovute al COVID-19.

All'interno dell'evento, è stato dedicato uno spazio ai temi della sicurezza e della comunicazione tra le imbarcazioni da diporto di medio-grande dimensione, chiamando a confronto alcuni esperti in un workshop intitolato "La sicurezza in mare e i rischi della navigazione".

L'evento è stato trasmesso in streaming sulla piattaforma digitale di YARE Navigo ed ha avuto un buon successo, con una partecipazione numerosa ed internazionale (oltre 2.000 partecipanti, 102 speaker, 19 eventi proposti per oltre 13 ore di live streaming e un totale di 115.126 minuti di connessione).

Il VFG di ISIDE si è tenuto online il 27 Novembre dalle 11.30 alle 14.

La registrazione è disponibile online all'indirizzo: https://youtu.be/VmOIo0X07h8

2 Metodologia

2.1 Metodologia generale

Per lo svolgimento dei FG a distanza e mantenere i vantaggi della metodologia del FG, i partner hanno scelto di utilizzare 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. Benché non esistano protocolli operativi scientificamente testati e piattaforme tecnologiche di riferimento, l'oggetto di indagine di ISIDE (un tema molto tecnico, che richiede il confronto tra esperti e professionisti del settore) non pone particolari problemi legati alle distorsioni che la distanza potrebbe generare.

Per garantire il corretto svolgimento del VFG è stato definito un protocollo operativo specifico per il progetto ISIDE che parte dalla scelta della piattaforma per la video conferenza. Benché sia possibile lo svolgimento del VFG su una qualsiasi delle piattaforme attualmente più diffuse, la scelta è caduta su Zoom, che possiede tre caratteristiche importanti: ampia diffusione, intuitività dell'interfaccia, funzioni aggiuntive (come, ad esempio, la traduzione simultanea) che facilitano il coinvolgimento e l'interattività.

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, elencati di seguito:

- Durata più breve: max 3 ore
- Maggiore attenzione alla fase preparatoria (necessario un promemoria telefonico)
- Questionario online sui temi del VFG inviato prima dell'incontro

A tal fine abbiamo definito una precisa scaletta operativa per la preparazione di ogni VFG, che si articola nel modo seguente:

1. Individuazione delle categorie da coinvolgere (UNICA MT+PARTNER LOCALE)
2. Costruzione dell'indirizzario con nome, categoria, email e telefono dei potenziali partecipanti (PARTNER LOCALE)
3. Invio del primo invito a esprimere interesse per il progetto e a partecipare al VFG (PARTNER LOCALE) con link a un questionario online informativo preliminare (UNICA-MT)
4. Raccolta delle manifestazioni di interesse attraverso questionario online (UNICA-MT)
5. Selezione dei partecipanti, se le manifestazioni di interesse sono più di 20 (UNICA MT+PARTNER LOCALE)
6. Invio della conferma ai selezionati (almeno 10 gg prima del VFG) (PARTNER LOCALE)
7. Invio promemoria (3 gg prima) (PARTNER LOCALE)
8. Telefonate di conferma (1 gg prima) (PARTNER LOCALE)
9. Invio email con link a meeting e istruzioni per partecipare

2.2 Tematiche da affrontare

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

1. COMUNICAZIONE DI BORDO E SISTEMI DI MONITORAGGIO
    a. Dispositivi attuali a bordo
    b. Sistema AIS
2. COMUNICAZIONE: criticità e proposte di miglioramento
    a. BORDO – TERRA
    b. SHIP-TO -SHIP
    c. VERBALE (IMO, Standard Marine Communication Phrases, SMCP)
3. CASI PILOTA

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)

2.3 Metodologia specifica del VFG di YARE

La metodologia generale descritta nei paragrafi precedenti nel VFG di Viareggio è stata adattata al format specifico di YARE e al settore della nautica da diporto. Si è pertanto svolta nella forma del workshop moderato da un facilitatore, con una interazione limitata tra i partecipanti. La partecipazione, quindi, è stata aperta anche al pubblico interessato, che, tuttavia, non poteva intervenire se non nella forma delle domande poste attraverso la piattaforma di streaming. Il dibattito si è svolto quindi essenzialmente tra i relatori e il facilitatore. Ciò non ha tuttavia limitato la portata e la varietà delle questioni emerse.

In particolare, la traccia delle tematiche da affrontare è stata adattata dal partner Navigo alle specificità del settore del diporto nautico. Di seguito, la traccia:

1. DOTAZIONE ATTUALE DEI DISPOSITIVI DI COMUNICAZIONE DI BORDO
    a. Quali sono gli strumenti di comunicazione di bordo maggiormente utilizzati (suddividere per tipologia: verbale, visiva, acustica, etc.)?
    b. Quali sono i limiti di tali strumenti?
    c. Quali sono i soggetti (in termini di mansioni) che vi hanno accesso?
    d. Fra le tecnologie di cui siete a conoscenza potete indicare strumenti che potrebbero essere obbligatoriamente integrati per migliorare la comunicazione?
    e. Gli operatori che utilizzano tali strumenti devono essere formati per il loro utilizzo? Vi sono degli obblighi formativi?

   f. 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?
2. COMUNICAZIONE BORDO – TERRA
   a. Che tipo di informazioni vengono scambiate in condizioni standard? In quale momento della navigazione? E' necessaria un'interazione fra operatori? Con quali modalità?
   b. Quali sono le maggiori criticità in questa tipologia di comunicazione?
   c. 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?
   d. 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?
   e. 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?
   f. In caso di emergenza, quale ritenete possa essere la modalità di comunicazione più idonea e perché?
3. COMUNICAZIONE SHIP-TO -SHIP
   a. Che tipo di informazioni vengono scambiate in condizioni standard? In quale momento della navigazione? E' necessaria un'interazione fra operatori? Con quali modalità?
   b. Quali sono le maggiori criticità in questa tipologia di comunicazione?
   c. E' preferibile che lo scambio di dati e messaggi tra imbarcazioni sia mediata da un centro di controllo?
   d. Durante le manovre in area portuale quali strumenti di comunicazione sono utilizzati e considerati maggiormente efficaci?
4. COMUNICAZIONE VERBALE
   a. 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?
   b. Quanto è frequente che il ricevente, pur non avendo compreso completamente la comunicazione, la interrompa per poi ritrovarsi a non saper cosa fare?
   c. 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?
   d. 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?
5. MONITORAGGIO
   a. 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?
   b. Quali sono, se li avete riscontrati, i limiti e le difficoltà nell'uso del sistema AIS?

   c. L'estensione dell'obbligo di utilizzo del sistema AIS può essere esteso al traffico da diporto?
   d. Lo scambio in tempo reale delle rotte pianificate (in analogia al controllo del traffico Aereo) può essere attuato in campo marittimo?
   e. Come potrebbe essere migliorato l'uso del sistema AIS, secondo la vostra esperienza?
6. CASI PILOTA
   a. 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 nuovo questionario online, analogo a quello citato nel paragrafo precedente e disponibile all'indirizzo:

https://bit.ly/progetto-iside-diporto

Il questionario è stato inviato a tutti gli stakeholders individuati dal partner Navigo. Attualmente, tuttavia, non sono pervenute risposte sufficienti per effettuare l'analisi.

3 Partecipanti

Il VFG/workshop ha visto la partecipazione di un moderatore e di 4 relatori principali, che hanno discusso i temi del focus da diversi punti di vista. L'incontro è stato moderato da Pietro Angelini di Navigo. Il dibattito è stato introdotto da una presentazione del progetto effettuata dal prof. Gianfranco Fancello, dell'Università di Cagliari. Moreno Toigo, collaboratore dell'Università di Cagliari e incaricato di facilitare l'incontro, si è occupato dell'osservazione e della registrazione dei contenuti rilevanti per il progetto.

I relatori principali sono stati:

#	Cognome	Nome	Organizzazione	Ruolo
1	Aliperta	Cristiano	Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'IMO	Ammiraglio
2	Summonti	Carlo	Comandante Super Yacht	Comandante Super Yacht
3	Ortolani	Alberto	CNR - Consorzio LAMMA	Ricercatore

L'incontro ha visto la partecipazione online di 47 persone, appartenenti per la maggior parte a categorie professionali direttamente interessate al tema della sicurezza e della comunicazione nel diporto.

Di seguito l'elenco dei partecipanti al VFG-Workshop di Viareggio.

#	Cognome	Nome	Organizzazione
1	Basso	Sarah	Nord Est
2	Beretta	Roberto	MY Vision
3	Bianchi	Michele	IIS Galiei Artiglio
4	Bongioanni	Manuela	
5	Bottino	Daniele	ABS
6	Cagnacci	Lisa	
7	Canu	Roberta	sps srl
8	Chelazzi	Renzo	
9	Chersi	Daniele	Confindustria Toscana nord
10	Ciabatti	Riccardo	

#	Cognome	Nome	Organizzazione
11	COLZI	MOIRA	RIVIERE DI LIGURIA
12	Conoci	Giovanni	
13	CONTU	GIUSEPPE	CONFINDUSTRIA CNS
14	Corrado	Giuseppe	Riela Yachts
15	Di Loreto	Danilo	Professionista
16	dinelli	leonardo	Comune di Capannori
17	Fiorentini	Eraldo	
18	Fiorentino	Natale	MY SEVEN 7 STARS
19	Foddai	Luca	
20	KATSANEAS	ANASTASIOS	M/Y PRINCESS L
21	lafsahi	Khadija	Istituto Carlo Piaggia
22	Lavrenov	Oleksiy	MSC
23	Loong Tan	Kent Wen	
24	Malfatti	Arianna	
25	MASARACCHIA	BARBARA	
26	Masia	Giansimone	CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA
27	Mattera	Gianfranco	MY Unique
28	Mazzoni	Alessandro	Equinoxe yachts international
29	morfino	giorgio	Prosail
30	Orlandi	Andrea	Consorzio LaMMA
31	PIRAS	CARLA	Università di Cagliari
32	Rabaglietti	Federica	Ambiente spa
33	Rayment	Suzy	
34	Rossi	Nicola	privato
35	SARDANELLI	GIANMARCO	
36	Semrany	Mazen	
37	Serra	Patrizia	Università di Cagliari
38	Simi	Riccardo	
39	Smit	Dominique	Virtual Pursers LLP
40	Soon	Evelyn	
41	TESTONI	SILVIA	CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA
42	Valerani	Claudio	
43	Walker	Nick	Fiduchi
44	Wring	Miles	Technical Partner Anticovid Express
45	Zerilli	Massimo	
46	Zgorzelski	Dariusz	OmCo
47	Zino	Giangiacomo	GIN Superyachts

4 Resoconto del VFG-Workshop

Introduzione di Pietro Angelini

Presentazione del progetto ISIDE di Gianfranco Fancello

Il prof. Fancello, in rappresentanza del capofila CIREM, ha illustrato il progetto, la sua struttura e la partnership, focalizzando l'attenzione sulle problematiche di comunicazione fra natanti e terra come una delle cause di incidentalità in mare. L'obiettivo base è quello di ridurre la possibilità dell'errore umano, che è spesso alla base degli incidenti: di qui la disciplina "Human Factors", che si occupa di progettare i sistemi in coerenza con le capacità, i limiti e gli stereotipi delle persone che li utilizzano. Per quanto riguarda le comunicazioni, le informazioni devono essere trasmesse in modo corretto e univoco, per garantire che i destinatari non cadano in errori di interpretazione e siano quindi in grado di attuare decisioni coerenti. In tale ottica ISIDE si propone di mettere a punto modelli e protocolli condivisi volti a ottimizzare le modalità di trasmissione dei segnali e delle composizioni testuali dei messaggi, riducendo i rischi di false interpretazioni sia in navigazione che in ingresso/uscita dai porti e attracco, specie in condizioni meteo-climatiche avverse. **Per dettagli vedi allegato 1.**

Presentazione del progetto ISIDE Patrizia Serra

La dott.ssa Serra illustra i primi risultati dell'analisi degli incidenti marittimi che mettono in evidenza come una parte importante degli incidenti avvenuti negli ultimi anni siano riconducibili a problemi relativi alla comunicazione.

Interviene Angelini:

- evidenzia gli spunti di interesse del progetto ISIDE esposti da Fancello e Serra e ne sottolinea due in particolare: il riferimento all'IMO e il COVID cambia la prospettiva con la quale si guardano i progetti, incluse le questioni riguardanti la sicurezza in mare

Interviene il capitano di corvetta Nicola Stasi (Direzione Marittima di Genova)

- La qualità della comunicazione è fondamentale
- Gli aspetti più interessanti sono: comunicazione terra-bordo e nave-nave (bridge2bridge)
- Viene proiettato il video della Guardia Costiera (incidente Rodanus nel Canale di Sardegna)
- Questioni da affrontare: gli strumenti disponibili sono adeguati? Come possono essere migliorati? Che tipo di informazioni vengono scambiate?

Riprende la parola Angelini

- Evidenzia l'importanza del ruolo della GC. E' stato citato più volte l'IMO e quindi passa la parola all'Ammiraglio Aliperta, al quale chiede quali prospettive future ci sono dal punto di vista tecnologico? Quali procedure sono allo studio per adattarla al diffondersi di nuove tecnologie (es. droni).

Interviene l'Ammiraglio Cristiano Aliperta

- Per 7 anni ha rappresentato l'Italia c/o IMO; dal 2016 è nell'IMO per uno stato del Pacifico. Sta seguendo il Legal Committee a distanza.
- Parla del video: le bocche di Bonifacio è una delle aree ad alta sicurezza e protezione(PSSA) mondiali (sono poche)

- Parla dell'incidente della Concordia: pare ci possa essere stato un problema di comunicazione tra il Capitano Schettino e il timoniere
- Il problema esiste, i dati IMO sono parziali (manca la parte pesca, nel Pacifico gli incidenti unreported sono quotidiani, i domestic voyages, il diporto – non fa parte della SOAS, mancano i superyacht); c'è un interesse globale per il miglioramento del monitoraggio degli incidenti e della sicurezza in mare (es. rotte polari)
- La formazione è fondamentale: è l'elemento cardine del sistema sicurezza; le diverse nazionalità a bordo è un problema, a causa del diverso modo di parlare inglese
- La copertura satellitare è altra criticità: si sta estendendo monitoraggio alle rotte polari (a causa dell'apertura per 8 mesi l'anno, a causa del riscaldamento globale)
- Il futuro? Navi a guida automatica o guidate da remoto (ci sono prove nei fiordi finlandesi, ma ci sono molte modalità); il controllo remoto introduce un'ulteriore questione per la sicurezza in mare, ovvero la cybersecurity.
- Presso la Cardinal, dopo la Concordia, hanno costruito un centro di controllo che monitora in tempo reale la posizione di tutte le loro navi da crociera.

Riprende la parola Angelini

- La tecnologia da' molte possibilità in più, sebbene introduca molti nuovi elementi da valutare, anche sul piano dei rischi per la sicurezza.
- Passa la parola al comandante Carlo Summonti, al quale chiede una testimonianza sul tema della sicurezza e della comunicazione sugli Yacht

Interviene Comandante Carlo Summonti

- Summonti parla dalla plancia dello Yatch ormeggiato nel porto di Monaco
- Da 17 comanda yacht, dopo molti anni in Marina e in navi mercantili (gas liquefatti)
- Tema sicurezza diporto in aree congestionate o con fondali particolari (collisioni e incaglio)
- Oggi i comandanti possono disporre di dati prima non disponibili, grazie alla tecnologia
- La grande innovazione degli ultimi anni è la possibilità di controllo anche da parte di Enti esterni (centri VTS e tecnologia AIS), come per la navigazione aerea. C'erano già precedenti nel USA, con dei transponder (nelle acque ristrette)
- Dalla tecnologia militare arriva AIS
- Si dilunga sulla storia dello sviluppo delle tecnologie (cinematica, etc.)
- La navigazione si sta avvicinando al modello di controllo della navigazione aereonautica (voyage plan, condiviso con i controllori a terra del traffico)
- Cosa vede un Comandante di una nave dalla plancia?
- I rischi principali sono collisione e incaglio. Può esserci un problema di troppe informazioni derivanti dagli strumenti a bordo: radar, AIS, ECTIS;
- L'ufficiale tende a focalizzarsi su bersagli AIS evidenziati dal radar, ma questa non sarebbe la sua funzione; non bisogna dimenticare che le barche più pericolose non hanno AIS (piccole navi, senza cultura marinara, sotto-costa) → quindi si rischia di sottovalutare queste informazioni
- Le informazione AIS possono essere visualizzate anche sul ECTIS (cartografia elettronica): lo scopo primario è l'antigrounding; ma ha anche funzioni aggiuntive, come quella di visualizzare i bersagli forniti dall'AIS; ciò crea la tendenza ad essere utilizzato per evitare le collisioni, ma non è la sua funzione.

- Quindi, bisogna considerare il fattore umano. Un elevato flusso di informazioni può addirittura dare un contributo negativo, soprattutto durante i momenti di maggiore stress (atterraggio e manovra). Il Comandante mentre deve controllare gli strumenti deve comunicare anche con gli Enti a terra. A Livorno, ad esempio, ce ne sono tre canali VHF da monitorare (GC, Autorità, Avvisatore). Tutto deve essere messo in relazione con le condizioni meteo del momento, che, per gli yacht, sono molto rischiose per il controllo della nave, soprattutto per la velocità ridotta che riduce la stabilità e il controllo. Inoltre, il Comandante deve preparare la nave all'atterraggio (checklist da verificare e obbligatorie). Inoltre, ci sono le comunicazioni interne (nostromo, primo ufficiale, etc.).
- Prima dell'introduzione dell'AIS, che ora sono molto efficienti, c'era una marea di comunicazioni in cui si cercava di identificare le barche per dare istruzioni: "non parlare, manovra" diceva un vecchio comandante.
- Spesso gli yatch entrano senza comunicazioni. Parlatemi pure, vi ascolto, ma non vi rispondo. Le mani sono occupate nella manovra. Quindi, la regola è parlare e poi valutare la reazione. Le comunicazioni vanno economizzate e regolate perché altrimenti rischiano di creare confusione e quindi rischio.
- Quando si parla di tecnologie si parla di safety e security. Minaccia di pirateria informatica è seria e reale (vedi Mersk). Cyber security è tema attuale e sempre più nel futuro.

Riprende la parola Angelini e la passa a Ortolani (LAMMA) chiedendo informazioni sullo stato dell'arte tecnologico sul tema "miglior rotta"

Interviene Alberto Ortolani (LAMMA)

- Proietta delle slide, sulle attività sul tema sicurezza del CNR, Istituto di bioeconomia e LAMMA
- Presenta il LAMMA (nato per la Protezione civile)
- Hanno competenze importanti sulla meteoreologia marina e forniscono i dati a tutte le Guardie costiere italiane.
- Tre divisioni scientifiche: atmosfera (Ortolani), oceanografia (Gandini), geomatica.
- Navigazione è particolarmente rischiosa da un punto di vista fisico-dinamico
- Le condizioni meteo in mare cambiano spesso nel tempo e nello spazio, così come durante la navigazione (velocità, caratteristiche, etc.)
- Difficoltà aggiuntive quando ci si avvicina ai porti
- Dati i rischi, le informazioni (non deterministiche, ma probabilistiche) sono fondamentali per diminuire i rischi di chi deve prendere decisioni
- Cosa fa LAMMA?
    - Progetto PROFUMO: routing, agenzia spaziale europeo, quale rotta migliore (risparmio carburante e sicurezza, emissioni). Obiettivo è fornire ipotesi di rotte migliori, attraverso previsioni mirate. In pratica, forniscono dati più frequenti e dati probabilistici, attraverso misurazioni attraverso l'utilizzo di sensori direttamente sulle navi, informazioni che vengono integrate nel sistema di previsione, arricchendolo e rendendolo più preciso. L'agenzia spaziale europea è interessata per mettere a punto il sistema di navigazione satellitare "Galileo".

  - Progetto INTERREG SICOMAR plus: sicurezza per la salvaguardia dell'ambiente; corridoi di rotte più sicure, monitoraggio dell'ambiente, santuario dei cetacei per evitare le collisioni, armonizzare le misure di salvaguardia e protezione di Francia e Italia; tra le varie cose in SICOMAR è stata installata la più grande rete europea di radar HF per il monitoraggio della sicurezza costiera. La rete può consentire anche altre applicazioni e sperimentazioni.
  - Progetto GIAS: intelligenza artificiale per la previsione degli eventi più rari: nebbie, onde anomale, collisioni con i cetacei.
  - Progetto SINAPSI: assistenza navigazione durante l'accesso ai porti. Nei porti i modelli utilizzati in mare aperto non sono più validi. Servono quindi modelli che tengano in conto la risonanza, la rifrazione con le strutture portuali. Ci vogliono quindi strumenti di misurazione che forniscano indicazioni in tempo reale a chi comanda la nave.
- Idee per progetti futuri:
  - routing entrata e uscita dei porti: supporto di allerta per i comandanti, sfruttando le nuove tecnologie di precisione satellitare GPS; → cybersecurity
  - sistemi di supporto alle decisioni, attraverso previsioni probabilistiche multiobiettivo, con strumenti matematici (Pareto optimality).

Riprende la parola Angelini

- Risponde ad un utente che ha fatto una domanda. Per partecipare bisogna avere idee valide e pertinenti.
- Invita tutti i partecipanti online che avessero domande ad inviare un'email.

Interviene Fancello, per sottolineare i molti spunti interessanti emersi dagli interventi

- Sottolinea il problema della cybersecurity.
- La Blockchain, ad esempio, sarà un tema sempre più fondamentale, sul quale sarà necessario sempre più attenzione sia di chi fa ricerca, sia degli operatori.
- Un problema evidenziato è la lingua inglese: quanti problemi possono nascere dal diverso modo di parlare ed intendere all'interno e all'esterno della nave.
- Altra questione: sovraccarico di informazioni → ridurre gli strumenti o semplificare le informazioni?

Interviene Aliperta:

- Potrebbe raccontare molti episodi sulle problematiche generate dal cattivo utilizzo dell'inglese;
- Nel Committee IMO ci sono 1200 persone, ognuna che parla un inglese totalmente diverso l'uno dall'altro. Si fa molta fatica per capire. Anche a bordo, dove si parlano molte lingue, anche se quella ufficiale è l'inglese.
- La correttezza si riflette sugli ordini (es. Schettino dette un comando e il timoniere l'ha capito male).

Interviene Summonti:

- nella marina militare in plancia c'erano 7 persone, sulle mercantili sono 3, sullo yacht mediamente c'è solo il comandante; non crede che si debba diminuire il numero di informazioni, ma si dovrebbero forse migliorare le interfacce grafiche.
- Racconta un episodio negli USA: la US Navy insegna a non guardare gli strumenti; invita a crearsi prima una mappa mentale su come dovrebbero essere e durante la manovra usarli solo per individuare eventuali problemi. →UX desing

- Meglio un numero o un'icona? La simbologia sicuramente aiuta. Meglio grafiche che numeri e testi. Bisogna ridurre il tempo di interpretazione delle informazioni. Formazione del personale è fondamentale, bisogna conoscere bene gli strumenti di bordo e capire bene solo le informazioni primarie, distinguendole dalle altre.
- Limiti: su questo siamo indietro rispetto all'aereonautica, nessun pilota di aerei osa atterrare se l'aereo non è certificato per quelle condizioni, non azzarda; nella nautica non ci sono parametri e limiti di riferimento.

Interviene Aliperta:

- C'è un gruppo di lavoro ICAO-IMO per uniformare la segnaletica e il linguaggio sia nei porti, sia negli aereoporti. I problemi maggiori sono sotto costa e sono difficili da gestire.

Riprende la parola Angelini: ci sono molti elementi, il tema sicurezza è centrale. Non ci sono domande e chiude il dibattito.

L'incontro si chiude alle 13.30

5 Documentazione

5.1 Locandina dell'evento

Nell'ambito dell'evento internazionale Yare siamo lieti di invitarvi all'evento del progetto

ISIDE

Innovazione per la SIcurezza DEl mare

VENERDÌ 27 NOVEMBRE 11:30 | ON-LINE

Per registrarsi: yare2020.likeevent.it/EUprojects

PROGRAMMA

11 :30 Presentazione del progetto Iside
Prof. Gianfranco Fancello
Dott.ssa Patrizia Serra

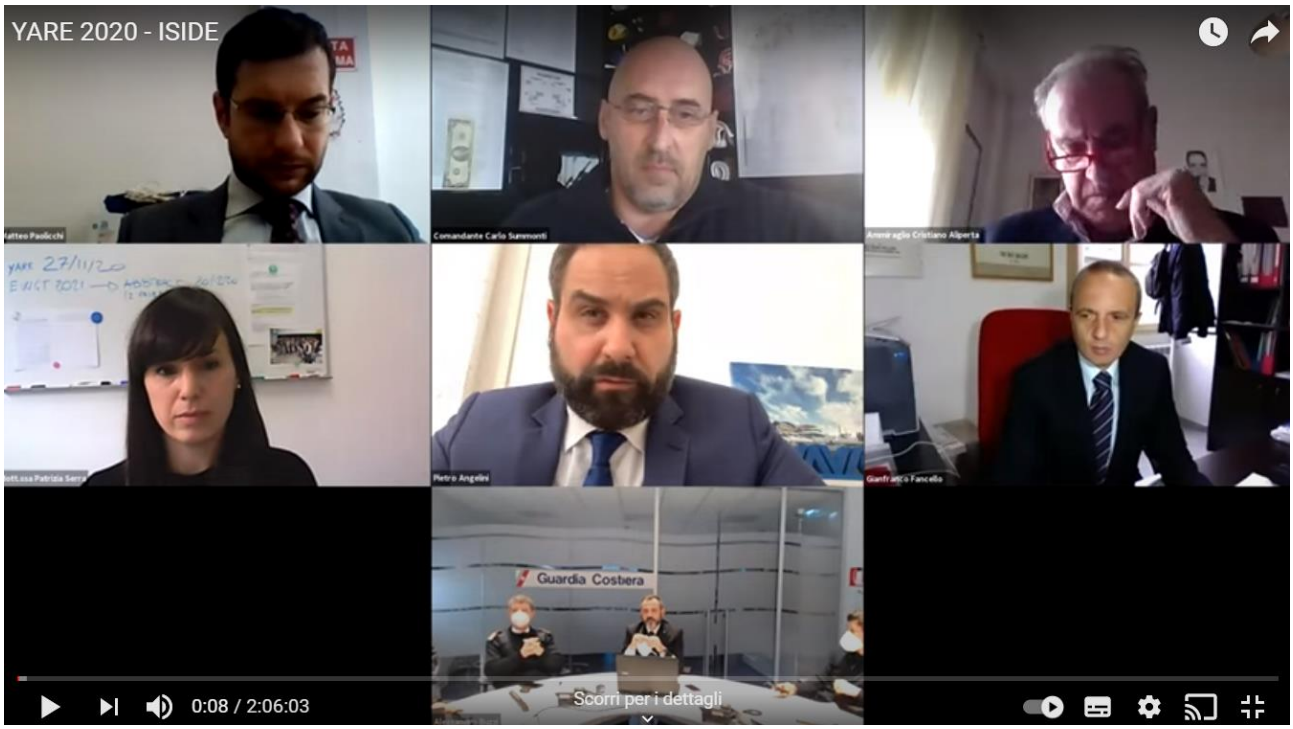
11 :45 La sicurezza in mare - Il ruolo della Guardia Costiera
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera

12 :00 La sicurezza in mare e i rischi della navigazione
Ammiraglio Cristiano Alberta - Rappresentante Permanente Aggiunto presso l'IMO
Comandante Carlo Summonti
Dott. Alberto Ortolani - CNR - Consorzio LAMMA

12 :45 Focus Group: "Esperienze, buone pratiche e problematiche sulla sicurezza in mare" - Il ruolo della comunicazione mare/terra Modera: Dott. Pietro Angelini - Direttore di NAVIGO

14 :00 Conclusione dell'evento

Hosted by

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

5.2 Foto dell'evento