

STUDIO DELL'UNIVERSITA' DI GENOVA

Protocollo di sicurezza al riparo dal vento

Non si conoscono ancora esattamente le cause dell'incidente accaduto il 23 marzo scorso alla nave "Ever Given" incagliata nel canale di Suez, tuttavia è stato riconosciuto che nel canale quel giorno il vento soffiava molto forte. Ma cosa può fare una tempesta in uno spazio ristretto come un porto o un canale? Molto, se si pensa alle dimensioni delle navi attuali, all'effetto vela che possono avere le fiancate e ancor più i container alti fino all'ottavo tiro.

Rivolgiamo qualche domanda alla prof.ssa Maria Pia Repetto professore presso il Dipartimento di Ingegneria civile, chimica e ambientale (DICCA) all'Università di Genova, dove in particolare si studiano gli effetti del vento sulle infrastrutture civili.

A cosa serve studiare il vento?

Grazie alla Galleria del vento dotata di una camera di prova lunga quasi nove metri e ad altre modernissime strumentazioni di monitoraggio al vero realizzate dal padre fondatore di questa disciplina prof. Giovanni Solari (oggi prematuramente scomparso), nella Villa Cambiaso d'Albaro il vento viene studiato sotto tutti i punti di vista, meteorologico, fisico e ingegneristico. Questo tipo di ricerche si offre a innumerevoli applicazioni: previsioni meteo, dispersioni inquinanti e incendi boschivi, effetto su opere civili e persino nelle missioni spaziali.

Anche in ambito marittimo portuale?

In spazi ristretti lo studio del vento rileva effetti importanti



Il "Lidar" scanner in banchina, nel porto di Prà (Genova)

soprattutto su navi gigantesche come quelle moderne, costrette in porti e canali, che non sono stati inizialmente progettati per ospitare unità di tali dimensioni. Infatti siamo presenti anche in banchina, con strumenti di rilevamento all'avanguardia.

Quali sono le ricerche nei porti?

Attualmente l'Università di Genova segue alcuni progetti: il Progetto Europeo THUNDERR finanziato da European Research Council (ERC-AdG) studia il fenomeno del temporale, che produce venti molto intensi e improvvisi e ha recentemente causato ingenti danni nei porti liguri; il progetto "Moorwind" finanziato da Cetena, sui problemi dell'ormeggio delle grandi navi da crociera a cui è seguita una tesi di dottorato sostenuta da Regione Liguria, Cetena, Antichi Ormeggiatori e PSA sui fenomeni

del disormeggio delle grandi navi containers, integrata con una ricerca finanziata da PSA sulla stabilità dei containers impilati in banchina. Le azioni del vento sulla nave diventano sempre più importanti e difficilmente quantificabili, condizionando, da un lato, le manovre della nave in porto o in canali ristretti, dall'altro, la progettazione e la gestione dei sistemi di ormeggio. L'indagine scientifica condotta anche sotto forma di tesi di dottorato (tutt'ora in corso) si pone l'obiettivo di valutare le azioni del vento, al fine di poter definire un protocollo di sicurezza per lo scarico e il carico delle merci, quindi si mette al servizio degli operatori in banchina, dei piloti, delle aziende. Il Porto di Prà è stato scelto come caso studio per queste ricerche.

Come procede l'osservazione nel porto di Prà?

Si studiano gli effetti del vento in banchina su navi lunghe fino a 400 metri e sul carico distribuito in maniera non uniforme, così da misurare le forze sia all'attracco sia in mare aperto. Lo si fa sia utilizzando la galleria del vento, sia ricorrendo a strumentazioni di monitoraggio del vento avanzatissime, già presenti nel porto. Il lavoro implica anche la previsione di raffiche dalle valli circostanti, la città può schermare ma anche aumentare tale forza, con effetto improvviso. Si aggiungano i fenomeni meteorologici temporaleschi, che possono portare a raffiche improvvise e molto intense.

Nel porto di Prà rileviamo la velocità del vento tramite i "Lidar" che hanno una precisione e una estensione di misura superiore ai tradizionali anemometri. In questi giorni si stanno installando in banchina delle speciali telecamere in grado di rilevare il moto delle navi e si utilizzano gli "Shoretension", strumenti già operativi che a noi servono per misurare la forza dell'ormeggio. Nostro compito sarà quindi incrociare questi dati, insieme a quelli della galleria del vento, per ottenere un modello di distribuzione della forza del vento il più accurato possibile.

Si tratta di una materia di estrema importanza; tra le figure professionali che dovranno essere in grado di effettuare tali valutazioni anche gli Ufficiali della Marina mercantile: non si esclude che in un prossimo futuro saranno proprio i capitani laureati presso l'Università di Genova in Maritime Science and Technology (L28) a occuparsi di queste ricerche.

COSA IMPARARE DAI SINISTRI PEGGIORI Il dovere di assicurare il titolo professionale

Il recente incidente nel Canale di Suez, rimasto bloccato per una settimana a causa dell'incaglio della nave portacontainer "Ever Given" (classe Golden), ha acceso i riflettori sugli aspetti più spettacolari dell'episodio, tra i quali quelli assicurativi e sulle responsabilità.

Si è letto molto subito dopo l'incidente e sono stati messi in rilievo i grandi interessi economici in gioco. L'Egitto ha deciso di trattenere la nave, compresi carico ed equipaggio (25 persone) fino a quando i suoi proprietari non accetteranno di pagare i danni. Si tratta di una cifra esorbitante: circa 900 milioni di dollari, che include il costo delle operazioni di soccorso, i danni causati alle rive del canale e i mancati guadagni nei sei giorni di blocco. "La nave rimarrà qui fino al completamento delle indagini e al pagamento del risarcimento" ha detto Osama Rabie, presidente dell'Autorità del Canale di Suez. La questione potrà risolversi solo una volta che verranno stabiliti i motivi dell'incaglio e quindi le responsabilità.

In un recente dibattito organizzato da Athena, hanno partecipato alcuni comandanti italiani di lunga esperienza, che hanno attraversato più volte il Canale di Suez anche con navi di grande portata e hanno frequentato mari particolarmente trafficati.

Le loro testimonianze (si possono leggere a pag.6) hanno evidenziato quanto sia cambiato il loro modo di lavorare, dovuto principalmente al rapido aumento delle dimensioni delle navi non seguito dall'adeguamento delle infrastrutture marittime portuali e nemmeno dall'addestramento del personale di terra addebbato alle mansioni a bordo (piloti in primis).

Tutto questo espone gli equipaggi di passaggio nella zona, in particolare modo i comandanti e gli ufficiali a rischi enormi. Il ruolo del comandante si è fatto sempre più delicato e quando si trova ad operare in particolari situazioni tipo il passaggio di Suez, è sottoposto a notevole stress.

La riflessione sui rischi che corrono gli Ufficiali italiani, soprattutto in Paesi stranieri dove non è semplice affrontare situazioni a volte anche drammatiche, ci porta ancora una volta a raccomandare al personale navigante di tutelare la propria posizione lavorativa, anche dal punto di vista legale.

Il Collegio da molti anni offre attraverso una primaria compagnia assicuratrice una polizza concreta per comandanti e ufficiali, sia di coperta che di macchina, che oggi prevede la copertura delle spese per l'assistenza legale fino a 200mila Euro per incidente. Il Socio assicurato, in caso di necessità, ha libertà di scelta dei propri consulenti legali; la polizza, aspetto unico nel suo genere, prevede anche un riconoscimento economico per ogni giorno di sospensione del titolo o del ritiro. Le condizioni del contratto sono descritte sul sito del Collegio; le informazioni al riguardo possono essere fornite direttamente al telefono, dalla segreteria.

COMPARTIMENTO DI GENOVA Consiglio Direttivo verso il rinnovo

Si informano i Soci iscritti al Compartimento di Genova che a norma dello Statuto il Consiglio Direttivo in carica decade durante il presente anno.

Pertanto nell'anno in corso si terranno le elezioni per il rinnovo. A norma dell'articolo 18 dello Statuto del Collegio compartimentale e dell'articolo 24, secondo e terzo comma del Regolamento di applicazione dello Statuto, sono eleggibili i Soci in possesso del titolo di Capitani di Coperta e di Macchina o della certificazione di abilitazione da 1° Ufficiale di Coperta o 1° Ufficiale di Macchina.

Il Presidente, i vice Presidenti, i Consiglieri compartimentali, i Sindaci devono essere residenti e abitare in ambito regionale in cui ha sede il Compartimento stesso o zone immediatamente limitrofe.

I Soci che desiderano fare parte del prossimo Consiglio Direttivo devono comunicarlo via cartaceo o via mail alla Commissione elettorale del Collegio compartimentale entro e non oltre il 15 giugno 2021.

IL COMITATO ELETTORALE

DALLA PRIMA PAGINA DALLA PRIMA PAGINA DALLA PRIMA PAGINA

Pronti a governare

provvedere in proprio con esborso di spese e con standard che sono legati più all'esigenza del momento che ad una programmazione della carriera.

Le navi sono sempre più complesse, le tecnologie avanzano, si parla di intelligenza artificiale. Che cosa si può fare per preparare gli ufficiali alle prossime sfide?

Sicuramente si può pensare ad una preparazione di base, scolastica, migliore. L'attuale istruzione nautica (dei trasporti e della logistica) può costituire un valido punto di partenza, ma non ci si può fermare qui. Il corso universitario nato a Genova 'Maritime Science and Technology' (L28) offre la possibilità concreta ai giovani di una preparazione a livello superiore. Le dimensioni delle navi, il valore del carico trasportato, la rapidità delle operazioni commerciali, gli enormi interessi in gioco, impongono una preparazione e un addestramento sempre più di qualità.

Come si trasformerà la figura professionale dell'ufficiale tra 10 anni? E che modello organizzativo sarà presente a bordo delle navi?

Quello che troviamo attualmente è lo stesso del secolo

scorso, con tutti i gradi della carriera da scalare, da allievo a Comandante, passando da terzo, secondo e primo ufficiale. Abbiamo già assistito a un drastico taglio del numero dei membri dell'equipaggio, soprattutto sulle navi contenitori (si pensi che oggi le mega navi impiegano mediamente 17 persone a bordo). Tra 10 o 20 anni troveremo meno persone sulle navi ma sicuramente meglio preparate. E' doveroso per tutti i soggetti portuali e dello shipping, accompagnare questo percorso di trasformazione prevedendo e non subendo tale sviluppo.

Le dimensioni delle navi non sono regolate dalle norme, ma vengono dettate dal mercato: dobbiamo avere la capacità di arrivarci preparati.

Le associazioni di categoria hanno l'obbligo di stimolare dibattiti e confronti, proporre iniziative, studi. E noi come Collegio Capitani rispondiamo: PRESENTE!!!

GIOVANNI LETTICH

Laurea breve e magistrale

teoriche; è stata compresa finalmente la necessità di essere posti allo stesso livello degli Ufficiali stranieri: troppe volte gli Italiani a bordo hanno rischiato di vedersi sorpassare

dai colleghi di altri Paesi, che non sono più bravi, ma sono muniti di certificati di laurea.

Convinto della necessità di un innalzamento del livello di istruzione, il Collegio ha già firmato una convenzione con l'Università Parthenope di Napoli, simile a quella sottoscritta a Genova e intende appoggiare tutti quegli atenei che si impegnano seriamente in vista della formazione universitaria del personale marittimo.

Il messaggio di disponibilità da parte dei Capitani è arrivato

forte e chiaro a tutti e quattro i professori che coordinano i corsi di laurea L28, presenti al convegno: Federico Silvestro (Maritime Science and Technology- Università di Genova), Laura Tafaro (Scienze e gestione delle attività marittime-Università di Bari), Vincenzo Crupi (Scienze e Tecnologie della Navigazione- Università di Messina), Salvatore Gaglione (Conduzione del Mezzo Navale e Scienze Nautiche Aeronautiche, Meteo Oceanografiche-Università Parthenope, Napoli).

QUOTE ORDINARIE DEL COLLEGIO

AVVISO: le quote associative ordinarie per l'anno 2020 sono uguali a quelle previste per l'anno 2019

Per i versamenti delle quote associative ordinarie servirsi del C/C P. 391169 intestato al Collegio Capitani L.C. E M. - Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 Genova oppure contattare il Compartimento di Napoli e le Delegazioni. Ci preghiamo comunicarvi qui di seguito le quote associative che sono state già concordate con i Compartimenti, incluso la spedizione di "Vita e Mare" o via email o via cartacea:

grado	quota via email	quota via cartacea
Tutti "una tantum" all'iscrizione	€ 10,00	€ 10,00
Comandanti, D.M., 1° Ufficiali coperta/macchina	€ 110,00	€ 120,00
Ufficiali coperta/macchina	€ 110,00	€ 120,00
Allievi Ufficiali coperta/macchina	€ 50,00	€ 60,00
Allievi nautici	€ 20,00	€ 20,00
Pensionati	€ 50,00	€ 60,00
Soci aderenti	€ 70,00	€ 80,00
Soci sostenitori	€ 120,00	€ 130,00