ANNO LVI - N. 3-4 Marzo-Aprile 2021 - Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1. DCB Genova"

ORGANO DI STAMPA DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M. ENTE CON PERSONALITÀ GIURIDICA

VITA E MARE

56° 1965-2021 VITA E MARE

periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

NECESSARIE RIFLESSIONI DOPO L'INCIDENTE CHE HA BLOCCATO IL CANALE DI SUEZ

Pronti a governare, non inseguire gigantismo e automazione navale

Il recente incidente occorso alla nave Ever Given nel Canale di Suez ha aperto dibattiti sul gigantismo navale, tutti molto interessanti.

Premetto che al momento i pochi dati a disposizione, riguardanti sia la nave sia l'ambiente, non ci permettono di formulare alcuna conclusione, essendo in corso l'inchiesta che accerterà le cause e le circostanze su quanto accaduto.

Nonostante questo, l'incidente ci porta a fare alcune riflessioni sulla crescente dimensione della flotta mondiale, che si possono sintetizzare in tre filoni.

Il primo punto riguarda le normative. La costruzione di una nave avviene in modo rapido, se pensiamo che trascorrono circa tre anni per realizzare una nave passeggeri, l'opera più complessa in campo navale, dal momento in cui viene progettata a quando entra in armamento. La nave porta con se delle innovazioni che riguardano soprattutto apparati e macchinari, oltre che vari aspetti organizzativi. Ogni apparecchiatura e ogni attività sulla nave è regolamentata da una normativa, ed una nuova realizzazione porta con se una variazione della sua normativa. Interessante è stato l'intervento a riguardo dell'Ing. Salza al convegno promosso a riguardo dal Collegio Capitani nell' ambito della Shipping Week del 2017 a Genova, che puntualizzava i ritardi con cui vengono emanate le norme che regolano le nuove opere. La tecnologia e l' attuazione dei progetti corrono veloci. Si chiamavano in causa gli enti di classifica e l' Amministrazione, per non dover riscontrare il compimento della costruzione e la mancanza di regole al momento della sua messa in esercizio.

Il secondo aspetto concerne le infrastrutture. Questa parte riguarda soprattutto la navigazione nei canali e la manovrabilità e la sosta delle navi in porto.

Abbiamo assistito ultimamente ad una vera esplosione delle dimensioni delle navi, soprattutto quelle adibite al trasporto passeggeri e contenitori.

Impressionante è stato l' aumento della capacità di queste navi.

Una portacontenitori di lunghezza mt 335, larghezza mt 46 ha una capacità di carico di 8500 TEUS. La Ever Given, nave di ultima generazione, coinvolta nell' incidente nel Canale di Suez,ha lunghezza mt 400, larghezza mt 59, capacità 20.000 TEUS. Come si può notare un incremento del 20% della lunghezza, e del 25% della larghezza porta ad un aumento della capacità di carico del 140%.

La "Ever Given", costruita nel 2018, battente bandiera di Panama, appartiene alla classe Golden, è lunga 400 metri e larga 59

Le dimensioni di queste navi portano a riconsiderare gli spazi e infrastrutture portuali.

Ciò riguarda le misure in superficie, spazi di arresto, cerchi di evoluzione, ampiezze del canale, ma anche le profondità.

E' noto quanto sia complesso l'iter per le autorizzazioni alle operazioni di dragaggio, e il conferimento del materiale di risulta. Il fondale oltre che incrementato deve essere anche mantenuto con operazioni costanti di monitoraggio e interventi periodici.

La nave in acque ristrette deve mantenere un adeguato UKC (Under Keel clearance- o franco sottochiglia).

Una portacontenitori tipo Ever Given ha un Du (dislocamento unitario) di 180 tonn. Significa che la nave varia di un centimetro il suo pescaggio medio con un peso di 180 tonn. Considerando il peso medio di un contenitore di 20 piedi circa 10 tonn. Un centimetro di pescaggio è pari a 18 contenitori carichi.

Allo stesso modo si deve prendere in considerazione il gigantismo delle navi passeggeri.

Per tutte queste navi è altresì importante valutare il loro stazionamento in banchina.

Queste devono essere di lunghezza appropriata e provviste di adeguati parabordi di protezione e bitte con un carico di lavoro tali da sopportare gli sforzi della nave dovuti sia agli agenti meteorologici che alle trazioni della nave in fase di manovra.

A tale riguardo è emblematico quanto accaduto alla nave MSC Fantasia, in porto a Palma di Maiorca il 5 marzo 2009, quando violente raffiche di vento investivano la nave ormeggiata, e sebbene i cavi della nave avessero resistito allo sforzo sottoposto, le bitte in banchina, non adeguate alla circostanza, sono state sradicate provocando il distacco della nave dalla banchina, con collassamento delle passerelle d' imbarco e conseguente caduta a mare di passeggeri, fortunatamente senza gravi conseguenze.

Il porto deve garantire adeguati standard di sicurezza oltre che di efficienza.

Vanno presi anche in considerazione i servizi che il porto deve garantire. Specialmente i servizi tecnico – nautici.

I rimorchiatori devono essere di potenza e numero adeguati, per navi di dimensioni sopracitate vengono impiegati mezzi con ciascuna potenza non inferiore a 70 tonn. di tiro (bollard pull).

L' ultimo aspetto da esaminare è la formazione degli equipaggi,

La normativa STCW e il conseguimento dei rispettivi certificati di competenza non risolve il problema. Questi rappresentano l'ABC della formazione, resta da completare la formazione con ulteriori percorsi.

Poche compagnie di navigazione virtuose si impegnano direttamente nella formazione del proprio personale. La maggior parte dei marittimi deve

GIOVANNI LETTICH
(presidente Collegio Nazionale Capitani)

(SEGUE A PAG. 2)

UFFICIALI CON STUDI UNIVERSITARI

Laurea breve e magistrale per il comando

Il 23 marzo scorso si è riunito in modalità "a distanza" il Comitato di Indirizzo congiunto delle Lauree classe L28 (Scienze e tecnologie della navigazione), che attualmente si tengono presso quattro Atenei in Italia. Per la prima volta l'Università di Bari, Genova, Messina, e Napoli (Parthenope) hanno unito le forze con l'obiettivo di fare il punto dell'alta formazione a bordo. I quattro Corsi di Laurea interessati infatti si rivolgono, sebbene con proprie peculiarità, a coloro che aspirano alla carriera direttiva sulle navi.

Il Comitato di indirizzo prevede la partecipazione degli esponenti del mondo del lavoro, della cultura e della ricerca, comprendendo gli stessi rappresentanti che andranno a impiegare i laureati. In questo modo si possono orientare al meglio i percorsi formativi, preparare i tirocini, ricevere feedback ed eventualmente correggere gli indirizzi, sempre alla luce di quello che effettivamente servirà nella realtà professionale.

La riunione si è rivelata un'occasione unica di mettere a confronto i diversi protagonisti del cluster marittimo portuale, con una partecipazione molto qualificata cui ha preso parte anche Giovanni Lettich, presidente del Collegio Nazionale Capitani.

Al Comitato di indirizzo hanno partecipato: la Capitaneria di Porto (Amm. Isp. Nicola Carlone), la Marina Militare (Amm. Enrico Giurelli), Assarmatori (presidente Stefano Messina), Confitarma (presidente Giovani Armatori Giacomo Gavarone), oltre a società come V-Ships (com.te Francesco Santangelo), CMA (Massimo Bisceglia), IMAT (Fabrizio Monticelli), Rimorchiatori riuniti, l'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto di Messina (presidente Mario Paolo Mega), l'Autorità di Sistema Portuale del mar Jonio - Porto di Taranto (presidente Sergio Prete). I lavori sono stati moderati dal prof. Nicolò Giovanni Carnimeo (Università di Bari).

Tutti si sono mostrati concordi nel riconoscere l'importanza della qualificazione del personale marittimo, di fronte ai cambiamenti e alla maggiore complessità delle navi e dei traffici. In particolare per i quadri direttivi di bordo è stato anche suggerito di potenziare la formazione a livello manageriale.

Il prof. Massimo Figari (Università di Genova) ha illustrato i dati dell'EMSA sul percorso di studi del personale marittimo: oggi in Europa sono 108 gli Istituti riconosciuti dalle Amministrazioni di Bandiera, di cui 23 Università. I titoli universitari rilasciati sono prevalentemente a livello Bachelor (Laurea), ma esistono alcuni Stati che richiedono il titolo Bachelor per l'Ufficiale operativo mentre esigono il titolo Master of Science (Laurea Magistrale) per il livello di Ufficiale direttivo.

Giovanni Lettich presidente del Collegio Capitani ha ricordato il prestigio nazionale e internazionale di cui godono gli ufficiali italiani, obiettivo raggiunto con lunga formazione e grande lavoro. Alcune tipologie di navi però, a causa della loro dimensione e della complessità tecnologica, pongono gli ufficiali di fronte a nuove sfide e sempre maggiori responsabilità. Per questo il Collegio ha da subito appoggiato il corso di studi triennali in "Maritime Science and technology" nato nel 2019 presso l'Università di Genova e nel giugno 2020 ha sottoscritto un accordo di collaborazione con l'Ateneo. A parere del Collegio, quello universitario è il percorso ideale al fine di sviluppare l'istruzione marittima secondo i più elevati standard internazionali per la formazione e qualificazione della Gente di mare.

Il Collegio inoltre ha sempre ritenuto che la richiesta di elevare la preparazione degli Ufficiali partisse dal mercato del lavoro: da tanto tempo occorreva un piano di studi specialistico per arrivare all'esame di Direttivo con solide basi

(SEGUE A PAG. 2)

UN COMANDANTE CONTRO IL VIRUS

Da una tempesta perfetta la lezione più importante

Il sorriso e la cordialità del com.te Gennaro Arma, socio del Collegio Nazionale Capitani, hanno illuminato la sede della nostra Associazione, anche se in maniera indiretta, con un incontro reso possibile dalla tecnologia a distanza. Il 4 marzo scorso, il Collegio ha avuto l'onore di presentare grazie a un collegamento on line coi propri Soci ed alcune classi degli Istituti Nautici di Bari, Fermo e Venezia, colui che ha tenuto alto l'onore della Marina mercantile italiana, davanti agli occhi di tutto il mondo.

Sempre umile e cortese, il com.te Arma si è presentato con la consueta spontaneità, mentre era imbarcato su una nave della Princess Cruise nel porto di Cipro, rispondendo alle domande dei ragazzi intervenuti e dei colleghi in ascolto. Esattamente un anno fa ha affrontato una "tempesta perfetta": al comando della *Diamond Princess* – la nave da crociera rimasta nelle acque del Giappone per quasi un

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella nel 2020 col com.te Gennaro Arma

mese nel febbraio 2020, a causa del contagio da Covid-19 di oltre settecento persone fra ospiti e membri dell'equipaggio –, Arma ha dimostrato raro coraggio, professionalità e saggezza. Originario di Meta di Sorrento, in Penisola Sorrentina, e residente nella vicina Sant'Agnello (si è diplomato all'istituto Nautico di Piano di Sorrento), a conclusione della disavventura durata un mese, Arma ha ricevuto dalle mani del presidente della Repubblica Sergio Mattarella l'onoreficenza di Commendatore al Merito della Repubblica Italiana. L'immagine del comandante, soprannominato dagli ospiti a bordo "the brave captain", mentre scendeva per ultimo dalla *Diamond Princess,* ha fatto il giro del mondo: è stato lui a mantenere la calma a bordo per un mese, durante l'imperversare di una tempesta inaspettata.

Il presidente del Collegio Giovanni Lettich ha voluto presentare on line il suo libro da poco pubblicato, dal titolo "La lezione più importante" (ed Mondadori), dedicato come si legge "Ai passeggeri e all'equipaggio della *Diamond Princess* e a tutti coloro che vivono il mare per lavoro, per passione. E alle loro famiglie, per i sacrifici che affrontano quotidianamente".

Come è stato possibile governare una nave in quelle condizioni?

"La vicenda della Diamond Princess-ha spiegato Gennaro Arma- *è stata una delle tante, ma è esplosa in un momento in cui si sapeva ancora molto poco di questo virus: un anno fa, quando non si era mai visto nulla di simile in mare. Tra le tante*

(SEGUE A PAG. 6)

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.

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

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 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 sull'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 accesso 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 addetto 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 pregiamo 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**

VADEMECUM CYBER SECURITY: L'ITALIA A PASSI LENTI

Gli strumenti legislativi per difendersi dalla nuova pirateria informatica

Quali sono le fonti normative, circolari in vigore e linee guida pubblicate negli ultimi anni soprattutto a livello internazionale e in parte nazionale, che regolano il tema della cyber security sia in ambito navale che portuale?

In particolare illustrerò il quadro normativo internazionale in tema di *Maritime Cyber Risk Management* regolato dall'IMO, i riferimenti e i documenti di particolare interesse a livello internazionale nonché le Linee Guida pubblicate dalla Shipping Industry e quelle emanati dalla Unione Europea. In ultimo, farò cenno al quadro di riferimento nazionale sul tema della sicurezza Informatica e riepilogando le principali Circolari emanate al riguardo dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera.

Il quadro normativo di riferimento sulla Cyber Security dell'IMO (*International Maritime Organisation*)

I pilastri normativi internazionali per la sicurezza marittima, in termini di *safety* e *security*, come ben noto sono dettati essenzialmente dai due fondamentali codici di riferimento nel quadro della convenzione Solas: l'ISM (*International Safety Management*) Code e l'ISPS (*International Ship and Port Facility Security*) Code.

Sulla base di questi codici, l'IMO, nel 2017, essenzialmente con due documenti ha in sintesi definito il *framework* di riferimento per la Cybersecurity in ambito marittimo, ovvero:

la Risoluzione IMO MSC.428(98), adottata il 16 giugno 2017, dal titolo "Maritime Cyber Risk Management in Safety Management Systems";

la Circolare IMO MSC-FAL.1-Circ.3 del 5 luglio 2017, dal titolo "Guidelines on *Maritime Cyber Risk Management* (*Secretariat*)".

La Risoluzione 428 nel 2017 prevede che a partire dal 1° gennaio 2021, la sicurezza digitale fa parte del «Sistema di Gestione della Sicurezza» nelle navi (SMS – *Safety Management System*) delle aziende/compagnie di navigazione come prescritto dal codice ISM, da verificare in occasione della verifica annuale del DoC (*Document of Compliance)*; le aziende/compagnie sono pertanto esse stesse responsabili della gestione del rischio connesso agli incidenti informatici.

Con la Circolare del 5 luglio 2017 l'IMO aveva poi pubblicato le linee guida per la gestione del rischio informatico. Si tratta di raccomandazioni di alto livello che non entrano nel merito tecnico ma forniscono: lineamenti di carattere generale, indicazioni circa i sistemi in ambito navale critici per il rischio cibernetico, distinzione in ambito marittimo e navale fra di *Information Technologies* (IT) e *Operational Technologies* (OT), elementi funzionali per la gestione del rischio cibernetico. Infine, la Circolare sottolinea l'attività di indirizzo da parte degli Stati di bandiera e Amministrazioni di riferimento oltre che dalle associazioni industriali marittime ad emanare dedicate le linee guida e standard di riferimento sul tema.

È opportuno sottolineare che nel quadro dei predetti documenti l'IMO pone il tema della cybersecurity con riferimento essenzialmente al codice ISM non fornendo indicazione di obbligatorietà circa l'adeguamento di documenti che riconducono al Codice ISPS.

Inoltre, l'IMO quale ulteriori riferimenti rimanda ai seguenti documenti (vedi https://www.imo.org/en/OurWork/Security/Pages/Cyber-security.aspx:)

le «Guidelines on Cyber Security on board Ships» pubblicate dalle principali Associazioni della Shipping Industry (ICS, BIMCO, CLIA, INTERCARGO, INTERMANAGER, INTERTANKO, OCIMF, IUMI, etc.);

la «ISO/IEC 27001 - *Standard on Information Technology – Security Techniques – Information Security Management Systems – Requirements*», pubblicazione congiunta tra la *International Organization for Standardization* (IS) e la *International Electrotechnical Commission* (IEC);

il cd. «Framework» indicato dall'Istituto statunitense "NIST" (*National Institute of Standards and Technology's*) quale elemento su cui basare l'intero processo di gestione del rischio informatico per i sistemi tecnologici e industriali.

In tale ultimo quadro di riferimento, sono da evidenziare soprattutto le Linee Guida emanate, già a partire dal 2016, dalle principali associazioni marittime, in primis BIMCO oltre che ICS. Il 23 dicembre 2020 l'industria marittima ha infatti emanato una quarta edizione, poco prima che intervenissero gli obblighi indicati dalla predetta Risoluzione IMO 428. In quest'ultima edizione, in sintesi, vengono evidenziate le principali minacce informatiche che hanno colpito il settore marittimo negli ultimi anni, conseguenti soprattutto ad attacchi di *malware*, minacce crittografiche, tentativi di intrusione, attacchi *ransomware*. Attacchi che hanno riguardato non solo determinate Società/Compagnie ma anche strutture portuali o le stesse navi che sempre più evidenziano problematiche di vulnerabilità informatica sui sistemi OT di bordo. Con la 4^ Edizione viene poi introdotto il modello di analisi dei processi di gestione dei rischi indicato con l'acronimo CIA (*Confidentiality - Integrity - Availability*) che si basa, appunto, sui criteri di confidenzialità, integrità e disponibilità dei dati., l'aggiornamento delle pratiche di gestione del rischio per una valutazione più approfondita della vulnerabilità dei sistemi di bordo sia IT che OT connessi in rete. Infine, nel documento, che rimane la principale linea guida per il settore marittimo nella gestione della *cybersecurity* per le navi commerciali, viene sottolineata l'esigenza di una politica più attiva per la sicurezza informatica che deve coinvolgere il personale, l'ambiente, la gestione della nave, i passeggeri, puntando molto sugli aspetti di conoscenza e consapevolezza soprattutto per il personale. Vengono, infatti, sollecitate azioni per una maggiore interazione fra uffici a terra e navi. Uno dei fattori strategici rimane infine quello della formazione.

Altri documenti internazionali di interesse

Oltre alle predette «*Guidelines on Cyber Security on board Ships*» pubblicate dalla *Shipping Industry*, i seguenti ulteriori documenti di particolare interesse pubblicati a livello sempre internazionale negli ultimi anni:

nel 2019, a cura di BIMCO, una specifica "clausola assicurativa" concepita per introdurre nei contratti assicurativi delle navi clausole dedicate agli incidenti e agli atti informatici;

le specifiche raccomandazioni emanate dalla Associazione Internazionale delle Società di Classifica (IACS), a cui si riferiscono essenzialmente l'industria cantieristica e le stesse Società di classificazione;

le linee guida pubblicate dalla *Digital Container Shipping Association* (DCSA), "*Implementation Guide for Cyber Security on Vessels*" del 3 marzo 2020, dedicate alle Società di Navigazione dedicate al trasporto containerizzato e che si basano, comunque, sulle predette linee guida BIMCO;

ulteriori documenti riguardanti la *Cybersecurity* marittima emanate innanzitutto in US e da parte della USCG, e poi quelli pubblicati soprattutto in Spagna, Francia, Danimarca, Danimarca, Norvegia, Grecia;

le importanti pubblicazioni prodotte dallo IET (The Institution of Engineering *and Technology*) britannico dedicate alla cybersecurity sia per i porti che per le navi.

Documenti di riferimento pubblicati dall'Unione Europea

Chiaramente, per il tema trattato, in ambito UE non possono non essere considerati i seguenti riferimenti seppur non espressamente dedicato al settore marittimo:

il Regolamento (UE) n° 2016/679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016, in vigore dal 25 maggio 2018, c.d. GDPR (*General Data Protection Regulation*), relativo alla protezione delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché della libera circolazione di tali dati che abroga la direttiva 95/46/CE (regolamento generale sulla protezione dei dati);

la Direttiva (UE) n° 2016/1148 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 6 luglio 2016, c.d. NIS (Network and Information Security), adottata con d.lgs. P.R. 18 maggio 2016 nr.65 (G.U. n.132, 9giu18 – in vigore il 24 giugno 2018), recante misure per un livello comune elevato livello di sicurezza delle reti e dei sistemi informativi nell'Unione, di cui tenuto conto di criticità emerse in sede europea circa la gestione tra i Paesi dell'Unione su tema della sicurezza informatrici, è discussione l'emanazione della "Direttiva 2.0".

Fermo restando il Regolamento GDPR e la Direttiva NIS, a livello UE nel mese di dicembre 2020 sono stati pubblicati i seguenti documenti:

la «*EU's Cybersecurity Strategy for the Digital Decade*»;

il «*Cybersecurity Toolkit*», documento con raccomandazioni relative alla cyber-sicurezza indirizzato a tutti i settori dei trasporti (aerei – marittimi – terrestri).

Sul tema della sicurezza informatica in ambito marittimo e portuale invece è l'Agenzia dell'Unione europea «**ENISA**», dedicata al raggiungimento di un elevato livello comune di sicurezza informatica in tutta Europa, che ha prodotto importanti pubblicazioni al riguardo. Già nel novembre 2011 l'Agenzia aveva pubblicato il primo documento sulla sicurezza cibernetica nel settore marittimo sul tema "*Analysis of Cyber Security aspects in the Maritime Sector*", evidenziando un bassissimo grado di consapevolezza e di protezione di fronte ai rischi e minacce informatiche. L'ENISA negli ultimi anni ha poi pubblicato due importanti documenti riferiti alla *cybersecurity* portuale:

il "*PORT CYBERSECURITY - Good practice for cybersecurity in the maritime sector*" (26 novembre 2019);

il "*CYBER RISK MANAGEMENT FOR PORTS – Guidelines for cybersecurity in the maritime sector*"(17 dicembre 2020).

Sul tema della cybersecurity nel quadro di analisi indicato dalla UE, un'importante considerazione è basata sul fatto che, a differenza dei riferimenti IMO che come accennato affrontano il tema della gestione del rischio informatico in termini di *safety*, per quanto riguarda i porti viene fatto riferimento al codice ISPS concentrando pertanto l'attenzione in termini di security.

Riferimenti e Circolari nazionali

Fermo restando le norme nazionali di recepimenti della Direttiva NIS nonché i provvedimenti legislativi tesi a definire il cosiddetto perimetro di sicurezza informatica nazionale, a livello istituzionale sul tema della sicurezza informatica nel settore marittimo, ad oggi, non sono state sviluppate specifiche linee guida. Tuttavia con riferimento al recepimento della Direttiva NIS nel quadro della individuazione dei cd. Operatori di Servizio Essenziali (OSE) sono state individuate anche alcune Società di navigazione nazionali.

Dal punto invece normativo e nel quadro del necessario recepimento delle "*guidance*" dell'IMO, sono da ricordare le seguenti Circolari emanate dl Comando Generale delle CP - Guardia Costiera (https://www.guardiacostiera.gov.it/normativa-e-documentazione/Documents/circolare%20S.G.%20n.%20155_2019.pdf) che riguardano il tema della Cyber Security per il settore marittimo:

la Circolare Titolo Security nr. 35, del 7 aprile 2017, relativa al "Censimento del livello di *security* della flotta e delle compagnie, riferita al "*Cyber Risk Management*", seguita poi dalla Circolare Non di Serie nr. 8/2018, del 7 maggio 2018 di "Aggiornamento in merito agli sviluppi della normativa internazionale ed alle iniziative nazionali in materia di *cyber security* marittima. Ships – Censimento della flotta";

la Circolare Titolo Security nr. 40, del 29 marzo 2018 relativa invece al "Censimento sullo stato di applicazione della gestione del rischio *cyber* da parte degli operatori di *Port Facilities* soggette al Codice ISPS e al Regolamento (CE) n.724/2004";

e infine la Circolare Serie Generale nr. 155/2019, del 13 dicembre 2019, su "SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE – Cyber Risk Management"; in particolare la Circolare tratta l'adeguamento dello SMS e DoC secondo l'ISM Code ai sensi della citata Circolare IMO MSC-FAL.1-Circ.3, ma anche in considerazione dei riflessi sull'ISPS Code, e soprattutto in uno specifico Annesso riporta una guida su come affrontare il cd. «*Cyber Risk Management*».

Infine è stato ricordato che a livello nazionale CONFITARMA, che già dal 2017 aveva dato un proprio impulso sul tema della cybersecurity, nel 2018, a beneficio dei propri Associati, ha pubblicato:

nel mese di maggio 2018, un Opuscolo informativo dal titolo "Cyber Security - Best Practices per navi mercantili", contenente suggerimenti pratici di sicurezza informatica per il personale di bordo e delle Compagnie, seguito poi, nel mese di giugno dello stesso anno, da un "Vademecum per la Sicurezza Informatica a bordo delle Navi mercantili nazionali" più approfondito e dedicato soprattutto ai processi di *Cyber Risk Management*.

Al riguardo è stato, infine, anticipato che sempre Confitarma ha recentemente pubblicato una seconda edizione dell'Opuscolo di cui sopra (distribuito agli associati già a fine marzo 2021) e sta procedendo a redigere una seconda edizione del predetto Vademecum alla luce dei più recenti documenti e provvedimenti intervenuti sul tema.

C.AMM. (aus) M.M.
FRANCESCO CHIAPPETTA

QUANDO TECNOLOGIA E COMUNICAZIONE POSSONO TRASFORMARSI IN PERICOLOSI BOOMERANG

Mancanza di cultura informatica tra le vulnerabilità delle navi

Il 9 marzo scorso l'Ordine degli Ingegneri di Napoli insieme a Propeller Club partenopeo ha organizzato il webinar dal titolo "La cyber security nel settore navale- Stato dell'arte e prospettive future". Nel settore marittimo crescono le sfide: la stessa connessione in rete, oltre ad essere un'opportunità, rappresenta un pericolo, perché non fa che aumentare la superficie d'attacco delle minacce informatiche. Le aspettative di ripresa economica del ramo trasporti marittimi e crocieristici richiede un incremento della sicurezza; processi di innovazione in atto espongono gli impianti portuali e il settore navale a maggiori pericoli cyber. Tutte le aziende, comprese le navi, devono fare i conti con questi aspetti. A livello globale, la criminalità informatica è un affare che produce profitti a molti zeri

Il **professor Simon Pietro Romano**, dell'Università Federico II, intervenuto al recente webinar degli ingegneri di Napoli sulla cibersicurezza navale, ha spiegato che quello di una nave è un ambiente molto complesso in cui è necessario organizzare, mantenere e configurare veri sistemi di controllo industriale. A cui si aggiunge un'altra parte fondamentale, le comunicazioni satellitari che forniscono la connettività a bordo nave.

Le navi utilizzano sempre più sistemi che si basano su tecniche di digitalizzazione, integrazione e automazione, che richiedono una corretta gestione del rischio informatico

Dovunque c'è tecnologia e c'è la possibilità di comunicare ci possono essere canali attraverso cui attaccare. Dove c'è un canale d'attacco c'è sempre un hacker. La prima regola per chi si occupa di sicurezza è dare per scontato che in presenza di una vulnerabilità ci sia senz'altro qualcuno che possa avere intenzione di sfruttarla.

Sul sito missionsecure.com si trova un piccolo libro in formato elettronico che tratta in maniera molto chiara l'argomento. A bordo in termini di tecnologie utilizzate per lavorare, comunicare, gestire la nave stessa, troviamo i sistemi di controllo del ponte della nave, i sistemi associati a propulsione e alimentazione, i sistemi per la navigazione (Gps), la parte associata alla gestione del carico a bordo, la stabilità della nave e tutta la parte di comunicazione. Quest'ultima comporta che la nave sia un nodo di rete in mobilità, collegato con continuità a Internet, con vantaggi e rischi connessi.

La sicurezza a bordo può essere declinata in tanti modi. Dobbiamo considerare la sicurezza di tipo operativo, in termini anche di interfaccia uomo-macchina, e la sicurezza di rete. Abbiamo reti iperarticolate a bordo nave che dovrebbero essere opportunamente segmentate e separate, configurate come silos che possono dialogare tra di loro in maniera controllata. Bisogna distinguere i servizi che vengono offerti al personale di bordo, dai servizi che vengono offerti agli utenti ospiti. Questo ci fa constatare un fatto eclatante: abbiamo un insieme articolato di infrastrutture, di tecnologie, che vanno controllate e messe in sicurezza.

Tre esempi danno un'idea degli attacchi maggiormente diffusi. Il primo episodio è un attacco di tipo ransomware del giugno 2017 a Maersk. Nella stragrande maggioranza dei casi gli attacchi informatici sono ransomware: malware introdotti all'interno di reti di aziende e organizzazioni e che effettuano crittografia sui dati a scopo di estorsione. Nel caso di Maersk il malware si chiamava Notpetya e ha creato danni per 300 milioni di dollari. Ha messo in ginocchio tutta la rete dell'azienda. Non è l'unico malware. Un anno dopo, estate 2018, subisce un attacco ransomware Cosco, il colosso marittimo cinese. In questo caso il malware si chiama SamSam. È altrettanto antipatico, l'effetto è lo stesso, sequestro dei dati e richiesta di riscatto. Trattandosi di un'azienda cinese, si hanno meno dati a disposizione, ma si immagina che il danno sia stato significativo, esteso all'intera infrastruttura di comunicazione della compagnia. Ha avuto effetti dagli Stati Uniti all'Uruguay. Un terzo esempio mostra buone pratiche di comunicazione in un incidente informatico: parliamo della compagnia Hydro, norvegese, che ha ricevuto un attacco di tipo ransomware e ha subito danni significativi. Ha collaborato e comunicato in maniera molto rapida e efficace tutte le informazioni possibili, gli indicator of compromise (indicatori di compromissione). Non risolve il problema della vittima dell'attacco, ma consente agli esperti di sicurezza di correre ai ripari in maniera preventiva per evitare che lo stesso tipo di problema si possa verificare in altri contesti.

Ma sulle navi non parliamo soltanto di Information technology, ma anche di Ot. Anche un esperto di cybersecurity in un contesto di reti classiche si potrebbe trovare in difficoltà ad affrontare situazioni di incidenti di sicurezza nel settore marittimo. Nell'ambito dell'It usiamo i tre pilastri della sicurezza: confidentiality, integrity e availability (Cia). La confidentiality si riferisce alla possibilità di crittografare le comunicazioni per evitare che terze parti possano intercettarle. L'integrity si riferisce alla possibilità di accertare che i dati non vengano modificati, in modo intenzionale o non intenzionale. L'availability (disponibilità) significa rendere possibile l'accesso alle risorse che devono essere condivise. Se si passa alla Operational technology, come avviene per le navi, nella quale ci sono sistemi di tipo industriale che hanno una parte di raccolta di dati, una parte di attuazione e un'architettura di controllo, cambiano le priorità. Non si parla più soltanto della triade Cia, ma entra in gioco un'altra macro caratteristica, il controllo, per cui lo schema diventa Caic. Il controllo, che richiama il concetto di safety, prevede la possibilità di monitorare (sensing) le infrastrutture per reperire informazioni dall'ambiente. Gli altri tre termini restano invariati, ma con priorità diverse. L'availability assume una priorità massima. Rendere disponibili i sistemi in ambito Ot è più importante anche della possibilità di salvaguardare l'integrità dei dati e la loro riservatezza.

Fra le criticità che si riscontrano su una nave ci sono la mancanza di cultura della sicurezza informatica e la mancanza di dati di monitoraggio, senza i quali non mi accorgo neanche della presenza di un problema. Non posso correre ai ripari nel momento in cui un incidente si verifica né, cosa ancora più grave, predispormi in modo da evitare che gli incidenti si possano verificare.

Bisogna prestare attenzione a tutte le criticità. Alcuni anni fa il ricercatore spagnolo Ruben Santamarta ha presentato uno studio sulle vulnerabilità delle tecnologie satellitari per la comunicazione. Lo studio riguardava le comunicazioni satellitari sugli aerei, ma anche a bordo nave. Le vulnerabilità consentono a un hacker esperto di controllare direttamente la meccanica di una stazione satellitare di terra che non sono pura tecnologia meccanica, ma hanno moltissimo software, attaccabili con gli approcci classici legati alla diffusione di software malevolo. Le antenne satellitari sono dotate di tecnologie accessorie. Col mio cellulare, con opportune barriere di autenticazione che devono consentire un accesso controllato alla parte di gestione, potrei controllare un'antenna del tipo Maritime Vsat. Si possono addirittura immaginare scenari, molto concreti, di attacchi cyber fisici. Non parliamo più soltanto di guerra cibernetica, ma dell'utilizzo di un'antenna ricetrasmittente satellitare a bordo di una nave come un cannone di radiazioni elettromagnetiche. Questo può essere molto complesso da gestire. Tutte le antenne satellitari hanno controlli meccanici che impediscono di modificare oltre un certo livello la rotazione dell'antenna stessa per evitare che possa iniziare a creare pericolo per chi le sta intorno. In una nave mercantile antenne di questo tipo sono montate sul ponte di comando. Se si è in grado (è stato dimostrato che è possibile farlo) di superare il blocco meccanico della rotazione dell'antenna e quindi puntare l'antenna verso il personale di bordo, si possono ferire o uccidere esseri umani. A questo punto il mio attacco di tipo cibernetico diventerebbe ciberfisico.

Il ciclo della cybersecurity è importante e prevede identify, protect, detect, respond e recover. Contiene in sé tutte le fasi, dal monitoraggio all'identificazione, che può essere fatta con tecniche innovative, sfruttando l'intelligenza artificiale, approcci basati su regole, signature o quant'altro. L'idea è poter rilevare eventuali compromissioni per proteggere, ma anche rispondere a incidenti in modo rapido e efficace. Una parte su cui si lavora poco è la remediation: oltre a rilevare il pericolo e mettere in sicurezza, permette sul medio e lungo periodo di attuare iniziative per risalire alla causa del problema per rimuoverla.

AGGIORNAMENTO CONTINUO PER STARE AL PASSO

Politica aziendale e cyber sicurezza un caso pratico di applicazione

L'ingegner **Fabrizio Simeoli**, del gruppo Cafima (offshore e gassiere), ha spiegato le applicazioni pratiche della sicurezza informatica in una compagnia marittima mercantile.

La circolare del 2019 del Comando generale delle Capitanerie di porto definisce molto bene quelli che sono i processi per l'implementazione di un sistema di cybersecurity all'interno del manuale Sms della compagnia. Occorre che il management della compagnia definisca una politica aziendale, che è il cuore del sistema: o con un'integrazione con le politiche aziendali esistenti oppure, come ha fatto Cafima, con una specifica politica legata alla cybersecurity che fondamentalmente elabora quelle che sono le principali esigenze della compagnia e quelle che devono essere le azioni che deve compiere il personale. Si tratta da un lato di applicare un'ottima architettura informatica, ma dall'altro, ancora più importante è considerare che la cybersecurity regge nel momento in cui tutti gli attori, soprattutto quelli interni, quindi tutti i dipendenti, rispettano le procedure di cybersecurity e sono attenti a non deviare dalle best practice definite.

La compagnia ha dovuto definire quali sono le responsabilità non solo a bordo, ma anche a terra. C'è una persona designata a terra di riferimento diretto per la nave per tutto quello che riguarda la safety. L'It department previene e eventualmente anche affronta qualunque tipo di minaccia informatica, in prima battuta. Questo sistema deve essere conforme a tutte le indicazioni nazionali e internazionali, in quanto la circolare del 2019 è cogente, e alle indicazioni degli organismi riconosciuti come ad esempio il Rina.

La base di partenza è l'analisi dei rischi, il primo passo è fare un risk assessment, sia in termini di pericoli sia in termini di risorse destinate all'applicazione e alla riduzione dei rischi. Queste misure poi vanno implementate: la circolare richiede che vengano imcrementate nella parte safety, nell'Sms, Safety management system della compagnia o, laddove ci siano aspetti riservati, nella parte di security, quindi nello ship security plan. Nell'effettuare l'analisi dei rischi Cafima ha tenuto in conto i sistemi operativi, quindi gli Ot, e i sistemi informatici di bordo. I sistemi su cui è stato effettuato il risk assessment sono il server di posta, tutti i pc di bordo e quindi la network di bordo, il sistema Ecdis, che ha un grande impatto, tutti i sistemi di navigazione, inclusi Ais, Gps, impianti satellitari, radar, Vdr, tutti i sistemi di automazione nave che possono essere controllati da sistemi informativi, il computer che regola la stabilità, fondamentale ai fini della sicurezza della nave e eventuali accessi da parte di terzi con i loro computer o con supporti di memorizzazione esterna. La compagnia non permette a nessun esterno, se non ai manutentori degli impianti Ot, di accedere ai sistemi di bordo. Anche nel caso di ispezioni, Port state control e quant'altro, c'è accesso a bordo a un unico Pc, staccato dalla rete e connesso con una stampante. Chiunque può lavorare in quel computer, stampare un documento, fare un'ispezione e lavorarci, senza violare l'integrità della nave.

Dopo l'analisi, per l'abbattimento del rischio possono essere proposte misure tecniche (firewall, antivirus, bloc usb, antispam), misure organizzative (una definizione chiara delle responsabilità all'interno dell'organigramma, una definizione precisa delle procedure aziendali), e misure di familiarizzazione e training del personale. Il comandante è il cuore di tutti i sistemi di sicurezza perché è il responsabile a bordo della nave, anche dell'Sms. È il primo riferimento, ma non rimane l'unico, perché a bordo tutto l'equipaggio ha una sua responsabilità. E la responsabilità non è solo limitata al bordo, per cui a supporto ci devono essere il safety department e l'It department che può avere anche responsabilità sul controllo dei sistemi Ot.

Tutti i membri dell'equipaggio devono essere familiarizzati specificamente alle misure di azione preventiva e cyber e quindi anche sulle specifiche apparecchiature di bordo. In più a bordo si utilizzano poster che danno la possibilità al personale di focalizzare le azioni da adottare.

Il safety management system è corredato anche da un piano di emergenza, il cosiddetto cyber security contingency plan, che contempla le situazioni e eventuali esercitazioni da effettuare per il personale su come comportarsi in caso di attacco cyber e tutte le eventuali misure di backup necessarie. Inoltre come per gli altri tipi di incidenti, relativi a persone, macchinari e impianti, anche in caso di near miss o quasi incidenti, per la parte cyber esiste una procedura per effettuare rapporto di quanto avvenuto, che va subito dichiarato e affrontato in collaborazione con la parte di terra.

I sistemi informatici devono essere soggetti a manutenzione periodica, definita all'interno delle procedure aziendali. Il dipartimento It si occupa di pianificare o monitorare le attività di manutenzione dei sistemi, in collaborazione con le ditte affidatarie della manutenzione degli impianti Ot.

Alla fine, come in tutti i sistemi circolari, si introduce il loop del miglioramento. Dopo aver pianificato e realizzato il sistema, questo va verificato, attraverso audit interni, sia a terra sia a bordo, con specifiche check list mirate a verificare quelle che sono le attività e le procedure di cybersecurity in atto. Questi audit possono portare, sulla base di quelli che sono stati i rischi individuati, a stabilire le azioni di miglioramento, che consentono al sistema di essere sempre vivo e di tendere all'aggiornamento continuo. In questa materia che evolve di giorno in giorno, un sistema che è nato ieri domani sarà obsoleto e quindi il sistema deve evolvere con la tecnologia.

AGGIORNAMENTO CONTINUO DI FINCANTIERI

Come costruire una nave cibersicura e resiliente

Marco Dri di E-Phors (gruppo Fincantieri) è intervenuto al webinar su "Cyber security nel settore navale" organizzato dall'Ordine degli ingegneri di Napoli, spiegando che le tecnologie digitali ricoprono un ruolo chiave all'interno delle navi moderne, con pesi diversi a seconda delle tipologie di nave.

Sulle navi cruise avremo una preponderanza di sistemi It, anche per l'intrattenimento del passeggero, mentre su navi cargo sono privilegiati gli aspetti dell'operatività.

Tutte le tecnologie purtroppo possono essere soggette a attacchi cyber. La caratteristica di un attacco applicato a una nave è che potrebbe compromettere il funzionamento di sistemi vitali, avendo impatto sulla sicurezza (safety) delle persone a bordo e non solo. Ci sono tanti punti in cui troviamo componenti digitali a bordo: quelle che servono al movimento della nave, alla spinta propulsiva, alla direzione; nei servizi al passeggero, in particolare sul settore cruise; nelle comunicazioni esterne, satellitari, reti radio; nelle comunicazioni interne, come la rete nave, sistemi di telefonia It, sistemi di videosorveglianza; in tutto il comparto della safety, impattata direttamente nel garantire le condizioni di sicurezza dei passeggeri; all'interno di tutti i sistemi di plancia, orientati alla navigazione e così via.

All'interno di una nave vanno distinti i sistemi It e Ot.

L'impatto e l'importanza a livello cyber sono diversi.

I sistemi It sono utilizzati per fornire accesso a informazioni, contenuti digitali, a tutto ciò che è legato alla navigazione su Internet, alle comunicazioni interne, per il personale di bordo, con le società armatoriali o ai servizi di intrattenimento per passeggeri, tutto ciò che troviamo anche nella vita lavorativa a terra o a casa nostra.

Diversamente nella parte Ot, parliamo di dispositivi che hanno il compito di controllare e monitorare l'esecuzione di processi fisici. Parliamo di tutta quella componentistica utilizzata per controllare la generazione elettrica a bordo e la distribuzione, i sistemi di safety, quindi la presenza di fumi, fiamme, tutti i controlli legati a timoneria, propulsione, ma anche velocità e profondità della nave. Sui sistemi Ot un attacco cyber ha la capacità di compromettere il funzionamento di apparecchiature critiche, portando a serie conseguenze per la sicurezza delle persone a bordo. I sistemi It e Ot non sono indipendenti fra loro, ma integrati. Abbiamo soluzioni di diagnostica remota che consentono di monitorare a livello molto approfondito il funzionamento di sistemi di propulsione, ad esempio.

Abbiamo dispositivi "mobile" che consentono a chi sta a bordo un monitoraggio user friendly dei componenti. Vediamo doorlock che possono essere configurati utilizzando specifiche app presenti su smartphone degli utilizzatori finali, per esempio passeggeri di una nave cruise. C'è un'interazione fra mondo It e Ot. Questo fa emergere tre criticità.

1) Innanzitutto, bisogna considerare che il ciclo di vita dei componenti installati su una nave è estremamente più lungo del ciclo di vita dell'analogo componente installato su un'infrastruttura di terra. Le motivazioni sono diverse. La sostituzione di un componente a bordo comporta un fermo nave, impatti economici. È diverso rispetto ad attività di aggiornamento tecnologico o sostituzione di un apparato all'interno di un data center aziendale.

2) Le tecnologie che sono installate a bordo, anche quelle nuove, sono in contatto con sistemi che per loro natura sono o obsoleti o non cyber-resilienti, perché al tempo in cui sono stati installati, non sono stati progettati per questo scopo. Anche se a livello funzionale il loro compito lo svolgono perfettamente.

3) Con l'avvento di Internet e della connettività remota il perimetro d'azione degli attaccanti si ingrandisce enormemente, perché esponiamo su un mondo molto più grande tutto ciò che precedentemente era costruito all'interno di una specifica piattaforma navale. Tutto ciò comporta un aumento esponenziale delle minacce cyber.

Per la parte costruttiva bisogna considerare che la resilienza cyber di una costruzione non si concretizza con l'installazione di un firewall alla fine del processo di ingegneria, ma bisogna agire fin dalla fase iniziale quando deve essere definita con gli armatori la cosiddetta cybersecurity by design. Altrimenti non è possibile arrivare al termine del processo costruttivo con un approccio efficace e economicamente sensato. Le misure di protezione devono poi essere definite concretamente in base al rischio cyber che affligge un impianto.

È importante l'identificazione: capire che cosa c'è a bordo, qual è il rischio effettivo e in base a quello pianificare la misura di protezione necessaria. La resilienza dipende dall'anello più debole della catena.

Quasi tutti i sistemi nave sono funzionalmente comunicanti fra loro. A livello tecnologico un attaccante avrebbe moltissime possibilità di saltare tra un elemento e l'altro. È fondamentale capire quali sono le interconnessioni fra i vari sistemi, sia tecnologiche sia soprattutto logiche, per poter capire dove intervenire con efficacia. Non bisogna dimenticare l'approccio defense in deep: implementare più di un meccanismo di protezione, considerando che su determinati sistemi industriali ci sono vincoli tecnologici, per cui molte soluzioni che troviamo in voga o utilizzate in contesti It, in contesti Ot di bordo non possono essere utilizzate senza inficiare il funzionamento del macchinario stesso.

Per quello che riguarda l'operation, quando ormai la nave è costruita e consegnata, va ricordato che il fattore umano è l'elemento fondamentale per poter garantire la sicurezza a bordo. Chi opera con i dispositivi digitali dev'essere preparato e formato in merito alle eventuali problematiche di sicurezza. La sicurezza non è qualcosa di costante nel tempo. Una nave consegnata con un certo livello di sicurezza il giorno dopo potrebbe essere vulnerabile per via del progresso tecnologico.

È necessario pianificare test periodici di monitoraggio per la verifica di nuove vulnerabilità o nuovi scenari d'attacco.

Fondamentale è un piano serio di aggiornamento.

E senza un sistema di monitoraggio dei sistemi di bordo è impossibile riconoscere se c'è un attacco in atto se non quando ormai è troppo tardi e il danno è fatto.

Infine, gli incidenti capitano, l'importante è essere preparati a gestirli avendo definito processi e procedure e un traning adeguato per rispondere e riportare nel più breve tempo possibile l'operatività della nave.

La sicurezza deve partire e essere parte integrante del processo costruttivo della nave, sia una nuova costruzione sia un refitting. Non può essere aggiunta on top alla fine, altrimenti avremo solamente maggiori costi e minore efficacia. La resilienza di una nave dev'essere curata continuamente, monitorata e gestita attentamente durante il periodo operativo.

SOPRALLUOGHI DEL RINA A BORDO

Maggiore consapevolezza per contenere i danni

Un punto di vista particolare sulla cibersicurezza a bordo è quella delle società di classifica, come ha raccontato **Raoul Pianca**, security manager del Rina, al webinar di Napoli sulla cybersecurity navale, durante il quale ha dato alcune indicazioni in merito a questa esperienza.

Che cosa si deve fare quando accade qualche incidente di sicurezza? Che cosa può fare il personale di bordo per accorgersi che sta succedendo qualcosa che non va e mettere in atto le prime procedure di risposta? Risposta può voler dire semplicemente contenere l'impatto. Non significa necessariamente risolverlo o risalire alla fonte del problema. Un marittimo potrebbe non avere nessuna competenza e non avere responsabilità. Però intanto è opportuno che si accorga che c'è qualcosa che non va e che sappia a chi deve segnalare cosa. In questo senso ha bisogno di rapporti, di form, di numeri di telefono, di qualche canale per poter comunicare che cosa ha notato, anche quando non si tratta di un vero incidente, ma di un near miss: stava per andare male qualcosa, ma devo segnalarlo in ottica di miglioramento, perché questo potrebbe portare alla necessità di fare manutenzione sul sistema, di chiedere un aggiornamento. La manutenzione necessita di una documentazione, ma in generale tutti i sistemi devono essere opportunamente documentati. Non è possibile che si interfaccino schemi di rete vecchi di anni, mentre a bordo vengono cambiati gli indirizzamenti Ip, le porte, vengono installati software nuovi. Potrei avere in compagnia o a bordo documenti che non sono più del tutto aggiornati. In questo senso sono opportune le verifiche e le valutazioni dell'efficacia delle attività che si svolgono, in un'ottica di miglioramento continuo.

Agli esperti del Rina durante l'ultimo anno è stato chiesto di salire sulle navi e di vedere com'era la situazione. È stata rilevata la complessità dei sistemi di bordo, in questo caso si parla dell'automazione. Per quanto riguarda i sistemi si tratta di Ais, Ecdis, Gmdss, Gps, Fds, Lrit, Electronic governor; alcuni di questi sono a bordo di navi più grandi, altri di navi più piccole. A volte le informazioni al loro riguardo sono frammentarie: qualche cosa è noto a terra, qualche cosa al personale di coperta, qualcosa al personale di macchina. Non tutti conoscono l'intero processo. Talvolta non è necessario conoscerlo, ma almeno il marittimo dovrebbe sapere che cosa c'è prima delle sue responsabilità e che cosa c'è dopo. Invece tante volte gli esperti del Rina hanno sentito risposte del tipo: "Do' per scontato che questo sistema sia sicuro perché qualcuno se n'è occupato" e sono rimasti perplessi. Accade che non ci sia chiarezza nelle responsabilità, ma soprattutto non vi sia consapevolezza e formazione su cosa fare quando accade qualche incidente di sicurezza, anche sul near miss. Qui si seguito alcuni esempi di leggerezze che sono stati rilevati a bordo: svariate situazioni potevano essere meglio protette. Password, porte usb aperte delle quali non si conosce l'utilizzo e che cosa potrebbe fare una chiavetta usb che per errore o volontariamente sia connessa a quella porta aperta con dentro qualcosa di indesiderato. Qualcuno potrebbe compromettere il sistema non rendendolo più uguale a sé stesso, minacciandone l'integrità. Sono state addirittura trovato chiavi di locali tecnici attaccate alla porta, quando dovrebbero esserci procedure di gestione delle chiavi. C'è poca consapevolezza per quanto riguarda il rilevamento di comportamenti anomali da parte dei sistemi.

C'è eccessiva fiducia nei confronti dei manutentori esterni, talvolta ci si affida completamente a loro: quando salgono a bordo, li si lascia fare senza controllo. Capita che a volte se ne vadano magari lasciando connesso qualcosa che non dovrebbe essere, creando porte informatiche aperte verso la rete esterna. Ci si fida un po' troppo. In particolare è stato rilevato che c'è una mancata gestione delle configurazioni: è dura sapere che cosa c'è a bordo. Se ne ha una vaga idea, però spesso non è gestito da nessuna parte un inventario, come chiede lo unified requirement dell'Imo. Allo stesso modo non è organizzato quasi mai il tracciamento degli interventi, degli aggiornamenti, delle manutenzioni… quasi nessuno sa come poter tornare indietro alla configurazione precedente, qualora un aggiornamento non andasse a buon fine.

2020-2021 ASSICURAZIONE DEL TITOLO PROFESSIONALE E "DIFESA"

Il Collegio Nazionale Capitani L.C. e M. dal 1960 offre ai propri Soci l'opportunità di assicurare il titolo professionale (certificazione di abilitazione) dal rischio di sospensione e/o ritiro da parte dell'Autorità Marittima, più "difesa". (Euro 100.000,00 + 100.000,00)

Possono assicurarsi:

"Tutti gli associati al Collegio nazionale Capitani di lungo corso e macchina, quali Comandanti, Direttori di Macchina, I Ufficiali di coperta/macchina, Ufficiali di navigazione/ macchina in possesso di certificazione di abilitazione in base al quale sono imbarcati. Si precisa che possono essere associati al Collegio e quindi assicurati, anche i padroni Marittimi e i Meccanici navali e tutti gli associati al Collegio Nazionale Capitani di lungo corso e macchina in possesso della Patente nautica vela/ motore senza limiti e della patente nautica per navi da diporto imbarcati quali Comandanti, Direttori di Macchina, Ufficiali di Coperta, Ufficiali di Macchina, su imbarcazioni/navi a motore/ vela immatricolati in Italia o all'Estero, pari o superiori a dieci metri di lunghezza e munite di ruolo equipaggio, inclusi gli associati imbarcati su imbarcazioni adibite alla navigazione su acque interne italiane e svizzere".

Il socio prima di assicurarsi deve firmare i documenti di rito che dimostrano la sua conoscenza delle condizioni della polizza di assicurazione. La polizza può essere visionata presso le sedi di Genova e Napoli e in tutte le delegazioni sparse su tutto il. territorio nazionale

PERIODO

Il periodo assicurativo è inteso a partire dal 19 Luglio 2019 al 18 Luglio 2020.
La somma dovuta, comprensiva di quota associativa annuale più quota assicurativa annuale è di Euro 250,00.
L' operazione può essere perfezionata presso le sedi compartimentali o le sedi delìe delegazioni.
Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.
Per agevolarli, i Soci si possono assicurare come segue:

dal 18 Luglio 2020 al 18 Luglio 2021 quota assicurativa più quota associativa euro 250,00

dal 19 Novembre 2020 al 18 Luglio 2021 quota assicurativa più quota associativa euro 170,00

dal 19 Marzo 2021 al 18 Luglio 2021 quota associativa più quota associativa euro 120,00

Desideriamo ricordare ai Colleghi assicurati che:

«L'assicurato è tenuto a comunicare tempestivamente al Collegio Capitani, per l'immediato inoltro alla Società assicuratrice, qualsiasi evento dal quale possa derivare un procedimento contemplato da questa polizza ...omissis...».

Pertanto deve essere considerato essenziale, la notifica al Collegio per iscritto del sinistro, incluso l'invio dell'estratto del giornale nautico riguardante il fatto, dell'eventuale altro materiale pertinente, del nome del P&I ed eventualmente quello dell'avvocato che ha seguito la pratica sul nascere.

Questo vale, ovviamente, in qualunque parte del mondo la nave si trovi.

Si propone il seguente documento dal titolo "Attivazione di denuncia di sinistro marittimo" da inviare alla segreteria del Collegio di Genova subito dopo un incidente, o presunto tale, a bordo:

PRO FORMA DI "ATTIVAZIONE DI DENUNCIA DI SINISTRO MARITTIMO"

Denuncia cautelativa, denuncia di sinistro marittimo; assicurato: cognome, nome, nato a, il, compartimento marittimo, matricola, titolo professionale, certificato IMO, funzioni a bordo, nome della nave, bandiera, nome dell'armatore, nome e dati P&I (Protecting and Imdemnity Club) della nave; nome e tutti i dati dell'avvocato che difende i comandanti per conto dell'armatore; dichiarazioni dell'assicurato.

Allegati: estratto giornale nautico parte II, documenti inchiesta preliminare, citazioni, altre notizie o dichiarazioni dell'assicurato, fotocopia primo interrogatorio, eventuali altri documenti autorità, verbali dei giudici, foto, filmati; data e firma.

ATTENZIONE

Rammentiamo ai Colleghi Assicurati e a tutti gli altri interessati che la validità della polizza scade il 18 luglio 2020.
Il pagamento può essere eseguito per Genova e Delegazioni sul c/c postale n. 00391169 intestato al Collegio.
Per Napoli e Delegazioni contattare i rispettivi numeri telefonici stampati su "«Vita e Mare» - sedi del Collegio Capitani".
Gli interessati possono ottenere copia della polizza presso i suddetti indirizzi/numeri telefonici.

WEBINAR SULLA "EVER GIVEN"

La voce dei comandanti italiani sul pilotaggio nel canale di Suez

Il contenzioso sul blocco del canale di Suez durerà a lungo e sarà materia per avvocati e assicuratori.Il 13 aprile scorso, un webinar organizzato da Athena e Propeller club di Napoli ha cercato di fare chiarezza su qualche punto riguardo all'incidente accaduto alla portacontainer "Ever Given". Ne è emerso un quadro di quanto avviene solitamente nel canale di Suez abbastanza preoccupante e sarà interessante verificare se le inchieste ufficiali confermeranno o smentiranno tale panorama.

Francesco Morelli, maritime casualty specialist, ha spiegato come in quel momento la nave, che procedeva dal mar Rosso verso il mar Mediterraneo, fosse soggetta da un lato a venti di 25-30 nodi provenienti da Sud e dall'altro a una corrente verso Nord di 1,5-2 nodi. Da quanto risulta dai primi dati, la nave ha accelerato arrivando a toccare una velocità piuttosto elevata di 13 nodi. L'Egitto ha chiesto un risarcimento danni di oltre 900 milioni di dollari, ma dalle testimonianze emerse dal convegno anche gli uomini dell'Autorità del canale hanno mostrato qualche impreparazione.

Massimo Coppola, amministratore delegato di Augustea, la compagnia che ha messo a disposizione dei soccorritori il rimorchiatore "Carlo Magno"che si trovava negli Emirati Arabi, ha sottolineato come l'Autorità abbia dovuto chiedere l'intervento del suo e di un altro rimorchiatore sul lato a Sud della Evergreen perché tutti i mezzi di dimensioni analoghe dell'Autorità del canale si trovavano a Nord ed erano quindi impossibilitati a intervenire sui due lati della nave per disincagliarla. Segno che nelle procedure previste non era stato annesso che si verificasse un blocco così drastico del passaggio.

Il comandante Cristiano Barbasini, veterano del canale, ha ricordato qual è la routine del passaggio, facendo l'esempio di un attraversamento da Sud verso Nord.

Si effettua la comunicazione di pre arrivo quattro giorni prima con l'invio dei documenti nave e si ricevono le istruzioni. Per passare al mattino occorre arrivare entro le 23 del giorno prima. Si riceve un punto di ancoraggio che si raggiunge senza ausilio del pilota. Avviene quindi la visita della nave da parte di funzionari sanitari della quarantena, ispettori ed elettricista. Dopo che questi sono sbarcati si riceve l'ordine di passaggio in colonna, con le portacontainer in testa e chi porta merci pericolose per ultimo. Il convoglio parte fra le 4 e le 8 del mattino, raccoglie i piloti a bordo e procede per l'ingresso del canale. Qui avviene un cambio di piloti e vengono presi a bordo due canal pilot e un elettricista, mentre vengono issate a bordo due barche. Si arriva a Ismaila dove avviene un altro cambio di piloti, quindi si procede verso l'uscita nel Mediterraneo dove vengono sbarcati elettricista, barche e piloti. "Il passaggio - ha spiegato Barbasini - è rischioso, è facile fare una collisione. Procedendo da Sud, come nel caso della "Ever Given", c'è sempre corrente di poppa, si governa male, si procede al minimo della velocità, e andare oltre i 10 nodi è molto pericoloso, per le accostate, ma soprattutto per le navi che si hanno davanti". In un contesto del genere il ruolo dei piloti del canale appare fondamentale, ma la testimonianza riguardo alla competenza di alcuni di loro non è positiva. L'armatore Umberto D'Amato ha evocato come la preoccupazione maggiore al principio del viaggio siano le trattative sulle stecche di sigarette. "Io - ha confermato il comandante Giovanni Esposito - ho rischiato di dover fermare la nave in mezzo al canale proprio per una questione con un pilota sulle sigarette. Ne voleva più di quelle che avevo dato a un altro pilota. Dopo una trattativa si dovette accontentare". A chiedere le sigarette non sono soltanto i piloti, ma chiunque salga a bordo, dall'elettricista ad altro personale. E oggi il numero di persone che sale è drasticamente calato rispetto al passato grazie alle norme di sicurezza. "Da questo punto di vista - ha proseguito Esposito - la situazione del canale di Panama è completamente differente, nessuno chiede e accettano quello che gli si vuole offrire". "Sono episodi - ha assicurato ancora D'Amato - riportati ufficialmente anche dalle grandi organizzazioni come Bimco, Intertanko, Ics, non sono sconosciuti".

Riguardo alla preparazione, Barbasini ha affermato che "non sono competenti, ci sono persone che non hanno idea di cosa possano essere gli effetti idraulici che subisce la nave durante il transito, come lo squat o il bank effect. Ho avuto piloti di oltre 70 anni che lasciavano la nave in mano al comandante da solo. Hanno soltanto l'esperienza di avere compiuto il passaggio tante volte, ma le navi nel frattempo sono cambiate, non sono più i pescherecci. Ci sono navi di dimensioni importanti con spazi di arresto diversi da un tempo e quindi il comandante è sempre sul ponte. Quando comincio Suez io resto al comando anche 36 ore. È meglio dare in mano la nave a un comandante stanco piuttosto che darla a un pilota del canale". "Si sta in plancia 24 ore su 24 - testimonia ancora Esposito - perché non si ha fiducia. Mi è capitato di dare un ordine al timoniere prima che lo desse il pilota".

L'Egitto ha stimato in 916 milioni di dollari i danni subiti per il recente blocco del canale di Suez. Per farsi risarcire, l'Autorità del canale ha fatto ricorso al tribunale di Ismaila, che a sua volta ha imposto un sequestro giudiziario della portacontainer "Ever Given", protagonista dell'episodio, con i 25 marittimi indiani ancora a bordo. Attualmente è in corso una negoziazione dell'amministrazione egiziana con la proprietaria della nave, la società nipponica Sheoi Kisen Kaisha, e con l'assicuratore britannico, Uk P&i Club. Quest'ultimo ha definito la richiesta egiziana "immotivata" e ha fatto ricorso a un tribunale egiziano. Osama Rabie, amministratore delegato dell'Autorità del canale, ha detto che "i negoziati si stanno prolungando più di quanto ci si aspettasse". La reale entità dei danni di questo episodio sarà quindi oggetto di discussione ancora a lungo. Secondo Raffaele Esposito, di Cambiaso e Risso, intervenuto al webinar di Athena, alla fine il computo sarà di circa la metà di quanto richiesto dall'Egitto, che sovrastimerebbe il valore del carico.

La portacontainer "Even Given", una delle più grandi navi al mondo, il 23 marzo scorso è rimasta incagliata nel Canale di Suez

Una portacontainer per l'Artico

La società finlandese "Aker Arctic" ha elaborato il progetto per una portacontainer rompighiaccio da 8.000 teu di capacità. La nave potrà essere utilizzata per 12 mesi all'anno lungo la rotta artica, come alternativa a quella che passa per il canale di Suez. Lo sviluppo del progetto avviene proprio nel momento in cui si sta riparlando delle potenzialità del passaggio nordico, dopo che l'incidente della "Ever Given" ha messo in discussione i limiti strutturali del canale di Suez. La debolezza di questa rotta egiziana, lungo la quale transita il 12% del commercio mondiale (in media 50 navi al giorno), ha fatto riscoprire l'attualità di scelte alternative. La nave avrà propulsione ibrida e, se rivolta verso poppa, potrà viaggiare da sola anche nella stagione invernale, senza l'ausilio di rimorchiatori rompighiaccio. Luigi Portunato, architetto navale di "Aker Arctic", ha spiegato che l'utilizzo come combustibile del GNL, che è disponibile sulla rotta artica, potrà rendere più conveniente questo passaggio, rispetto al canale di Suez.

DALLA PRIMA PAGINA

Tempesta perfetta

emergenze che un comandante e il suo equipaggio sono addestrati ad affrontare, questa era l'unica che poteva coglierci di sorpresa.

Invece di abbandonare la nave come avremmo potuto prevedere, in base al nostro addestramento in casi di emergenza, qui è avvenuto l'opposto: siamo dovuti rimanere tutti a bordo, perché è scattata la quarantena… Questa situazione non poteva essere ricondotta ad alcun manuale, ad alcuna procedura standard… tuttavia il lavoro di squadra è stato pur sempre fondamentale: ancora una volta la situazione è stata gestita perché abbiamo fatto famiglia, tutti, a prescindere dal ruolo. Penso ai ragazzi che lavorano ai casino, nei negozi e tanti altri team presenti a bordo… in molti si sono trovati a svolgere compiti imprevisti. L'importante è stato avere personale che si è adattato; ho sempre ripetuto a bordo tre parole: imparare - adattarsi - reagire.

Lo spirito di adattamento ha prevalso sulla paura?

Dal primo momento l'emergenza è stata affrontata con coraggio e determinazione, spirito di sacrificio che ognuno di noi ha messo in gioco; siamo abituati al sacrificio noi marittimi; anche nei casi in cui tutto va bene è un concetto sempre presente per chi naviga. A livello umano è stata un'esperienza importantissima e arricchente: l'equipaggio si è mosso come se fosse una sola famiglia in difficoltà; dal punto di vista professionale è stato uno dei momenti più difficili della mia carriera.

Si pensi solo alla consegna dei pasti: abbiamo dovuto organizzare un servizio di "room service" per 1550 cabine per tre volte al giorno, ma è solo un esempio delle varie problematiche; ma anche i medicinali per tutti i 2.700 passeggeri e tenere alto il morale oltre al livello della safety e security della nave. Tra passeggeri ed equipaggio: 57 nazionalità diverse e non per tutti l'inglese era la prima lingua.

Cosa consiglierebbe ai giovani che desiderano intraprendere la carriera sul mare?

Mi ha aiutato partire dal basso, i miei primi 12 mesi di carriera ho fatto di tutto: il mozzo, il giovanotto di coperta, il garzone di cucina, anche questo mi ha permesso di capire quanto conti la cosiddetta "bassa" forza, senza la quale nessun comandante o ufficiale sarebbe in grado di svolgere il proprio lavoro. Mi sono immedesimato con le paure e le incertezze di tutti.

Il mio libro non è solo un diario di bordo ma anche una testimonianza per chi attraversa nella vita dei momenti difficili: l'importanza della passione per il proprio lavoro, la determinazione per realizzarla e quindi come la coesione di un gruppo possano funzionare nei momenti più delicati.

Quale messaggio per gli studenti nautici?

Il sogno diventa progetto solo quando si accetta la fatica per realizzarlo: gli anni scolastici sono un sacrificio (penso adesso ai ragazzi in dad), così come i primi imbarchi. Quando si desidera qualcosa per davvero, solo attraverso l'impegno lo si può ottenere; il mio è stato un sogno da bambino e poi un progetto da adulto…

Non a caso al prof. Ruotolo che è stato il mio prof. di Navigazione, ho dedicato un capitolo dal titolo "Il fabbricante di comandanti": passione e professionalità l'hanno contraddistinto. A scuola grazie ai prof come lui e alle materie tecniche importanti, ho capito cosa avrei dovuto fare. Ma l'aggiornamento nella propria vita professionale è continuo, mai adagiarsi.

È importante la tutela del titolo professionale?

Nella mia carriera rifarei tutto, ma solo una cosa la cambierei: l'assicurazione, nel senso che la rifarei molto prima di quanto non abbia fatto; potessi tornare indietro, mi assicurerei con il Collegio fin dal primo giorno. E' una certezza in più che in certi momenti fa stare sicuramente più tranquilli.

CONSORZIO FORMAZIONE POLCEVERA

CFP

Ente di Formazione Accreditato dalla Regione Liguria con delibera della Giunta Regionale n. 885 del 09/08/2006

Ente di Formazione Autorizzato con decreto n. 283/2019 dal Ministero dei Trasporti per i Corsi Maritime Security

Ente di Formazione Autorizzato dal Ministero dell'Interno per i Corsi di Formazione DM 154/2009

Offerta formativa

- Formazione sicurezza sul lavoro ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni del 21/12/2011
- Formazione attrezzature di lavoro ai sensi dell'Accordo Stato-Regioni 22/02/2012
- Formazione per ASPP e RSPP
- Corsi finanziati per disoccupati ed occupati
- Catalogo apprendistato professionalizzante
- Corsi Maritime Security
- Corsi di Formazione per i Servizi di Sicurezza Sussidiaria in ambito portuale per Guardie Particolari Giurate
- Formazione finanziata attraverso Fondi Interprofessionali

Sede: CFP, P.le Terminal Traghetti Iqbal Masih, 5, 16126 GENOVA

Per qualsiasi informazione sulla nostra offerta formativa è possibile consultare il sito www.formazionecfp.it oppure contattarci al numero 010-2513070 o via mail all'indirizzo info@formazionecfp.it

SEDI DEL COLLEGIO CAPITANI

COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M.
GENOVA 16124 (GE) - Vico dell'Agnello, 2/28
tel: +39 010.2472746
cell: +39 349.3291795
e-mail: ***info@collegionazionalecapitani.it***
web: ***www.collegionazionalecapitani.it***

NAPOLI 80133 (NA) C.L.C. Antonio d'Agostino
Piazzale Immacolatella Vecchia s.n.c.
tel: 081.202102 - cell: cell. 342 0391593
e-mail: ***collegio.napoli@gmail.com***

ANCONA - FALCONARA MARITTIMA 60015 (An) - Com.Te Fernando Messi
Via Giacomo Matteotti, 41/B
Tel. 071 9161045 - Cell. 3486962889
e-mail: ***ferdynoir@gmail.com***

AUGUSTA 96011 (SR) - D.M. Bartolomeo Trovato
c/o Stella Maris - Via Principe Umberto 129
tel: 0931-982621 - cell: 3409538918
e-mail: ***bartolomeo.trovato09@gmail.com.***

BARI 70126 (BA) - Prof. Ignazio Dragone - ITTL Francesco Caracciolo
Via Caldarola s.n.c. - cell. 349.6532044
email: ***ignisdragone@gmail.com***

BARLETTA - ANDRIA - TRANI e MOLFETTA
Cap. Sante Grande
Trani 76125 BT - tel: +39 3478872403 - Via Genova, 2
e-mail: ***info@studionavaleordinamentamaris.com***
web site : ***www.collegiocapitanimolfettabat.it***

BRINDISI - 72100 - (BR) - Aversa Franco
Albatros SRL - Agenzia Marittima, Contrada Costa Morena, sn,c/o
Brindisi Terminal - tel 391 4561570 - email: ***info@albatrosweb.it***

CAGLIARI 09123 (CA)
coordinatore per la Sardegna e capo delegazione di Cagliari
C.A. (C.P.) r. Nicola Silenti
Via Carbonazzi 10 - cell: 368.605983
e-mail: ***collegiocapitani.ca@tiscali.it***

ABBONATI SOSTENITORI A VITA E MARE

VITA E MARE
periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

La Redazione di «Vita e Mare», vista la notevole diffusione che il giornale del Collegio Capitani L.C. e M. va acquistando nell'ambito marittimo ma anche in spazi esterni alla Categoria, propone l'abbonamento per

€ 30,00

aperto a tutti i Lettori abbonamento sostenitore

Per i negozi convenzionati, le richieste d'Abbonamento, corredate da Cognome, Nome, Indirizzo e Codice d'Avviamento Postale possono essere fatte alla Redazione di «Vita e Mare» ovvero presso il *Collegio Nazionale Capitani L.C. e M., Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano, 16124 Genova*, oppure direttamente sul *C.C. Postale 391169*, stesso indirizzo suindicato, con la chiara causale del versamento:

- **ABBONAMENTO LETTORE**
- **ABBONAMENTO PER NEGOZIO CONVENZIONATO**

CORPO PILOTI DEL PORTO DI GENOVA

SEDI: MOLO GIANO TEL. 010.2461003-4-5 - FAX 010.2461114
MULTEDO TEL. 010.6987542
VOLTRI-TERMINAL TEL. 010.6135601
In ascolto continuativo VHF sui canali 10 - 12

CARLOFORTE 09014 (CA) - D.M. Agostino Cesarale
via Sandro Pertini, 41
tel. 0781 855062
cell. 333 1162440
email: mimmo_cesarale@yahoo.it

CASTELLAMMARE DI STABIA 80053 (NA) C.S.L.C. Roberto Esposito Sansone
Porto Davide - Banchina Marinella - cell: 34806796767
e-mail: ***collegio.stabia@gmail.com***

CATANIA 95126 (CT) - Com.te Alfredo Cucinotta
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Artale Alagona 99
cell: 348.5118712
e-mail: ***alcuci@tiscali.it***

CIVITAVECCHIA - Com.te Fabio Mandrilli
Via della Vite,4
00053 Civitavecchia RM
cell. 338. 9404805
tel. 0766547283
email: ***fabio_mandrilli@hotmail.com***

COMUNI VESUVIANI - Coord. Area Vesuviana: C.D.M. Ciro d'Alesio
Delegato Torre del Greco: Asp. C.L.C. Rosamaria Paolillo
Via Cesare Battisti 11 80059 Torre del Greco
Tel/fax. 0818811293 - cell. 335 66 43 717

CROTONE (KR) - Cap. Girolamo Parretta
Via Lucifero, 5 - 88900 Crotone
e-mail: ***collegio.crotone@gmail.com***

FIUMICINO (RM) - Com.te Pietro Martucci
Via Achemenide, 67 - 000133 Roma RM
tel. 0773 511062 - cell. 338 2083196/ 3487324850
email: ***pietromartucci@me.com***

GAETA - TERRACINA - Club Nautico
Piazza Carlo III - 04024 Gaeta
C.L.C. Salvatore Cienzo - cell: 328.3133656
e-mail: ***salvatorecienzo@msn.com***

GIULIANOVA - GROTTAMMARE - cap. Marino Brandimarte
Via s. Botticelli 24 - 63066 Grottamare (AP)
cell: 392.4198040
e-mail: ***marinobrandimarte@gmail.com***

IMPERIA Com.te Valter Veglio Via Angeli Custodi 63
18019 Vallecrosia IM - tel: 0184 295495 - cell. 333 8560760
email: ***valter.veglio@alice.it***

ISOLA D'ISCHIA - Coordinatore Isola d'Ischia C.S.M. Gennaro Minicucci
Via delle Terme 49/m 80077 Ischia Porto
Delegato Isola d'Ischia C.L.C. Mendella Massimo
Via Circumvallazione 111 80076 Lacco Ameno (NA)
RECAPITI TELEFONICI 388-6461425 349-9789698
ANCHE WHATSAPP
email: ***collegio.ischia@gmail.com***

ISOLA D'ELBA - Com.te Roberto Vitiello
Viale Elba 75 - 57037 Porto Ferraio (LI)
cell: 347.3300905
e-mail: ***collegiocapitanielba@yahoo.it***

LA SPEZIA - Cap. Piero Ragazzi
Piero Ragazzi snc - 21 Viale Italia 19121 La Spezia
tel. 0187 730153 - email: info@pieroragazzi.com

LICATA 92027 (AG) - Com.te Alessandro Bifarelli
Via Montesanto 60 - cell: 338.7649945
e-mail: ***chiefmate.ale@libero.it***

LIVORNO 57127 (LI) - com.te Salvatore Vasta
Via Montebello, 144 - tel. 0586.809386 - cell. 348.3805312
email: ***salvatore-vasta@alice.it***

MARSALA - MAZARA DEL VALLO - Cap. Gregorio Saladino
Via Nino Bixio 26 - 91026 Mazara del Vallo TP
cell: 329 8398338
email: ***saladinogregorio@hotmail.it***

MESSINA 98122 - (ME) - Cap. Edoardo Ardizzone
Via Romagnosi 14 - tel: 090.43688
cell: 328.2082154
e-mail: ***edoardoardizzone@quipo.it***

MONTE DI PROCIDA 80070 (NA)
Sede: Via Pedecone IV TR 80
C.L.C. Mazzella di Regnella Giovanni - cell: 338.7314620
e-mail: ***mazzelladiregnella@alice.it***

OLBIA/NORD SARDEGNA - Com.te Fabio Fois
C/O Corpo Piloti del Porto Di Olbia
Viale Isola Bianca , Snc - 07026 Olbia - Cell. 393464751353
e-mail: ***foispilota@gmail.com***

PALERMO - D.M. Giovanni Basile
Piazza Generale Turba 76 - 90129 Palermo (PA)
tel: 091.6572163 - cell: 320.1579109
e-mail: ***basile53@gmail.com***

PIOMBINO 57025 Piombino (LI) - Com.te Salvatore Savarese
Via Piero Gobetti 8/C -
M.P: +39 368 427322 - Home: +39 0565 225443
e-mail: ***collegiocapitanipiombino@gmail.com***

PIZZO 89812 (VV) -Com.te Giuseppe Tallo
Via Nazionale Contrada Mazzotta
cell. 339.3899961
e-mail: ***giuseppe.tallo@alice.it***

PORTO S. STEFANO - MONTE ARGENTARIO 58019 (GR)
D.M. Ivo Baffigi - Presso Associazione Marittimi Argentario
Via Panoramica, 273
Tel. 05641791773 Cell. 3392920453
Email: ***ivobaffigi@alice.it***

POZZALLO 97016 (RG) - Com.te Giuseppe Galifi
Via Vittime della Mafia, 10
tel: 0932.958126
cell: 339.8854238
e-mail: ***info@cncpozzallo.com***

PROCIDA C.d.M. ASSANTE Ciro Antonio
Via Roma, 75 80079 – Procida(NA)
Tel. 081 810 14 75 Cell. 335 587 3804
e-mail: ***procida.collegiocapitani@gmail.co***

RAVENNA - Com.te Del Grosso Marco
Via Franck Lloyd Wright,32 - 48124 Ravenna RA
Cell. 3290132005 - Email: ***marco1188@hotmail.it***

REGGIO CALABRIA - Cap. Filippo Bellantoni
Via R. Minasi, 27- 89058 Scilla - cell: 338.4869567
e-mail: ***collegio.rc@gmail.com***

RIPOSTO 95018 (CT) - Com.te Rosario Salici
Via Francesco Scrofina, 7
cell. 3402748138
email: ***rosariosalici@libero.it***

ROMA 00146 (RM)
Cap. Enrico G. Giraudo
c/o Istituto Tec. Nautico - Via Pingherle 201
cell: 335 7426358
e-mail: ***enricogabriele.giraudo@gmail.com***

SALERNO Cap.no Achille De Domenico
Tel.: 089/9956841 cell.: 347 0968922
Molo Manfredi 33 interno porto - 84121 - Salerno
e-mail.: ***collegiocapitani.sal@gmail.com***

SAVONA 17100 (SV) - Com.te Pietro Giglio
Via Emilia, 26 17047 Valle di Vado SV
cell. 33848598646
e-mail: ***p.giglio2956@gmail.com***

SIRACUSA: rivolgersi temporaneamente alla delegazione di
Augusta Cap. Bartolomeo Trovato
tel: 0931.983597 - cell: 338.2298959
e-mail: ***csbart@libero.it***

PENISOLA SORRENTINA 80067 (NA)
C.L.C. Esposito Salvatore
Via Lamma, 10 Meta di Sorrento (NA)
tel: 081.5322778 - cell: +39 360 38.20.14
e-mail: ***sal_esp@libero.it***

TARANTO - Cap. Antonio CELLIE
presso Ufficio Filt CGIL
Via Porto Mercantile 1 Sporgete – 74100 Traranto
e-mail: ***collegio.taranto@gmail.com***

TRAPANI 91100 (TP)
Cap. Alberto GENOVESE - (Master Marine)
presso la: Universal Marine & Ship Vetting srl
Ufficio Legale e Peritale Convenzionato Garbarino & Vergani
Phone/ fax :+39 (0)923 560885 - Mob.:+39 334 1959404
Via dell'Assunta Angolo Via Cofano n.34 A - 91100 Trapani

TRIESTE - Associazione che rappresenta il Collegio
Collegio di Trieste dei Patentati C.L.C. e D.M.
Via G. Mazzini 36
tel/fax: 040 362364
email ***collegio69@collegioditrieste.191.it***

USTICA -
Rivolgersi temporaneamente
alla sede di Palermo
D.M. Giovanni Basile

VENEZIA (VE) 30123 - Com.te Lorenzo Boscolo
Stazione marittima Tronchetto Fabb. 255
Tel: 333 2198311
e-mail: ***cap.lorenzo.boscolo@gmail.com***

VIAREGGIO 55049 (LU)
Rivolgersi alla sede di Livorno

VILLA SAN GIOVANNI 89018 (RC)
Com.te Rocco Luppino
Via Panoramica dello Stretto 29
cell: 333.6641242
e-mail: ***roccoluppino@hotmail.com***

ASSOCIAZIONI ADERENTI

ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE INTERNA (A.C.N.I.)
Via Francesco Baracca 1, 28041 Arona (NO)
cell: 347.5325119
e-mail: ***mds-vb-68@libero.it***

ASSOCIAZIONE CAPITANI NAVIGAZIONE LAGUNARE - VENEZIA
Presidente: Com.te Lorenzo Boscolo
Tronchetto Fabb. 255 . 30135 VENEZIA
TEL: 3355337401 FAX: 363355337401
e-mail: ***presidenza@acnl.it***

ASSOCIAZIONE "GLI AMICI DEL MARE"
Via Cesare Battisti n°11 Torre del Greco (NA) 80059
Tel/fax. 0818811293 - 3687197297- 330442794
mail ***nellastessabarca@libero.it*** www.amicidelmaretg.altervista.org

ASSOCIAZIONE MARITTIMI MONTE ARGENTARIO
Via Panoramica 273 58019 Monte Argentario (Grosseto)

CESMA
- Confederation of European shipmasters' Associations
MUNTPLEIN 10
NL-1012 WR AMSTERDAM
THE NEDERLANDS

MEDITERRANEO VERSO L'AREA ECA

L'Europa comincia a muoversi per la realizzazione di un'area Eca (emission control area) nel Mediterraneo. L'Unione europea, nell'ambito del programma Life, Preparatory projects del 2020 ha finanziato il progetto Life4Medeca, che prevede studi a supporto dell'impatto economico, regolatorio e ambientale derivante dall'adozione dell'area Eca nel Mediterraneo, tenendo opportunamente conto del processo di ampliamento di questa area ai Paesi mediterranei, rispetto agli accordi che nel periodo 2021-2023 saranno presi dai Paesi interessati nell'ambito dell'accordo internazionale per l'ambiente Cop21.

Il progetto è coordinato dall'Autorità di sistema portuale del mar Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino) e avrà una durata di tre anni dal 2021 al 2023. Sono coinvolti più di 50 soggetti interessati al settore del trasporto marittimo, come autorità pubbliche e regolatorie, compagnie di navigazione, comunità locali, associazioni industriali. L'obiettivo è la realizzazione di un'area Eca, ossia con un limite alle emissioni inquinanti anche superiore a quello delle emissioni di zolfo adottato dall'Imo a partire dal primo gennaio 2020. Il progetto dispone di 1,6 milioni di euro finanziamenti assegnati, oltre che dal programma Life, anche dal ministero italiano della Transizione ecologica, da quello francese del Mare, dal dicastero delle Infrastrutture e della Gestione del mare dei Paesi Bassi, nonché dal ministero spagnolo della Mobilità e dei Trasporti.

SFIDA FRA DRONI IN FAR EAST

Un drone galleggiante lungo circa tre metri è stato trovato da pescatori cinesi lungo la costa a Nord di Shanghai. Il drone è in grado di raccogliere dati sull'ambiente circostante e di inviarli via satellite. La forma, secondo gli esperti ricorda un modello costruito da Boeing e adottato, fra gli altri, dalle marine di Stati Uniti e Regno Unito. A dicembre scorso pescatori indonesiani avevano trovato un drone subacqueo (Auv, autonomous underwater vehicle) di fabbricazione cinese, lungo circa due metri, vicino all'isola di Selayar, all'imbocco dello stretto di Makassar.

PIRATERIA, RILASCIATI 15 MARITTIMI

Sono stati rilasciati i 15 marittimi della petroliera "Davide B" che erano stati sequestrati a marzo da pirati nel golfo di Guinea. Lo ha reso noto la compagnia della nave, l'olandese De Poli Tankers, guidata dall'imprenditrice veneziana Chiara De Poli. Secondo le informazioni rilasciate tutti i marittimi sono in buone condizioni di salute. Il 12 marzo, la petroliera si trovava in navigazione a 220 miglia a Sud di Lagos, in Nigeria, quando è stata abbordata da nove uomini, che hanno sequestrato 15 dei 21 membri dell'equipaggio, di nazionalità ucraina, rumena e filippina.

NAVI USATE, CRESCONO I PREZZI

L'indice dei prezzi delle navi usate di Clarksons Research è aumentato del 33 per cento dal settembre scorso a oggi e ha raggiunto il livello di 115 punti, il più alto dal 2014. Col prezzo delle navi è aumentato il valore patrimoniale della flotta mondiale, che secondo Clarksons è al livello più alto di sempre. L'aumento non è stato omogeneo per le diverse categorie di nave e anche all'interno delle stesse categorie. A esempio, le portacontainer usate sono aumentate in media del 47 per cento, ma una 6.600 teu di 10 anni è più cara del 138 per cento e una 4.500 teu di 10 anni del 238 per cento. Le portarinfuse sono aumentate del 31 per cento mentre le navi cisterna sono cresciute solo marginalmente negli ultimi sei mesi.

GNV AGGIUNGE UNA NAVE

Il traghetto "Gnv Aries" entrerà in servizio dal prossimo maggio nella flotta della compagnia Gnv. Opererà sulla rotta tra Napoli e Palermo. Il traghetto è stato preso in consegna dalla flotta P&O Ferries (gruppo Dp World di Dubai) e è stato costruito nel 1987 dai cantieri scozzesi Govan Shipbuilders. Ha una capacità di 2.100 metri lineari di rotabili, 350 cabine e può ospitare più di mille passeggeri. Attualmente è in cantiere per il rinnovo degli ambienti interni. Con l'aggiunta dell'"Aries" il numero di navi di Gnv sale a 18.

SFORAMENTO LIMITI DI ZOLFO

Nel porto di Marina di Carrara è stata multata una nave per aver superato i limiti di zolfo consentiti dalla normativa Imo, entrata in vigore il primo gennaio 2020. L'intervento della Guardia Costiera di Marina di Carrara, guidata dal capitano di fregata Luciano Giuseppe Aloia, ha permesso di riscontrare lo sforamento. I campioni di combustibile prelevati a bordo il 17 marzo scorso erano stati inviati al laboratorio chimico delle Dogane. Il rapporto dei tecnici ha fatto scattare la multa. La nave, che batte bandiera di St. Vincent e Grenadine, ha ricevuto una sanzione di 30.000 dollari.

COVID, MARITTIMI MORTI IN BRASILE

Il Covid diffuso in Brasile sta raggiungendo anche le navi. Secondo i dati raccolti dal sito "Shippingitaly", due marittimi sono morti su due navi nei porti brasiliani. A Santos, un marittimo di 63 anni della nave "Vita Future" è stato sbarcato il 5 aprile scorso e è deceduto di Covid una settimana dopo nell'ospedale dove era stato trasportato. La parte rimanente dell'equipaggio, gestito dalla società greca Vita Management, è in buone condizioni di salute. A marzo era morto in Brasile un ingegnere da poco sbarcato dalla portacontainer "Log-in Polaris" della compagnia brasiliana Log-in Logistics, che era ormeggiata nel porto di Macapa. Inoltre un marittimo ucraino sarebbe ricoverato per Covid in un ospedale brasiliano.I due morti in Brasile si aggiungono al comandante della rinfusiera "Tertnes" del gruppo Csl, morto a marzo in Norvegia.

BIMCO SOSTIENE LA MAPPATURA DEI FONDALI

Bimco ha rilanciato l'iniziativa di mappatura dei fondali Seabed 2030, esortando l'industria dello shipping a dare il proprio contributo. Seabed 2030 è nato dalla collaborazione di Nippon foundation of Japan e General bathymetric chart of the oceans (Gebco) e ha ricevuto il patrocinio di International hydrographic organization e Intergovernmental oceanographic commission dell'Unesco. Il suo obiettivo è raccogliere i dati batimetrici disponibili dei mari di tutto il mondo per realizzare entro il 2023 una mappa dei fondali oceanici. Attualmente soltanto il 20 per cento dei fondali degli oceani sono stati mappati. Bimco ha sottolineato l'importanza di questo progetto per la comprensione della circolazione oceanica, delle maree, dei processi di trasporto dei sedimenti e dei cambiamenti ambientali. L'obiettivo di Seabed 2030 è arrivare a mappare il 93 per cento dei fondali profondi oltre 200 metri, mentre la mappatura di quelli vicini alle coste viene lasciata alle agenzie idrografiche nazionali.

SARDEGNA E LIGURIA PROMUOVONO IL GNL

La Regione Sardegna è capofila del progetto europeo "Signal", che ha l'obiettivo di migliorare la sostenibilità delle attività portuali e a costituire uno spazio marittimo comune fra le regioni del Mediterraneo settentrionale per promuovere una navigazione pulita. Signal è la sigla di "strategie transfrontaliere per la valorizzazione del gas naturale liquefatto": il gnl come combustibile sarà promosso con la progettazione di un sistema integrato per la sua distribuzione. Il progetto beneficia di 1,6 milioni di euro di finanziamento europeo Fesr e vede conivolti anche Regione Liguria, Università di Genova, Autorità di sistema portuale del Tirreno settentrionale (Livorno e Piombino) e altre istituzioni francesi.

COVID, IL RUOLO DELLE CAPITANERIE

La sottosegretaria alla Difesa, Stefania Pucciarelli, ha incontrato il comandante generale delle Capitanerie di Porto, Giovanni Pettorino, per esprimergli il proprio ringraziamento per il ruolo svolto dal Corpo durante la pandemia. "Anche nel corso di questa emergenza sanitaria - ha detto Pucciarelli - avete dato un contributo fondamentale intervenendo, in stretta sinergia con le altre forze armate, a supporto della collettività, garantendo non solo la regolarità e la sicurezza dei trasporti marittimi, ma anche il trasporto eccezionale di materiale sanitario in tutta Italia, così come le attività di supporto per il rientro in patria delle navi da crociera. A lei, ammiraglio Pettorino e a tutte le donne e agli uomini del corpo delle capitanerie di porto Guardia Costiera, va la mia sincera gratitudine".

IN GRECIA CRESCE LA FLOTTA

Nonostante la pandemia, la flotta greca negli ultimi 12 mesi è cresciuta: è aumentato il numero delle navi e sono stati raggiunti nuovi record sia in termini di stazza lorda (gt) sia di portata lorda (dwt). Rispetto al marzo del 2020, la flotta è cresciuta di 70 navi. Secondo i dati raccolti dal Greek shipping cooperation committee (Gscc) di Londra, a metà marzo erano di proprietà greca 4.038 navi oltre i 1.000 gt di stazza, per un totale di 205,65 milioni gt e 350,5 milioni dwt. La flotta di proprietà greca rappresenta il 7,1 per cento della flotta mondiale per numero di navi, il 13,3 per cento in termini di stazza lorda e il 15,8 per cento in termini di portata lorda. In particolare i greci detengono il 26,5 per cento della flotta mondiale di petroliere e il 14,9 per cento delle rinfusiere. 5,95 milioni gt e 9,64 milioni dwt.

FEDERAZIONE DEL mare
FEDERAZIONE DEL SISTEMA MARITTIMO ITALIANO

La **Federazione del Mare** riunisce le principali organizzazioni del settore ed è il *maritime cluster* dell'Italia: vuole dare rappresentanza unitaria al nostro mondo del mare, per sottolinearne il rilievo come fattore di **sviluppo** ed affermarne la **comunanza** di valori, di cultura e di interessi, che nasce da una medesima forte dimensione **internazionale**.

- **448 miliardi** di Euro (il 4% del PIL) il valore di beni e servizi prodotti nell'Unione europea dalle attività legate al mare, con **4,8 milioni** di occupati
- l'Italia è il primo stato d'Europa per commercio estero marittimo, con oltre **230 milioni** di tonnellate di merce importate ed esportate per mare
- le attività marittime italiane producono beni e servizi per **40 miliardi di Euro**, di cui **10 miliardi** esportati, e dedicano **14 miliardi** ad acquisti da altri settori e investimenti, fornendo occupazione a **480mila addetti nelle attività manifatturiere e terziarie**

www.federazionedelmare.it

Aderente a ENMC European Network of Maritime Clusters

VITA E MARE
PERIODICO DI CULTURA E INFORMAZIONI SULLE ATTIVITÀ MARITTIME

ORGANO UFFICIALE DEL COLLEGIO NAZIONALE CAPITANI L.C. E M.
ENTE RICONOSCIUTO CON D.M. 14-1-93
Vico dell'Agnello, 2 - 3° piano - 16124 GENOVA
Telefono: 010.247.27.46 - Cell. 349.329.17.95
C.C. postale N. 391169
E-mail: ***info@collegionazionalecapitani.it***
Autorizzazione Tribunale di Genova del 17-12-1964 - N. 6/64 di Registro
Centro Stampa: GRAFICA L.P. - Via Pastorino, 200 r. - 16162 Genova
E-mail: graficalp@graficalp.191.it
Direttore responsabile: **BETTINA ARCURI**
La collaborazione è volontaria e gratuita.
Le opinioni espresse negli articoli riflettono idee personali degli autori.
Tariffa R.O.C.: "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in l. 27/02/2004 n. 46) art. 1 comma 1. DCB Genova"

Associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

"Vita e Mare" viene inviato oltre ai Soci a Parlamentari, Segreterie dei Partiti politici, Autorità, Uffici stampa, Ministeri, Enti, Associazioni, Stampa ordinaria e specializzata, Organizzazioni sindacali dei lavoratori e degli imprenditori, Capitanerie di Porto, Enti portuali, Registri navali, Cantieristica, Marina Militare, Scuole Nautiche.

L'ECO DELLA STAMPA®
AGENZIA DI RITAGLI E INFORMAZIONI
DA GIORNALI E RIVISTE Direttore I. Frugiuele
ECOSTAMPA®
MEDIA MONITOR S.P.A.
VIA G. COMPAGNONI 28 - 20129 MILANO
TEL. 02.7481131 R.A. - FAX 02.748113444
CAS. POST. 12094
L'ECO DELLA STAMPA REG. STAMPA TRIB. MILANO N. 6660 DEL 30.9.1964

MOBY PRINCE- SONO PASSATI 30 ANNI

Verità e giustizia ancora lontane

Il 10 aprile 1991 nella rada del porto di Livorno alle 22.25 il traghetto passeggeri "Moby Prince" della compagnia Navarma appena partito con direzione Olbia e la petroliera Agip Abruzzo all'ancora nella rada del porto entrano in collisione.

La prua del traghetto squarcia una delle cisterne del greggio trasportato e si scatena un incendio.

Nonostante la vicinanza al porto l'incendio fuori controllo provoca ingenti danni sia alla petroliera che al traghetto.

Tutte e 30 le persone di equipaggio a bordo della petroliera non riportano danni fisici.

Tragico è il bilancio sul traghetto Moby Prince: delle 141 persone a bordo, 65 membri dell'equipaggio e 76 passeggeri vi è un solo superstite.

Nel più grave incidente della marineria italiana muoiono 140 persone.

Sono passati esattamente 30 anni e nessuno è riuscito a chiarire le responsabilità di quella tragedia; i famigliari delle vittime aspettano ancora verità e giustizia. Ugo Chessa era il comandante della Moby Prince, su cui viaggiava insieme alla moglie; oggi il loro figlio Lucchino è presidente dell'associazione famigliari "10 aprile"; in occasione dell'ultimo anniversario ha dichiarato: "La rabbia è il sentimento che ci ha guidato fin qui; le persone sul traghetto sono morte perché non sono state messe in atto delle azioni; il traghetto è entrato in collisione con la petroliera e questo aiuta a capire il perché si sono costruite verità di comodo. Passeggeri ed equipaggio sono morti dopo tante ore dall'incidente, non è vero dopo mezz'ora. Bisogna tenere alta la memoria di ciò che avvenne".

La cerimonia di commemorazione organizzata a Livorno, di fronte al monumento in onore delle 140 vittime, presso la Fortezza Nuova

Una nuova commissione parlamentare approfondirà gli interrogativi emersi dalla commissione d'inchiesta del Senato (presidente Silvio Lai), quest'ultima ha avuto il pregio di avere riscattato dopo 27 anni la memoria sia del comandante sia dell'equipaggio del traghetto, su cui non è più pensabile di fare ricadere tutte le responsabilità. Gli uomini dell'equipaggio infatti si comportarono da eroi, rimanendo vicino ai passeggeri fino all'ultimo. E' stato anche appurato che quella notte non c'era la nebbia; il soccorso purtroppo non è stato fatto, il traghetto è stato trovato 80 minuti dopo la collisione. "Rabbia e voltastomaco -conclude Chessa- mi porteranno fino in fondo; qualunque reato colposo è prescritto, ma gli scheletri negli armadi ipotizzano un'azione dolosa!"

Nel corso di una recente intervista sul giornale "La Nuova Sardegna", l'ex senatore Silvio Lai, già presidente della commissione d'inchiesta sulla strage del traghetto Livorno-Olbia, ha sottolineato che "l'impatto di per se non è stata la causa della morte delle persone.

Sono stati una serie di errori umani a generare una strage che si poteva evitare e una serie di piccoli e grandi interessi sull'impatto e sulla organizzazione dei soccorsi a nasconderla per tanti anni. Perché è certo che, come furono tratti in salvo subito i 32 marinai dell'Agip, potevano essere salvati i 140 della Moby".

LAVORO FEMMINILE SOTTO TIRO

Il primo comandante donna vittima di fake news

Lo scorso 8 marzo, in concomitanza con la Festa della donna, Ecsa (European community shipowners' association) e Etf (European transport workers' federation), hanno avviato un sondaggio per studiare le condizioni dell'occupazione femminile nel settore marittimo. Si tratta della prima tappa di un progetto più ampio, finanziato dall'Unione europea, che ha l'obiettivo di aumentare la partecipazione delle donne nell'industria del mare.

Attualmente solo il 2% circa degli ufficiali marittimi appartiene al genere femminile.

La navigazione è tradizionalmente un settore dominato dagli uomini e l'ETF insieme all'ECSA condividono l'opinione che un'industria più equilibrata relativamente al genere migliorerebbe la cultura, la sostenibilità e la produttività.

Le dure condizioni di lavoro cui sono sottoposti i marittimi non favoriscono l'accesso femminile: lunghi periodi lontani da casa e una serie di stereotipi disincentivano la partecipazione delle donne. A testimonianza di questi ostacoli, l'episodio come quello accaduto a Marwa Elseledhar, 29 anni, la prima donna comandante egiziana. La giovane, che intende proseguire la propria carriera a bordo, è stata presa di mira da false notizie che miravano a screditarne l'immagine professionale.

Al momento dell'incidente alla "Ever Given" nel canale di Suez, hanno cominciato a circolare falsi articoli, creati ad arte, utilizzando immagini di vere testate giornalistiche manipolate, in cui si diceva che a pilotare la nave fino al suo incaglio ci fosse proprio Marwa Elseledhar. Nei giorni successivi qualcuno ha anche creato diversi account sui social media, falsamente attribuiti alla comandante egiziana. Elseledhar, come riporta il sito (vero) della Bbc britannica, il giorno dell'incidente a Suez si trovava a centinaia di miglia dalla "Ever Given", impegnata al comando di un mezzo dell'Autorità per la sicurezza marittima dell'Egitto, la "Aida IV", in una missione di approvvigionamento di un faro nel mar Rosso.

Il triste episodio dimostra quanta strada debba essere ancora fatta a livello internazionale perché venga riconosciuto il ruolo femminile nelle professioni marittime.

LA TRAGEDIA DEL COM.TE ANGELO CAPURRO

Mistero e omertà sul decesso

Il comandante Angelo Capurro è morto il 13 aprile scorso, a 62 anni, in circostanze strazianti e misteriose, per sospetto Covid, mentre stava navigando nell'oceano Indiano, al largo di Durban.

"Il corpo di mio marito -racconta la vedova- si trova ancora a bordo della nave che comandava, all'ancoraggio a poche miglia da Jakarta". La donna, residente a Spezia insieme ai figli, ha lanciato una campagna di raccolta fondi per sostenere la visita a bordo di un anatomopatologo che partendo dall'Italia appuri le cause del decesso. "Chiediamo aiuto per avere la giustizia che Angelo e tutti i marittimi come lui meriterebbero!". Sulla piattaforma "gofundme" ("Giustizia per il comandante Angelo Capurro") si legge l'accorata lettera del figlio.

Un libro atteso per vederci chiaro

Il cap. Mauro Castagnola, da anni collaboratore di Vita e Mare, ha scritto a quattro mani, insieme a un suo ex collega del RINA il cap. Gianluigi Maggi, un libro di pregnante interesse per il settore marittimo. Riguarda infatti la moderna impiantistica essenziale di apparato motore e i problemi associati alla sua conformità alle norme della SOLAS e i pericoli per la sicurezza della nave che possono creare le più recenti innovazioni tecnologiche.

L'agenzia marittima europea (European Maritime Safety Agency – EMSA) redige annualmente una panoramica degli incidenti occorsi a navi mercantili. Negli ultimi 6 anni si sono verificati una media annua di oltre 80 incidenti "seri" (circa 30 navi perdute, 80 morti e oltre 900 feriti).

Alcuni fra i più recenti sinistri, fortunatamente meno drammatici in termini di perdite di vite umane, sono stati portati alla ribalta anche dalla stampa non specializzata; ricordiamo, tanto per fare qualche esempio, l'incidente che ha coinvolto la nave MSC Opera a Venezia, quello della nave Costa Smeralda a Savona, la collisione tra due navi da crociera nei Caraibi, ecc…

La causa di questi incidenti viene spesso e in maniera anche sbrigativa attribuita all'errore umano ma, ad avviso dei due capitani autori del manuale, prima di arrivare a questa conclusione sarebbe necessario approfondire alcuni aspetti riguardanti gli impianti di bordo, per capire se soddisfino certi requisiti, pochi noti a un pubblico di lettori (e giornalisti) non specializzati.

Il libro è attualmente in corso di stampa; promettiamo di dare l'annuncio su queste pagine, non appena sarà pubblicato.

Tunnel per navi in Norvegia

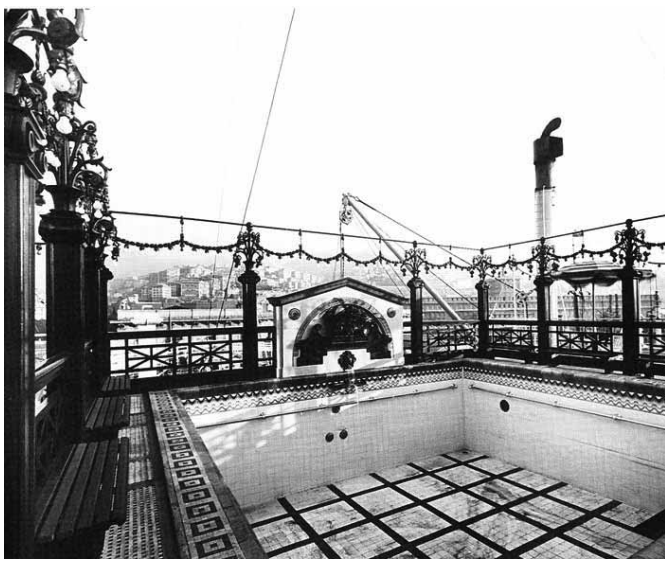
Il ministero norvegese dei Trasporti e delle Comunicazioni ha inviato una lettera d'incarico all'Amministrazione costiera norvegese perché cominci a preparare la costruzione dello Stad ship tunnel. Si tratta del primo tunnel al mondo pensato per il passaggio di navi. Sarà lungo 1,7 chilometri, alto 37 metri e largo 26,5 metri. Il ministero chiede all'Amministrazione di cominciare a acquistare i terreni dove sorgerà l'opera, acquisizione da completare se possibile entro il 2021, e a preparare e iniziare la gara per la realizzazione. L'obiettivo è assegnare i lavori entro il 2021 in modo da cominciare nel 2022. L'opera dovrebbe costare 330 milioni di dollari e essere realizzata in tre o quattro anni. Il tunnel attraverserà alla radice la penisola di Stad, che separa il mare del Nord dal mare di Norvegia. La penisola è particolarmente esposta a condizioni meteomarine avverse e il tunnel consentirebbe alle navi di evitare la parte costierà più pericolosa.

AMARCORD - LA CURIOSITÀ DI UN LETTORE

Dall'album di famiglia le crociere esotiche

Un nostro lettore ci ha inviato foto personali di una crociera effettuata nel 1934 sul piroscafo "Roma" in viaggio nel Mediterraneo orientale, fra Grecia, Palestina e Egitto. La particolarità che ha suscitato la nostra curiosità riguarda le foto della piscina, una grande vasca senza bordi su cui prendere il sole, con soltanto una pedana su cui stare seduti in equilibrio. Inoltre la vasca è mezzo coperta dall'ombra di una pensilina sovrastante. Cercando su internet, dal sito granditransatlantici.blogspot.com (da cui ricaviamo la foto) risulta però che il "Roma" avesse anche una piscina degna di questo nome, con mosaici policromi, solarium e cabine. L'ipotesi quindi è che esistessero due piscine, una per i passeggeri di prima classe, l'altra per quelli di classe inferiore, ma sarebbe interessante trovare maggiori informazioni su questo punto.

Vacanze a bordo del piroscafo "Roma", nel 1934



Il "Roma" venne costruito nel 1926 dal cantiere Ansaldo di Sestri Ponente per la società Navigazione generale italiana (Ngi) di Genova.

Nel 1932 passò alla Italia flotte riunite (poi Italia di navigazione), che raggruppò sotto proprietà pubblica, assieme alla Ngi, le flotte di Lloyd Sabaudo di Torino e Cosulich di Trieste.

Se nei primi anni il "Roma" svolse servizio transatlantico fra Genova e New York, successivamente cominciò a essere utilizzato anche per servizi di crociera. Con stazza lorda di 33 mila tonnellate, era lungo 215 metri e poteva portare circa 1.500 passeggeri e 500 uomini d'equipaggio. Con il Roma nasce la terza classe, che sostituisce i cameroni nei quali viaggiavano i migranti per l'America. La terza classe comprende cabine da 2 e 4 posti fornite di lavandini e acqua corrente, sale pubbliche, un programma di intrattenimenti e persino il menu à la carte. Fra febbraio e aprile 1934 il piroscafo subisce lavori di restyling che modificano la ricettività alberghiera, portandola da 1.639 a 1.328 passeggeri: 312 ospitati in prima classe, 502 nella nuova classe turistica e infine 514 in terza classe. Le foto che pubblichiamo riguardano una crociera effettuata a settembre 1934, subito dopo questi lavori di restyling.

LE REGOLE DEL COMANDO

Non esiste routine in mare Mai fidarsi dei protocolli

"Fulgida, devota, appena sottratta al guardaroba. La divisa ti trasforma: sei un uomo, e per settimane sei stato padre, marito, figlio, amico. La indossi, e d'improvviso una camicia bianca, una cravatta e una giacca scura con delle mostrine dorate fanno di te anche un comandante. Quella divisa dissolve lo spazio di ogni tua debolezza, ti dona il potere di dirigere uomini, e intanto ti spoglia del diritto di esitare. Ogni volta che la indossi, devi darti una rotta e procedere, esattamente come farai con la nave che ti è stata affidata.

Ho il sorriso inesorabile di una partenza, e qualsiasi partenza è un giorno che sa un po' di cerimonia. Ho già visto più volte questo scenario, mi è familiare, ma il mare è il mare, e sai che è un amico che non si lascia conoscere troppo. Ho imparato a prevedere e controllare qualsiasi evenienza, e so anche che nulla sarà mai routine. Rivedo la nave, poi gli uomini che mi lavorano al fianco. Sono a casa, eppure da casa mi sto allontanando, anzi sono già lontano. Faccio fatica anche a catturare i pensieri, in questo momento la mia mente è ormai una fabbrica al lavoro, ci sono troppi ordini da impartire, troppi controlli da sollecitare. Non c'è da fidarsi di quel che è fissato nei protocolli, anche quando è solo l'elenco abituale di compiti da portare a termine, ogni volta va trattato come fosse la prima. Tutto ciò che maneggi come consuetudine rischia di tradirti.

Ma il comandante non è mai solo: al di là dei suoi ufficiali e del suo equipaggio, accanto ha sempre l'altro se stesso, l'uomo che semplicemente ama il mare. L'uomo che un giorno era bambino e che quella nave, quegli orizzonti, quella divisa, li ha sognati. C'è qualcosa che i tuoi sogni, però, non vedono, ed è tutto ciò che il mare saprà insegnarti. Credi che il mare sia viaggio, spazio infinito, avventura. Il mare è tutto questo, ma è anche una strada insospettabile che ti conduce verso il rispetto, la comprensione degli altri. Ti accorgi che il mare è pianeta, è natura, è la forza della Terra, e ti ricorda ogni giorno quanto questa energia sia più grande degli uomini. Quando poi lo vivi davvero, quando sei a bordo di una nave totalmente circondato dall'azzurro dell'acqua, nel tuo piccolo mondo che galleggia ti accorgi della straordinaria capacità che donne e uomini hanno di cooperare, di stare insieme e conoscersi, di comunicare e lavorare l'uno al fianco dell'altro, l'uno per l'altro. Questa piccola porzione di mondo raccolta su una nave sa improvvisamente diventare un organismo solo.

(Estratto dal Prologo del libro di Gennaro Arma "La lezione più importante", Ed. Mondadori)

L'IMPORTANZA DEL TRAINING A BORDO

Si rinnova la storia delle navi scuola

Il seguente articolo del cap. Umberto Mosconi, socio del Collegio che ringraziamo per la preziosa collaborazione, rilancia il tema sempre attuale delle navi scuola, su cui varie generazioni di marittimi in passato hanno appreso il mestiere. Oggi il discorso della formazione a bordo per la Marina mercantile è valido, purché il tirocinio avvenga su unità moderne, in esercizio, in modo che i giovani possano da subito sperimentare l'innovazione tecnologica che ha rivoluzionato il ponte di comando. Il settore marittimo infatti è uno dei più avanzati riguardo l'utilizzo di tecnologia d'avanguardia. Proprio per questo il Collegio sostiene la necessità di un'istruzione a livello universitario per gli Ufficiali. Sulla medesima lunghezza d'onda, il corso di laurea triennale "Maritime Science and Technology" (L28) dell'Università di Genova riconosce l'importanza del training a bordo, attribuendo a 4 mesi di imbarco il valore di 30 crediti formativi.

La "Hoshoro Maru V" nave scuola giapponese

Quando si parla di "nave scuola" o "training ship" il pensiero va a quelle "Signore del Mare" che con le vele di tela olona spiegate al vento entrano gloriosamente nei porti con i cadetti delle Accademie Militari impegnati nelle manovre correnti o a riva sui marciapiedi dei pennoni. Quasi tutte le Marine Militari mondiali hanno navi per l'addestramento degli Allievi, a differenza della Marina Mercantile. Dal momento che esistono sparse per il mondo varie Accademie o Università dedicate alla preparazione dei futuri Ufficiali della Marina Mercantile, parrebbe ormai anacronistico ricorrere a una Nave Scuola. Invece non è così. E' ancora vivo l' interesse di alcune Nazioni per le quali l'addestramento in mare, sia sotto l'aspetto tecnico nautico che umano è un aspetto fondamentale nel completamento della formazione del futuro Ufficiale sia di Coperta che di Macchina.

Gli **Stati Uniti d'America** ed in genere il mondo anglosassone hanno compreso l'importanza dell'addestramento professionale degli Ufficiali della Marina Mercantile parallelamente a quelli della Marina Militare, ben prima che comparissero le Navi Scuola. Nel 1857 era stata fondata in Inghilterra la Mercantile Marine Service Association, una Organizzazione privata, nata per la necessità di addestrare Ufficiali della Marina Mercantile. La questione di preparare in maniera professionale Ufficiali aveva assunto una importanza tale che gli armatori e proprietari di navi decisero di organizzarsi in privato, evitando il Board of Trade (Ministero dell'Industria e Commercio). La nave HMS Conway imbarcò Ufficiali della Marina sia Mercantile che Militare. Negli Stati Uniti d'America, dopo l'incendio a bordo della nave passeggeri "Morro Castle" nel 1934, in cui persero la vita 134 persone, il Congresso con Legge Federale del 1936 (The Merchant Marine Act) portò alla fondazione di U.S.M.M.A, (United States Merchant Marine Academy situata a Kings Point-N.Y.) con la dotazione di una "nave scuola" alle dipendenze del Dipartimento Federale dei Trasporti (MARAD). Altre Accademie della Marina Mercantile sorsero negli Stati costieri a vocazione marittima, ciascuna dotata di una propria "nave scuola". Nell'attuale Piano di Riorganizzazione previsto dal MARAD saranno costruite a breve presso i Philly Shipyards (Philadelphia) cinque nuove "navi scuola" di concezione avanzata, da impiegare nelle varie Accademie. Queste navi oltre che servire come "training" con le ultime tecnologie necessarie all'addestramento più avanzato, avranno caratteristiche tali (rampa poppiera e gru per la movimentazione di contenitori) per l'impiego, da parte del Governo Federale, in caso di disastri ambientali o emergenze.

In **Cina** il governo ha dedicato all'istruzione degli Ufficiali della Marina Mercantile due Università: una a Dalian e l'altra a Shanghai. L'Università di Shanghai possiede una "nave scuola", la YU–FENG, adibita a traffici commerciali e come tale compie periodici viaggi tra i porti Cinesi e quelli del Giappone, Corea e Russia. Imbarca ad ogni sessione di "training" 12 classi di studenti per un complessivo di circa 360 persone. In un Bollettino del Nautical Institute inglese (sponsorizzato da Lloyd's Register) dedicato all'importanza della "nave scuola", viene riportata l'intervista al Comandante di questa nave. L'intervista risale ad alcuni anni fa, ciò non toglie la validità di quanto affermato dopo essere stato al comando della YU-FENG per oltre trenta anni. La sintesi di questa intervista è che l'addestramento in mare rappresenta un contributo fondamentale a completamento della formazione scolastica, accademica o universitaria che sia. Tale esperienza non può essere acquisita nel frequentare solamente i banchi di scuola. La navigazione a bordo di una nave, con i mille imprevisti che nessun "simulatore" potrà mai prevedere, è fondamentale per completare le conoscenze e suscitare quella consapevolezza alla cooperazione per chi si appresta a lavorare sul mare.

Anche il **Giappone** ha una grande tradizione di "navi scuola", dedicate oltre che alla formazione di tecnici e ricercatori delle Università di Scienze Acquatiche e della Pesca, anche agli Ufficiali di bordo. La OSHORO MARU, che è la quinta "nave scuola" con questo nome, in oltre 100 anni, a dedicare le sue attività oltre che a quelle delle Scienze della Pesca anche al "training" degli Ufficiali. La nave dipende dall'Università di Hokkaido e imbarca ricercatori oltre che studenti per la formazione degli equipaggi della sua importante flotta di pescherecci oceanici. Anche qui in un'intervista le dichiarazioni del 1° Uff. di Coperta confermano come la "nave scuola" sia importante nel governare se stessi quando le cose non vanno secondo i piano prestabiliti e quindi il "training" sulla nave non è solo un completamento dell'istruzione tecnica ma è anche apprendere la cooperazione con gli altri membri dell'equipaggio evitando personalismi a volte dannosi.

In Europa, la piccola **Olanda**, sostituirà a breve, le sue vetuste "navi scuola". Il Gruppo Internazionale "S.T.C" con sede a Rotterdam, specializzato nel "Training" a bordo delle navi, gestirà la nuova unità "Ab Initio" (nome che non ha bisogno di commenti).

Le due navi scuola esistenti ("Princess Christina " e Princess Beatrix") hanno formato per oltre 50 anni gli Ufficiali della Marina Mercantile. Nel 2018 Insegnanti e studenti nautici, finanziati dalla Comunità Commerciale Locale, hanno costituito un gruppo di studio finalizzato alla costruzione della nuova nave; i Cantieri Damen hanno fatto il resto. E' nata così la nuova unità dotata di tutti i requisiti per il "training".

Come conclusione si potrebbe obiettare che gli Stati Uniti d'America hanno da sempre considerato il "training" di Ufficiali della Marina Mercantile come "Complemento" alla loro "Navy"; tutte le loro missioni militari e umanitarie hanno sempre avuto il supporto di navi "governative" con il compito di "ausilio".

Questo discorso vale anche per il rinnovamento di organici della Coast Guard.

Dopo la Seconda Guerra Mondiale è stata istituita la NRDF (National Defence Rescue Fleet), composta da navi tenute in "naftalina"(si pensa siano più di un centinaio) per poter disporre di una flotta in caso di supporto ad azioni militari o di emergenza nazionale e quindi la necessità conseguentemente, di disporre di un notevole numero di Ufficiali sia di Coperta che di Macchina molto ben preparati e adatti alla circostanza.

CAP.UMBERTO MOSCONI

ABOLITO NEL 1993, IL DICASTERO IN ALTRI PAESI È TORNATO REALTÀ

Se in Italia tornasse il ministero del Mare

La tradizione marinara del Bel Paese è orfana del suo ministero della Marina mercantile fin dal 1993, quando si decise per l'accorpamento del dicastero nel nuovo ministero dei Trasporti e della Navigazione: una scelta da cui è derivata, a cascata, una serie di ulteriori decisioni infauste e la conseguente dispersione di competenze e responsabilità. Sarebbe stato invece ragionevole che a disporre della materia relativa al settore marittimo fosse stato chi ha il polso della situazione. I quasi venticinque anni di assenza del ministero della Marina mercantile bruciano anno dopo anno, come una ferita aperta nella carne della gente di mare. Le conseguenze nefaste avevano iniziato a farsi sentire presto, tant'è che almeno dagli inizi degli anni Duemila, rilevando quanto sia strategicamente importante l'Italia dal punto di vista marittimo, avevamo suggerito l'istituzione di un ministero del Mare che fosse un punto di riferimento unico per tutti gli addetti ai lavori, che facilitasse la vita a tanti per quanto riguarda gli adempimenti burocratici, l'informazione e la formazione degli addetti ai lavori.

L'idea recentemente è stata ripresa e rilanciata da un numero crescente di autorevoli addetti ai lavori. Per intendere quanto sia strategicamente importante l'Italia dal punto di vista marittimo basterebbe notare che il nostro Paese presenta oltre 8000 km di costa a fronte di 60 milioni di abitanti, mentre in Cina vivono oltre un miliardo e 400 milioni di persone con coste per un ammontare di 14.000 km. La "galassia" del mare ogni anno frutta al nostro Paese beni e servizi per valori pari a 34 miliardi di euro (2% del PIL) e acquista presso le altre branche dell'economia forniture per 20 miliardi di euro. Le persone occupata ammontano ad almeno 530 mila.

Mentre in Italia se ne parla solamente, tale dicastero è ritornato in Francia: nel luglio scorso, dopo trent'anni di assenza, sotto la guida di una donna, il ministro Annick Girardin. Industrie navali, porti, trasporti marittimi, pesca, acquacoltura, ma anche turismo marittimo, energia e biotecnologia marina, avranno finalmente un unico referente.

La proposta di istituire un dicastero marittimo era stata avanzata sin dai primi anni Duemila ed era stata espressa in più occasioni dal Collegio Capitani di Lungo corso e di Macchina, quindi per anni inascoltata, nonostante una lunga serie di articoli, comunicati ufficiali e interviste. Si chiedeva un ministero dedicato a un intero settore complesso, quello marittimo, che investe i temi dell'economia, dell'impresa, dei trasporti, della cantieristica, dell'ittica, dell'estrazione petrolifera e mineraria, della ricerca e della tutela ambientale e di una moltitudine di altri campi non governabili in mancanza di una guida centrale. Spiegammo di "regole astruse, regolamenti inutili, certificati per ogni occasione, marche da bollo, timbri, esami, tutti freni, lacci, impicci che non servono a niente, anzi servono solo a far perdere tempo a chi lavora."

Ci sarebbe bisogno di un punto di riferimento unico con personale qualificato, a comporre una macchina amministrativa efficiente appositamente formata per affrontare i complessi temi marittimi, con il loro gergo tecnico e le relative necessità specifiche, da interpretare adeguatamente sul piano normativo. Sarebbe un punto di riferimento anche in tema di formazione e aggiornamento, ma anche di occupazione, specie in un momento estremamente delicato come questo, per quanto attiene alla sfera logistica e a tutte le problematiche igienico sanitarie emerse alla luce dell'emergenza legata al Covid-19.

La specificità del lavoro marittimo richiede grande attenzione da parte dell'Amministrazione

Negli ultimi anni si è notato un aumento d'interesse verso l'idea di questo nuovo ministero, ma tutto procede ancora a passi troppo lenti. Il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia che, sulle colonne del quotidiano "Il sole 24ore", aveva ufficializzato al nascente governo la richiesta di istituzione di tale ministero e qualcosa sembrava muoversi in tal senso anche fra determinati gruppi di interesse e di pressione vicini ai governi centrali. Per esempio in un rapporto pubblicato dalla Fondazione Fare Futuro, intitolato "Rapporto Italia 20.20 sull'interesse nazionale", pubblicato in collaborazione con l'ex ministro degli Esteri Giulio Terzi, un'intera sezione era stata dedicata alla idea di un "Ministero per l'Economia del Mare" per offrire alla portualità italiana una visione d'insieme delle problematiche marittime. Negli anni del post-Brexit, l'Italia vede aprirsi una finestra di opportunità che, se colta tempestivamente, potrebbe farle ricoprire un ruolo sempre più rilevante per le politiche marittime dell'Unione Europea.

Invece nulla di tutto questo avviene; il ministero delle infrastrutture e dei trasporti cambia nome e diviene "ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili"(c'è anche il ministero per la Transizione Ecologica). Obiettivo dichiarato è la promozione di una ripresa, allineandosi alle attuali politiche europee, intorno ai cardini del Next Generation Eu (Agenda 2030).

Quali scenari potrà aprire sul settore marittimo questa direzione impressa verso la sostenibilità? Le vie del mare e il settore navale sono essenziali per lo sviluppo di trasporti ecocompatibili e potrebbero ricevere un'attenzione maggiore. Certamente la nuova denominazione è lontana dall'attuare un avvicinamento all'idea di un ministero del Mare.

Dall'inizio di aprile scorso, su proposta del ministro Enrico Giovannini, sono stati nominati due nuovi responsabili dei dipartimenti: Daniela Marchesi coordinerà il settore programmazione, le infrastrutture di trasporto a rete e i sistemi informativi e Mauro Bonaretti avrà la responsabilità del dipartimento per i trasporti e la navigazione.

È un'idea romantica purtroppo lontana

Il 12 marzo scorso, l'Accademia navale di Livorno, la Marina Militare e Limes hanno organizzato una giornata di studio - webinar dal titolo "Italia paese marittimo: sfide e opportunità". L'appuntamento si è rivelato ricco di spunti e relatori insigni, tra cui lo storico Alessandro Barbero che ha tenuto una lectio magistrali sul tema "L'importanza del mare per l'Italia – cosa ci insegna la storia"; i lavori sono stati introdotti dal capo di Stato maggiore della Marina, Amm. Giuseppe Cavo Dragone; la conclusione è stata affidata al comandante delle Scuole della Marina Militare, Amm. Enrico Credendino.

Segnaliamo in particolare ai nostri lettori l'intervento dell'Amm. ispettore capo Giovanni Pettorino, nell'ambito della tematica "I porti italiani ed il loro potenziamento: quale progetto strategico per l'Italia". Il moderatore Alberto De Sanctis (giornalista di Limes) ha rivolto alcune interessanti domande al Comandante generale delle Capitanerie di porto; cerchiamo di riportare qui di seguito l'estratto della conversazione.

In tema di competizione portuale nel Mediterraneo - ha iniziato De Sanctis - pesa nell'ultimo quinquennio il raddoppio del canale di Suez e la costruzione di navi sempre più imponenti in arrivo dall'Asia. Da qui la necessità di avere infrastrutture portuali diverse, sempre più grandi.

Di pari passo col gigantismo navale sono fiorite le aree franche nei retroporti, ad esempio due scali africani come Tangeri e Suez Canal Zone.

In Italia, abbiamo cercato di recuperare terreno con l'istituzione di aree economiche speciali, soprattutto nel Mezzogiorno, ma il nostro Paese annovera circa 60 porti principali e 16 autorità portuali. Il rischio è quello di competere fra di noi

L'Ammiraglio Giovanni Pettorino

ancora prima che con gli altri. Poi problematiche legate alla burocrazia, alle competenze ministeriali, all'attuazione della riforma portuale, sono tutti ulteriori fattori che possono minare la nostra capacità di metterci al passo con gli altri scali europei.

Alla luce di questi elementi - ha chiesto il giornalista all'Ammiraglio Giovanni Pettorino - l'ipotesi di nominare un ministro del mare per governare e armonizzare competenze tra vari dicasteri potrebbe rappresentare una soluzione per rilanciare i nostri porti?

L'idea del ministero del mare è molto suggestiva e romantica e affascina nel settore molte persone, è un'idea purtroppo però superata. Lo dico da ufficiale nato con la Marina mercantile, perché le capitanerie di porto hanno avuto ruolo di amministrazione periferica per conto del ministero della marina mercantile svolgendo tutte le funzioni ad esso spettanti lungo le nostre coste; il ministero è stato cancellato nel 1993 e l'dea come dicevo è suggestiva ma non più praticabile.

A riprova di questa tesi, Pettorino ha citato i tanti cambiamenti avvenuti in seguito nella Pubblica amministrazione, a cominciare dal 98 con la riforma Bassanini, nel 99 la riforma Cassese e la modifica del Titolo quinto (Parte II) della Costituzione con legge 2001 (autonomie locali, città metropolitane, ecc…)

A questo punto -ha sottolineato Pettorino- *non sarebbe possibile tornare indietro, anche perché la risoluzione delle varie problematiche potrebbe esulare da un unico ministero del mare (si pensi ad esempio alla zona economica esclusiva, a un problema di piattaforme petrolifere e altre questioni, in cui evidentemente le questioni del mare sono interconnesse a tante altre).*

Un ministero non sarebbe sufficiente e soprattutto non risolverebbe il problema di assenza di centralità che purtroppo il mare sconta nel nostro paese.

Dunque quale potrebbe essere la prospettiva, la soluzione per ovviare alle problematiche di natura burocratica che rischiano di bloccare la competitività dei nostri porti?

Strumenti normativi sono contenuti nella legge 400 dell'88, che prevede l'istituzione presso la presidenza del consiglio delle cosiddette cabine di regia.

Si è parlato anche di un dipartimento del mare sulla scorta dell'esperienza francese, anche se in realtà l'iniziativa non raccoglie sempre i successi sperati.

Un dipartimento del mare affidato a un sottosegretario con delega specifica potrebbe essere un altro tipo di soluzione.

Comunque l'attuale momento di emergenza sanitaria richiede la soluzione del piano vaccini, quindi occorre impegnarsi per cercare di accompagnare il governo verso questi obiettivi più urgenti.

Le tematiche dei porti si potranno risolvere ma solo quando usciremo dalla pandemia.

Il grande bagaglio di competenze delle capitanerie di porto come può essere messo a disposizione del governo?

La competenza amministrativa nel settore civile accompagna il Corpo delle Capitanerie di Porto da oltre 150 anni. Siamo stati accanto allo sviluppo del nostro paese sul mare e siamo cresciuti insieme, siamo entrati in tutte le dinamiche e problematiche degli usi civili del mare. Rappresentiamo un vero patrimonio per l'Italia. Non dimentico il soccorso in mare, una risposta operativa che diamo e che ci rende unici nel panorama internazionale. Per ampiezza di funzioni, soltanto la Guardia costiera americana e quella greca ci somigliano.

Per quanto riguarda il settore portuale, qui c'è ad esempio l'ammiraglio Andrea Agostinelli che dirige Gioia Tauro, fino a 5 anni fa un porto immerso nelle nebbie… Oggi una vera eccellenza: ormeggiano le navi più grandi, da 24mila contenitori, grazie ai fondali fino a 18 metri, ai 4 km di banchine; l'anno scorso è stato l'unico porto europeo che ha fatto segnare un incremento delle merci +34% e numero contenitori +27%.

IL BROKER ASSICURATIVO DEL COLLEGIO CAPITANI

alta Broker

Insurance & Assistance

Condizioni particolari riservate a tutti gli Associati, per tutti i tipi di polizze

Tel. 010/9860606

Email: info@altabroker.it

CESMA CHIEDE AIUTO ALL'UE SU PIRATERIA E PRIORITÀ VACCINAZIONI AI MARITTIMI

I comandanti preoccupati: attacchi nel Golfo di Guinea

Lettera inviata alla Commissaria europea Trasporti Adina Valean, sulla situazione nel Golfo di Guinea

Gentile Signora,

come lei certamente sa, nel golfo di Guinea di fronte all'Africa occidentale il problema della pirateria cresce rapidamente. Questo provoca una seria minaccia alla sicurezza marittima delle navi mercantili e di conseguenza alle linee di comunicazione e al commercio internazionale tra i nostri continenti. L'Unione europea, in qualità di secondo maggior esportatore e terzo maggior importatore mondiale, ha una forte dipendenza dal trasporto marittimo. Circa il 40 per cento del tonnellaggio mondiale è controllato da proprietà europee e una larga maggioranza del commercio marittimo nel golfo di Guinea viaggia da e verso porti europei.

Cesma rappresenta le associazioni dei e delle comandanti degli Stati membri dell'Unione europea ed è rappresentata in alcuni programmi comunitari. Da questa posizione, Cesma vorrebbe sottoporre alla sua attenzione il problema crescente dei crimini marittimi, come la pirateria, le rapine a mano armata e i rapimenti di marittimi in Africa occidentale e in particolare nel golfo di Guinea.

Poiché il comandante è il primo responsabile della protezione della nave, del carico e dell'equipaggio contro le minacce suddette, la sua posizione legale preoccupa la Cesma. Come notato nel documento "Best management practice West Africa", il comandante si deve più o meno limitare a misure passive. Molti Stati costieri non permettono misure attive come guardie armate private o scorte navali. Di conseguenza, nella diverse aree marittime si applicano una molteplicità di legislazioni internazionali e locali. Questa limitazione delle opzioni legali rende impossibile per il comandante mantenere il proprio ruolo di difesa della nave, del carico e dell'equipaggio nei confronti degli attacchi.

Cesma conosce bene tutte le valide iniziative dell'Unione europea in Africa occidentale, come la presenza marittima coordinata (Cpm) e il nucleo di coordinamento di area di interesse marittimo (Maicc). Tuttavia, a causa della crescita della minaccia alla sicurezza marittima, Cesma vuole sollecitarla a promuovere un ruolo di maggiore protagonismo dell'Unione europea nel golfo di Guinea.

Concretamente, Cesma vorrebbe suggerire l'istituzione di:

1. un'area di alto rischio (Hra);
2. corridoi di transito internazionale pattugliati dalla Marina;
3. una forza navale dell'Unione europea (come l'Operazione Atalanta);
4. punti di ancoraggio sorvegliati;
5. la regolamentazione e il coordinamento di guardie armate private.

Queste misure permetterebbero ai comandanti di garantire una protezione efficace e legittima alle proprie navi, carichi e equipaggi di fronte all'escalation di minacce in Africa occidentale.

Cesma inviterà i propri membri a chiedere ai rispettivi Stati di appartenenza di adottare queste stesse misure e a sostenere le iniziative e le decisioni dell'Unione europea in quest'area. Inoltre Cesma si rivolgerà alla Federazione internazionale delle associazioni di comandanti (Ifsma) perché utilizzi il proprio status di consulente speciale dell'Imo affinché vengano adottati i provvedimenti richiesti.

Cesma rimane a sua disposizione per discutere questo argomento e, se ritenuto necessario ad assistere nelle procedure che possano risolvere il suddetto importante problema.

Distinti saluti

CAP. HUBERT ARDILLON
(Presidente Cesma)

Marina militare nigeriana in azione

Pirateria "inventata" secondo la Nigeria

La Marina nigeriana ha allertato i giornali del paese su quelli che ha definito rapporti "falsi e allarmistici" sul tasso di pirateria nel golfo di Guinea. Il commodoro Suleman Dahun, direttore della comunicazione della Marina, ha detto che i rapporti sulla pirateria nel golfo di Guinea "sono uno sforzo deliberato in corso per scoraggiare il traffico marittimo e aumentare i costi di trasporto e assicurazione nella regione". E ha spiegato: "Un esempio calzante è il supposto sequestro di una nave, la "Odianosen", riportato da parte di un'importante fonte di informazioni marittime, "Dryad Global", che si è poi rivelato falso e allarmista". Nonostante il contenuto tendenzioso di questi messaggi -prosegue il comunicato- la Marina nigeriana desidera ribadire il suo impegno a collaborare con tutti i partner strategici e alleati per un golfo di Guinea più sicuro e libero dalla criminalità. Pertanto, si consiglia a tutte le organizzazioni e agenzie dei media nigeriane di diffidare di qualsiasi tentativo calcolato di offuscare l'immagine della nazione".

Ai lavoratori essenziali precedenza nell'immunità

La risposta della Commissione UE alla richiesta di Cesma affinché i naviganti siano trattati come lavoratori essenziali

Caro Capitano Ardillon,

grazie per la sua lettera del 18 gennaio 2021 riguardo al favorire la vaccinazione dei marittimi. La Commissione condivide le sue preoccupazioni sull'importanza di includere i marittimi negli schemi di vaccinazione, perché assicurano la catena distributiva globale.

I marittimi sono i lavoratori che trasportano il nostro cibo, le nostre medicine e i prodotti energetici. Trasportando il 75 per cento del commercio dell'Unione europea, lo shipping ci tiene connessi con il resto del mondo e sostiene la nostra economia. Come lavoratori essenziali, i marittimi dovrebbero essere una delle categorie esentate dalle restrizioni di viaggio. Questo è stato ribadito nella comunicazione della Commissione dell'8 aprile 2021 che sottolinea che gli Stati membri dovrebbero consentire il transito e gli spostamenti dei marittimi.

La comunicazione della Commissione del 15 ottobre 2020 sulla preparazione delle strategie di vaccinazione per il Covid-19 e sulla distribuzione dei vaccini elenca anch'essa i lavoratori dei trasporti come gruppo che gli Stati membri devono considerare prioritario per la vaccinazione contro il Covid-19. È comunque importante notare che, in linea con l'articolo 168 del Trattato di funzionamento dell'Unione europea, la responsabilità di organizzare e fornire servizi sanitari e cure mediche, incluso le strategie e i servizi per le vaccinazioni, è compito dei singoli Stati dell'Unione. Ogni Stato membro è quindi responsabile per la fornitura dei vaccini per il Covid-19 e di definire i gruppi prioritari che devono per primi essere presi in considerazione per i vaccini.

Assicurare la vaccinazione dei marittimi comporta sfide ulteriori a causa della natura globale del settore e del modello lavorativo. I marittimi che sono residenti nell'Unione europea saranno coperti dalle campagne vaccinali dei singoli Stati. Invece non è ancora chiaro come e dove effettuare l'inoculazione per i marittimi di Paesi terzi. Qualcuno dei principali Stati fornitori di manodopera non hanno ancora cominciato la campagna vaccinale o hanno ordinato un numero limitato di dosi, spesso di vaccini che non sono stati (ancora) validati nell'Unione europea. Stiamo discutendo questi problemi con gli Stati membri e con i rappresentanti dei lavoratori del settore, così come con l'International maritime organization.

Inoltre, i vaccini non approvati nell'Unione europea devono essere inclusi nella lista dei vaccini prequalificati dell'Organizzazione mondiale della salute (Who) se rispettano gli standard di qualità, sicurezza e efficacia della Who. Possono così essere considerati accettabili, in linea di principio, per essere distribuiti da parte delle agenzie delle Nazioni Unite. Però, l'inclusione nella lista non implica l'approvazione del vaccino da parte della Who. L'Unione europea sta discutendo con la Who e altri soggetti come il Centro europeo per la prevenzione e il controllo delle malattie (Ecdc) e l'Agenzia europea dei farmaci (Ema) come comportarsi in caso di ingresso di persone vaccinate con vaccini non autorizzati dall'Unione europea.

Nessuna regione del mondo sarà al sicuro finché non saremo tutti al sicuro. Assicurarsi che nessuno sia lasciato indietro è un obiettivo chiave. Con queste premesse l'Unione europea sta partecipando alla collaborazione internazionale per combattere la pandemia. In questo contesto sostiene anche i Paesi in stato di necessità coperti dallo strumento Covax, fra cui sono compresi Stati-chiave fornitori di manodopera.

Ci vorrà tempo prima che molti marittimi in viaggio per la sostituzione degli equipaggi siano vaccinati. Fino ad allora, pratiche e protocolli per un cambio sicuro degli equipaggi, come quelli contenuti nella Neptune declaration del 23 gennaio, sostenuta da un'ampia coalizione che comprende l'industria dello shipping e non solo, sono essenziali per fornire un trasporto marittimo fluido e favorire la sicurezza della mobilità dei marittimi e dei cambi di equipaggio.

Vogliamo assicurarvi che siamo pienamente impegnati a fare ogni passo necessario a proteggere la salute dei nostri cittadini.

Vostre sinceramente

ADINA VALEAN
e STELLA KYRIAKIDES

LIBERATO GRAZIE ALL'ITF

Primo ufficiale per 4 anni imprigionato a bordo

Si è conclusa grazie all'intervento del sindacato Itf (International Transport Federation) la disavventura del primo ufficiale siriano Mohammad Aisha, costretto da un tribunale egiziano a vivere per quattro anni da solo su una nave "maledetta", abbandonata e arenata di fronte alle coste, all'imbocco del Canale di Suez. Il giovane marittimo è rimasto in solitudine su un relitto in balia delle onde, senza elettricità e acqua corrente, in un ambiente infestato da topi e zanzare. Ora finalmente il giovane ha potuto fare ritorno a casa; ma nel frattempo, mentre era lontano dal mondo civilizzato, nel 2018 è mancata sua madre, insegnante di inglese, responsabile del suo ottimo accento. Intervistato dalla BBC, ha detto che la notte aveva la sensazione di dormire in una tomba… Ma come è potuto accadere tutto questo? Nel lontano luglio 2017 il tribunale aveva sequestrato la MV "Aman" nominando il primo ufficiale come guardiano legale, perché il comandante in quel momento era a terra. Tuttavia nessuno si era premurato di avvisare Mohammad Aisha di questo suo nuovo ruolo; i compagni sbarcavano e lui rimaneva a bordo in attesa. Alla fine l'Itf è intervenuta, inviando un sostituto che desse il cambio al marittimo. Quando quest'ultimo, finalmente liberato, è stato visitato da un medico, presentava le stesse condizioni di stress fisico e mentale che si riscontrano nei prigionieri guerra.

Il giovane Mohammad Aisha insieme al rappresentante dell'ITF

"Il signor Aisha - ha spiegato il sindacato - è libero perché l'Itf ha offerto uno dei propri rappresentanti in Egitto, che prendesse il suo posto e diventasse il guardiano legale della nave".

Aisha era il primo ufficiale da appena due mesi a bordo della "Mv Aman", battente bandiera del Bahrain, quando questa venne fermata dall'amministrazione egiziana a causa di certificati scaduti. Siccome il proprietario non ha trovato di meglio che abbandonare la nave, il tribunale ha nominato Aisha come guardiano legale, intimandogli di non lasciare la "Aman" finché questa non fosse stata venduta o qualcun altro fosse venuto al suo posto. Innumerevoli i disagi incontrati dal marittimo nella sua vita a bordo del relitto: ogni giorno doveva nuotare fino a terra per ricaricare il suo telefono e per cercare acqua e cibo. "Questo - ha detto Mohammed Arrachedi, coordinatore per l'Itf nel mondo arabo e in Iran - è stato uno dei casi di abbandono più frustranti a cui abbia mai lavorato, perché la situazione disperata si è prolungata in tale modo. Bisogna dire che le sofferenze causate a Mohammad avrebbero potuto essere evitate se il proprietario e le altre parti fossero giunti a un accordo". La situazione si sarebbe potuta risolvere facilmente con una revisione, ma l'armatore libanese della nave si rifiutò di pagare le necessarie spese di carburante, mentre la società proprietaria della nave, con sede in Bahrein, era in difficoltà finanziarie.

Rifornimenti a bordo della nave abbandonata

Attualmente nel mondo ci sono 250 navi abbandonate con persone a bordo. Nel 2020 i nuovi casi – 85 in totale – sono raddoppiati rispetto all'anno precedente.

Raggiunto il relitto più profondo

La più profonda immersione in relitto mai realizzata ha raggiunto quanto rimane del cacciatorpediniere "Uss Johnston", affondato nel 1944 nel mare delle FIlippine e che giace a 6.456 metri di profondità. Il relitto era stato individuato nel 2019, ma restava il dubbio se si trattasse del "Johnston" o di un'altra nave, la "Hoel". Adesso le immagini delle immersioni hanno confermato che si tratta del relitto del "Johnston". La nave, che era lunga 115 metri, è affondata nell'ottobre 1944 durante la battaglia del golfo di Leyte fra Stati Uniti e Giappone. Morirono 186 dei 327 uomini di equipaggio, fra cui il comandante Ernest Evans, che fu il primo nativo americano a essere insignito della medaglia d'onore. L'operazione è stata effettuata dalla Caladan Oceanic, guidata dall'ex ufficiale della Marina statunitense Victor Vescovo.