

# VITA E MARE



periodico di cultura e informazioni sulle attività marittime

## IL PERICOLO NEI NOSTRI PORTI

### Senza cultura della sicurezza

E' successo in un porto italiano, a Genova; la denuncia è stata affidata a un video che circolava on line, ai primi di maggio scorso: sulla nave di proprietà "Cosco West Africa Service" i marittimi vengono trattati così. Per eseguire più velocemente un controllo o una manutenzione fra i container due uomini sono stati agganciati alla gru di bordo, senza alcuna misura di sicurezza, senza cesta (con l'aggancio e il pulsante diretto col gruista), contro ogni norma o buon senso.

"Questo fatto, anche se non era un tentativo di svolgere operazioni portuali da parte della nave -dicono in una nota i sindacati Cgil, Cisl e Uil - riporta immediatamente alla questione dell'autoproduzione e cosa potrebbe voler dire una deregolamentazione del lavoro in porto che qualche armatore e non solo vorrebbe introdurre".

Ma quanto sono sicuri i nostri scali? Affrontiamo il discorso molto complesso insieme agli esperti Alfredo Ballardini e Maria Rosaria Carcassi; nonostante i miglioramenti impressi dalla normativa, rimane molto da cambiare. In particolare l'interazione in luoghi ristretti di uomini e macchinari come gru o mezzi su gomma resta un aspetto molto critico; un mare insidioso di "interferenze" minaccia ancora il lavoro in banchina e a bordo.

(L'articolo a pag. 3)



## IN BELGIO L'ASSEMBLEA DEI COMANDANTI EUROPEI

### Così i nostri ufficiali rischiano la serie B

Quest'anno la 24ma Assemblea annuale della Cesma (Confederation of European Shipmasters' Association) si è svolta nelle giornate del 9 e 10 maggio ad Anversa, dove hanno risposto all'invito 21 comandanti, rappresentanti di 20 associazioni, provenienti da 15 diversi Paesi europei; per l'Italia Giovanni Lettich (Collegio Nazionale), Mario Carobolante (Collegio Trieste) e Marco Giannelli (USCLAC), rispettivamente a nome di tre associazioni diverse e indipendenti una dall'altra, ma accomunate dallo stesso spirito di difendere gli interessi del personale navigante italiano.

Ospite e organizzatore dell'incontro, il Collegio Belga KBZ-CRMB (in inglese Royal Belgian Seamens' College, ma i due acronimi stanno a indicare le diciture in lingua francese e vallone), un prestigioso consesso fondato nel 1857, che dal 1909 vanta la pubblicazione di un giornale mensile (dal titolo "Nautilus"), riservato ai propri soci (l'edizione è stata interrotta solamente durante il periodo delle due Guerre mondiali). Oggi agli ufficiali associati è richiesto il possesso di titoli professionali belgi oppure di uno stato membro EU purché con livello di studio superiore, che deve intendersi "laurea triennale" (ci ripromettiamo di ritornare sull'argomento più avanti).

Ora valga per tutti una prima



I comandanti della Cesma riuniti ad Anversa

valutazione: la visita in Belgio per noi italiani è stata una doccia fredda, che ci ha portato a toccare con mano la nostra arretratezza. Non parliamo dei nostri naviganti, tra i migliori al mondo, ma del contesto in cui sono costretti a formarsi come professionisti. Nello shipping belga tutto parla di futuro, tutto è proiettato in positivo, sicuramente grazie agli investimenti ma soprattutto alla volontà di fare sistema. Con un porto commerciale fra i più grandi in Europa, al secondo posto solo dopo Rotterdam per quantità totale di merce imbarcata, Anversa ci ha mostrato una realtà aperta al cambiamento e all'innovazione. Di riflesso la "Antwerp Maritime Academy" (AMA), il centro formativo all'avanguardia, unica accademia riconosciuta in Belgio

che dipende dal ministero dei Trasporti, dove crescono i futuri ufficiali del Paese, ovviamente tutti con laurea. A ragione in questo centro avanzatissimo ci si può permettere di sostenere la proposta di equiparare il periodo di apprendimento a bordo con il training al simulatore, sempre nell'ottica di tutelare l'occupazione... Mentre noi Italiani annaspiano ancora con le difficoltà di natura burocratica, all'estero è molto chiaro come il compito futuro sia cavalcare l'innovazione. Noi invece i corsi effettuati all'estero non li riconosciamo neppure: la nostra amministrazione, caso unico in Europa, costringe i professionisti italiani a sbarcare, rimpatriare e seguire i corsi in Italia.

Eppure i nostri ufficiali sono sottoposti come tutti alla competizione a livello globale sulle navi.

Ci piacerebbe avere risposte esaurienti e programmi da implementare senza troppe parole; ci piacerebbe conoscere se l'armamento nazionale, che si vanta di rientrare tra i primi player mondiali (il Belgio è 17mo), conosca le realtà in Nord Europa e si sia mai confrontato con esse, quale motore propulsivo al fine di creare uno staff nazionale capace di competere con i migliori. Pare invece sia più facile e conveniente "emarginare" il navigante nazionale per ricorrere al risparmio e coprire una nicchia di mercato nello shipping medio basso.

A quando anche in Italia un'accademia che ci ponga al pari dei nostri competitori europei?

Quando si metteranno da parte le remore per un confronto aperto tra le attuali accademie e le università, per ottenere un percorso qualificante come negli altri Paesi?

E' necessaria sinergia totale in questo campo. L'università fornisca il suo staff di professori preparati per i piani di studio teorici e l'Accademia ponga a disposizione, attraverso il MIT come in quasi tutte le realtà Europee, i tutors necessari (Comandanti e Direttori Macchine) per i percorsi professionali e la pratica su simulatori.

COM.TE MARIO CAROBOLANTE  
(Il report alle pp.4 e 5)

## UNA PROPOSTA DELL'UNIVERSITÀ DI GENOVA

### La laurea ai Capitani utile anche in Italia

E' tutto pronto per il nuovo corso di laurea triennale in inglese, organizzato dall'Università di Genova: si chiama "Maritime Science and Technology" (Classe L-28) e prevede un percorso di studi triennale che include un periodo di 4 mesi di tirocinio garantito a bordo di navi mercantili oppure negli uffici di terra, a seconda che si abbia possibilità di imbarcare come Allievi. Al termine del percorso formativo si ottiene un "Bachelor degree", ossia una Laurea secondo l'ordinamento italiano con cui si può essere ammessi direttamente alla Laurea magistrale in Economia e management marittimo e portuale. La richiesta di un piano di studi altamente specialistico, in grado di formare Ufficiali di Coperta e di Macchina con basi teoriche più che solide per sostenere l'esame di Direttivo, parte proprio dal mercato.

"Le navi e i loro impianti -ha ribadito il prof. Federico Silvestro, coordinatore pro tempore del corso di laurea- stanno

diventando sempre più complessi, la propulsione elettrica è sempre più importante e non è più sufficiente la formazione che riusciamo a erogare come sistema Italia. Gli armatori, ad esempio il gruppo Carnival e V Ships, ci stanno chiedendo insistentemente di elevare il livello; c'è il rischio che gli ufficiali di macchina e di coperta non vengano più scelti in Italia proprio perché serve maggiore base teorica su cui costruire le molteplici competenze richieste." Al momento dell'accesso alla carriera marittima, i titoli di studio pari alla laurea sono già una realtà negli altri Paesi europei, dove ormai da anni non ci si accontenta del diploma e ci si è organizzati per fornire competenze ben oltre quelle prescritte obbligatoriamente dalla STCW. A riprova di questo, vedere il resoconto della 24ma Assemblea Cesma che si è svolta ad Anversa, nell'articolo qui a fianco e alle pp. 4- 5.

"Lo sviluppo delle comunica-

zioni e della tecnologia -spiega Giovanni Lettich presidente del Collegio Nazionale Capitani L.C. e M.- ha creato un ambiente di lavoro diverso: a bordo le strumentazioni all'avanguardia hanno trasformato le navi, non a caso ribattezzate "intelligenti" e in un prossimo futuro compariranno anche quelle "autonome". Cosa significa? Che nello shipping non lavoreranno più le persone? No assolutamente, ma i ruoli cambieranno e con essi le forme di addestramento. Prepariamoci a questi mutamenti; offriamo ai nostri Ufficiali, da sempre i migliori, l'opportunità di essere competitivi nel mondo".

Il corso universitario in partenza a Genova si rivolge a tutti i giovani diplomati, con preferenza Nautici, ancora meglio se Allievi o Ufficiali già in attività, che abbiano il desiderio di innalzare il proprio background tecnico professionale. Il corso sarà a numero chiuso, l'esame di ammissione sarà fissato entro la prima settimana di settem-

bre prossimo, il bando uscirà a luglio.

Ecco gli esami previsti su due curriculum ("Deck Officer" e "Engineer Officer and electro-technical officer"):

Primo anno: Mathematics, Algebra, Physics, Informatics (ICT), Optimization methods, Ship stability, International maritime law, Ship structures and strength, Ship propulsion, English, Leadership & teamworking, Training on board, final exam.

Secondo anno: Chemistry, Physics II, Automatics, Machinery, Shipboard power systems, Shipboard power system control, Electrotechnics, Ship plants and system safety, Free choice 1, 2.

Terzo anno: Maritime transport economics, Navigation, Electronic navigation, ICT 2, Telecommunication, Ship economics, Oceanography, Ship manoeuvrability, Free choice 1, 2.

Per informazioni: DITEN Department, via all'Opera Pia 11a, Genova / marine@diten.unige.it

## PER LE NAVI

### Svolta Verde



Da Venezia a Kiel, passando per Barcellona e Palma di Maiorca, fino a Londra, dove gli ecologisti hanno manifestato di fronte alla sede dell'IMO, il 13 maggio scorso. Con lo sviluppo esponenziale del mercato crocieristico, l'opinione pubblica inizia a mobilitarsi, cercando di denunciare l'impatto inquinante delle navi. Tra le contestazioni si è svolta la 74ma riunione del MEPC (Marine Environment Protection Committee) presso l'IMO, dove si è discusso su ecosistemi e atmosfera terrestre.

(A pag. 9 la situazione in Italia a pochi mesi dall'entrata in vigore delle nuove norme sul contenuto di zolfo nel bunker)