

armamento / porto&diporto

# Rimorchio, progetto Giano per Napoli "porto veloce"

**I**l prossimo giugno si celebrerà il secolo di attività ufficiale. Traguardo invidiabile che attesta una continuità d'impegno nella storia della portualità partenopea e italiana che pochi possono contare. Testimone privilegiata delle rivoluzioni che hanno rimodellato le attività marittime, la società Rimorchiatori Napoletani è già impegnata a scrivere ulteriori pagine della sua vicenda. Puntando, come spiega il suo Presidente, Gianni Andrea De Domenico, ad arricchire il contributo di conoscenze e buone pratiche necessarie al comparto per rispondere alle esigenze dei tempi.

## **Quale contributo può arrivare al mondo marittimo da un'esperienza centenaria?**

Nel corso della nostra attività abbiamo accumulato conoscenze che credo siano sufficienti a dare un apporto costruttivo alla riorganizzazione nazionale dei servizi di rimorchio: a rivedere l'assetto del settore rendendolo più congruo alle sollecitazioni della modernità, colmando alcune delle lacune che ci caratterizzano rispetto ad altre realtà. Essenzialmente possiamo definirci operatori della sicurezza. La nostra funzione primaria è consentire l'ingresso, la manovra e l'uscita delle navi dall'ambito portuale salvaguardando, innanzitutto, l'integrità di equipaggio e operatori delle banchine, oltre che le stesse navi e il bene primario costituito dalle infrastrutture. Il nostro interesse dunque si è concentrato nella direzione della mitigazione del rischio.

## **In che modo?**

Da alcuni anni abbiamo cominciato a studiare le best practices in materia di risk assesment di una realtà portuale paragonabile alla nostra come quella inglese. Qui, in seguito ad una serie di incidenti non catastrofici ma percepiti nella loro valenza di pericolosità generale per le attività portuali, il governo ha deciso di varare un codice per la sicurezza delle manovre navali, contestualmente alla riorganizzazione delle autorità che devono sovrintendere il controllo dei rischi. Un sistema abbastanza funzionale, desunto dall'esperienza del trasporto aereo, che prevede da un lato la stesura di manuali e disposizioni di valutazione per ogni ambito portuale a carico dell'ente preposto alla gestione dello scalo, dall'altro il coordinamento della funzione ispettiva all'autorità marittima. Con una ripartizione chiara dei ruoli che se importata in Italia, dove tutto è demandato alle Capitanerie, garantirebbe una maggiore efficienza nelle fasi di verifica.

## **Su quali aspetti specifici sta lavorando la Rimorchiatori Napoletani?**

La normativa inglese prevede per ogni por-



to la schematizzazione di tutte le manovre possibili, al fine di determinare i rischi connessi in relazione a una serie di variabili come l'ubicazione dello scalo, le sue caratteristiche geografiche, le condizioni meteo, la tipologia di unità e la natura dei traffici. In pratica, per ogni nave, salvo condizioni particolari, c'è uno schema di manovra ben definito dall'ingresso fino alla banchina. Un'impostazione operativa che abbiamo deciso di importare a casa nostra.

**Perché?**

Napoli, nonostante le note vicissitudini degli ultimi anni, è tradizionalmente considerato un "porto veloce": in genere una nave in arrivo non fa rada ma arriva direttamente in banchina rallentando la sua corsa fino all'attracco. Una modalità operativa che sempre più presenta criticità a causa dei fondali bassi, dell'aumento dimensionale delle navi, dei tempi sempre più ristretti. Una serie di fattori che portano tutta l'organizzazione portuale a soffrire un'ansia "da prestazione". Proprio per questo ci siamo lanciati in una campagna di sensibilizzazione presso gli operatori, partecipando attivamente a vari tavoli istituzionali. Ne è scaturita, quasi in modo naturale, la partecipazione al progetto europeo STM – Sea Traffic Management che abbiamo recentemente presentato in città in occasione di un Open Day.

**In cosa consiste STM?**

Il sistema prevede la comunicazione da parte delle navi della propria posizione e velocità a stazioni di terra interconnesse, in modo da rendere possibile il monitoraggio in tempo reale di provenienze, rotte seguite, destinazioni. L'approccio è quello del traffico aereo: tragitti sempre separati o comunque autorizzati da un ente di controllo. I servizi tecnico-nautici in questo quadro sono coinvolti per l'ambito portuale con indubbi vantaggi in termini di efficien-

za. Con la riduzione generalizzata delle flotte, infatti, i margini per operazioni di sovrapposizione si restringono e il sistema diventa una risorsa per un planning che non lasci spazio all'improvvisazione. Insieme ai Piloti di Genova e al terminal crociere di Civitavecchia il nostro gruppo è partner implementativo del progetto. Anche sull'onda di questo coinvolgimento abbiamo finalizzato il lavoro di sviluppo del manuale di servizio del porto di Napoli cui accennavo prima.

**Ce ne parla?**

Sulla scorta delle statistiche accumulate circa le tipologie di manovre effettuate nel porto abbiamo codificato e standardizzato, primi in Italia, circa 80 differenti operazioni con le relative variazioni dipendenti dalla combinazione tra le caratteristiche della nave e della banchina. Un lavoro deduttivo che ci ha consentito di individuare le situazioni critiche da attenzionare, fornendo un quadro esaustivo di potenziali condizioni di rischio non tollerabile precedentemente non considerate. In questa opera di valutazione dei rischi sono stati rilevati anche momenti topici della nostra operatività su cui abbiamo deciso di aprire un dibattito anche sul versante dell'innovazione tecnologica dei mezzi.

**A cosa si riferisce in particolare?**

Uno degli aspetti più delicati per il nostro servizio riguarda il momento dell'aggancio della nave in entrata. In effetti, per mantenere l'efficacia dei timoni ogni unità deve mantenere una velocità minima attorno ai 5-6 nodi, con un sovrappiù di attenzione da parte del rimorchiatore per evitare la collisione. Dopo varie verifiche, fermo restando la non convenienza economica e operativa a interrompere la corsa stessa della nave, abbiamo individuato il tipo di manovra più semplice da impostare: non con un rimorchiatore che si pre-



**Gianni Andrea De Domenico**

senti fermo davanti alla prua ma in movimento con una velocità leggermente superiore al mascone. Il problema, in questo caso, è la difficoltà delle nostre tradizionali unità a propulsione azimutale a compensare l'onda di prua. Fino ad oggi, l'unica soluzione era affidarsi a propulsori omnidirezionali, dai costi estremamente rilevanti. L'innovativo progetto Giano, sviluppato da un operatore siciliano e illustrato nel corso dell'Open Day di inizio mese, potrebbe rappresentare la soluzione giusta.

**Quali vantaggi comporterebbe l'impiego di un'unità di questo tipo?**

Le potenzialità ci sono state chiare fin dalla presentazione del primo modello operativo. Non a caso abbiamo deciso di noleggiarlo e metterlo alla prova. Le risposte ottenute in circa un mese di esperienza diretta e simulazione di manovre sono state incoraggianti, anche a livello di facilità di conduzione. Certo, bisognerà apportare modifiche per adattare il mezzo alle nostre esigenze prima di varare un eventuale programma di investimento ma credo possa essere preso seriamente in considerazione per diventare uno standard per tutto il nostro comparto. Da questo punto di vista aver riunito a Napoli tanti operatori, anche in concorrenza, rappresenta per noi il primo passo verso una discussione più ampia, e a tutto tondo, sul futuro della categoria.

**Giovanni Grande**