

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Gavarone si tuffa nel futuro dei Rimorchiatori Riuniti a guida autonoma

Nicola Capuzzo · Friday, May 6th, 2022

Genova – Intervenendo a Genova nell'ambito della 27ma assemblea generale della Confederation of European Shipmasters Associations (Cesma) organizzata dal sindacato dei lavoratori marittimi Usclac – Uncdim – Smacd, Giacomo Gavarone, commercial manager del gruppo armatoriale Rimorchiatore Riuniti, nonché nell'occasione rappresentante di Confitarma, ha parlato di navi a guida autonoma con un focus particolare particolare ovviamente sul business del rimorchio portuale.

“I miei colleghi più esperti mi raccontano che 40 anni fa i rimorchiatori avevano 8 persone di equipaggio a bordo, oggi ne abbiamo 3 su ogni rimorchiatore. In futuro saranno ancora meno? Può essere, ma non riesco onestamente a immaginare una compagnia di navigazione senza comandanti” ha detto Gavarone, aggiungendo poi: “Se è vero che oggi, come riportano alcuni studi, il 75-95% degli incidenti in mare è causato dal fattore umano, in futuro la principale minaccia delle navi a guida autonoma sarà la cybersecurity”. Le criticità dunque non mancheranno come emerso chiaramente anche dagli altri interventi dei relatori che hanno preso parte alla stessa sessione dell'assemblea.

Significativa anche la riflessione dell'armatore genovese su quanto e come le *unmanned ships* potranno impattare sul business del rimorchio portuale: “Una tecnologia che consente a una nave di ormeggiare e disormeggiare da sola potrebbe ovviamente avere un impatto anche su una società come la nostra che si occupa di rimorchio e ne siamo consapevoli. Probabilmente in un futuro lontano invece che fare rimorchio portuale diventeremo più una società di salvataggio. Quasi meglio visto che staremo in attesa pronti a intervenire e guadagneremo con un giorno di lavoro più di quello che attualmente otteniamo in un anno intero”. Una battuta ironica chiaramente, ma al tempo stesso un ragionamento di lungo termine probabilmente verosimile.

Gavarone nel corso del suo intervento ha ricordato come, nell'ambito dell'acquisizione (ancora da formalizzare) della società Keppel Smit Towage operativa a Singapore, farà parte del pacchetto da rilevare anche il progetto, già avviato nel recente passato, per sviluppare un rimorchiatore a guida autonoma oggetto di retrofit nel cantiere Keppel Offshore & Marine e attivo nel porto di Singapore. Si tratta del Maju 510 che, dopo avere ricevuto la notazione di classe Remote-Control Navigation dall'Abs, ha ottenuto anche quella denominata 'Autonomous' per la sua capacità di navigare in autonomia evitando collisioni e per la possibilità di timonarlo da terra tramite un

joystick.

“I progetti di automazione di Keppel Smith sono stati parte del prezzo pagato per questa compagnia di Singapore; per la prima volta in una nostra acquisizione abbiamo dato un peso particolare alla tecnologia” ha raccontato ancora Gavarone, evidenziando che Keppel Smit Towage oltre a un mezzo a guida autonoma ha già sperimentato nel recente passato anche altri due tug dual-fuel Lng. Questo processo di trasformazione e innovazione tecnologica “è un qualcosa che non possiamo fermare, che prima o dopo prenderà forma”.

Fino ad oggi tutti i progetti avviati in questo campo sono stati sostenuti finanziariamente dalle port authority locali, cosa che a Genova e in Italia nel rimorchio portuale non sta avvenendo. “Il primo esempio è stato quello del tug Svitzer Hermond nel porto di Copenhagen (2017) per ormeggio e disormeggio autonomo con il supporto di RollsRoyce Marine, a seguire Kotug con il progetto RT Borkum a Rotterdam (prove in mare di guida autonoma), nel 2020 Posh Harvest a Singapore e Psa Polaris sempre a Singapore (2020), per poi arrivare appunto al rimorchiatore Maju 501 (2021)” ha raccontato Gavarone. Secodo il quale i driver che spingono la concezione e i test sui rimorchiatori *unmanned* sono sicurezza (safety), qualità (incremento delle performance), costi inferiori, sostenibilità (meno emissioni) e security (consentono di operare ad esempio in aree ad alto rischio pirateria senza mettere in pericolo personale a bordo).

N.C.



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 6th, 2022 at 10:53 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

