

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Navi senza equipaggio: dal 2028 si punta ad avere un codice di regolamentazione internazionale

Nicola Capuzzo · Friday, May 6th, 2022

Genova – Le navi senza equipaggio, dette anche Mass (maritime autonomous surface ships) sono ormai una realtà, la spinta tecnologica non si può fermare e mancano pochi anni prima di vederle diffusamente in attività in giro per il mondo. È questa la sintesi dei contenuti emersi durante la prima sessione della 27ma assemblea generale della Confederation of European Shipmasters Associations (Cesma) organizzata a Genova dal sindacato dei lavoratori marittimi Usclac – Uncdim – Smacd (Unione Sindacale Capitani Lungo Corso al Comando – Unione Nazionale Capitani Direttori di Macchina – Stato Maggiore Abilitato al Comando o alla Direzione di Macchina). Quest’ultima rappresenta l’Italia all’interno dell’organismo continentale che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati.

Andrea Leboffe (Rina) ha spiegato alla platea di comandanti che inizialmente le navi *unmanned* (senza equipaggio) entreranno in servizio lungo rotte costiere ma poi arriveranno anche quelle le oceaniche. Le particolarità di queste unità saranno ovviamente quelle di avere meno persone a bordo (dunque costi di personale inferiori), meno spazi per gli equipaggi e quindi più volume a disposizione per il carico (o in alternativa navi più piccole).

Tutto l’indotto rappresentato dalle normative internazionali e nazionali è attualmente ancora *work in progress* ma nel corso del prossimo decennio prenderà concretamente forma, sia a livello di Imo, che di Commissione Europea e di Stato italiano. Secondo Leboffe “il ruolo del comandante si sta spostando dal mare a terra: se fino al 2010 ogni potere decisionale sulla conduzione delle navi era in capo al comandante, già da quell’anno il bordo ha iniziato ad agire in coordinamento con lo staff di terra mentre nel 2030 l’operatività nave sarà quasi del tutto gestita in remoto” per le unità di nuova costruzione.

Anche senza o con poco personale a bordo i temi critici da affrontare non mancheranno: dal training per chi avrà il compito di ‘guidare’ le navi da remoto alla gestione delle emergenze a bordo senza equipaggio sul posto pronto a intervenire, per non parlare di cybersecurity. Inevitabilmente “dovrà essere la tecnologia a prevenire e se necessario a intervenire per risolvere ogni problematica che possa emergere quando la nave si trova al largo” ha spiegato Leboffe.

Il Rina, che ha già certificato un primo mezzo *unmanned* (un progetto ribattezzato Sand, vale a

duire un'imbarcazione senza equipaggio lunga 16 metri e in grado di navigare fino a 36 nodi di velocità), è anche al lavoro per elaborare, implementare e mettere a disposizione delle nazioni interessate delle linee guida utili a legiferare e normare in futuro la presenza delle navi del futuro. Il loro layout, come già evidente guardando [ad esempio la Yara Birkeland appena entrata in servizio](#) e costruita da Vard (Fincantieri), sarà molto diverso dalle navi a cui siamo abituati, in primis proprio perché è stato possibile eliminare tutti gli spazi tradizionalmente riservati alle cabine e alle aree pubbliche.

Leendert Ball (Emsa) ha ricordato che di automazione si discute dal 1964 a livello di Imo e sottolineato che “non si può pensare di bloccare la spinta tecnologica; dobbiamo seguire l'evoluzione del mercato trovando le normative e le condizioni di sicurezza adatte e necessarie”. Ball ha anche fornito una data spartiacque: “L'obiettivo è di elaborare un codice obbligatorio per normare la navigazione delle navi senza equipaggio da adottare l'1 gennaio 2028”.

Potrebbe essere quella insomma la data in cui avrà inizio la prossima rivoluzione del trasporto marittimo.

Il sindacato italiano dei comandanti Usclac – Uncdim – Smacd presieduto da Claudio Tomei, a commento della giornata di seminari, in una nota ha riassunto gli argomenti oggetto di approfondimento dicendo che “i comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche soprattutto a causa dell'avanzamento tecnologico e della crescente automazione in ambito navale, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia di tutti i soggetti che operano nel settore marittimo”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, May 6th, 2022 at 6:16 pm and is filed under [Navi, Politica&Associazioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.