

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Sperimentata in Olanda la navigazione autonoma di una nave da crociera fluviale

Nicola Capuzzo · Saturday, November 8th, 2025

Una nuovissima nave da crociera fluviale di lusso ha completato quella che viene definita la prima navigazione interna completamente autonoma da un molo all'altro. La *Lumière*, lunga 135 metri, che ospita 130 passeggeri e 50 membri dell'equipaggio, è stata in grado di salpare, navigare per circa sei miglia nautiche e attraccare sul fiume *Merwede*, nei Paesi Bassi, in modalità completamente autonoma, sotto la supervisione del capitano.

Il viaggio è stato una dimostrazione dei nuovi sistemi installati a bordo della nave di proprietà di *Scylia*, una compagnia di viaggi tedesca con oltre 40 navi da crociera fluviale, specializzata in charter completi e nel segmento *Mice* (Meetings, Incentives, Conferences, and Exhibitions). Il prossimo anno, la *Lumière* navigherà sul *Rodano* per la compagnia turistica *Tauck*, che pubblicizza la nave come appositamente progettata per essere spaziosa, con cabine più ampie e servizi di lusso per i passeggeri.

Il viaggio dimostrativo autonomo si è concluso il 24 ottobre, con la nave in navigazione da *Hardinxveld-Giessendam* a *Gorinchem*, nei Paesi Bassi. Le aziende sottolineano che persino un vento laterale di forza *Beaufort 8* (34-40 nodi) non ha influenzato la rotta della nave. “Con il progetto *Dock2Dock*, stiamo dimostrando che la tecnologia autonoma non è più un’utopia: è già realtà. In modo sicuro, efficiente e sostenibile” ha detto *David Woudenberg*, responsabile dello sviluppo prodotti di *Shipping Technology*.

La dimostrazione ha combinato il sistema di manovra *M-Pilot* di *Retina* con *ST Brain* e *Autonomous Lane Assist* (*ST Sailing*) di *Shipping Technology*. Durante la dimostrazione, il *Retina M-Pilot* ha controllato sia i propulsori che i motori della nave da crociera fluviale, interagendo perfettamente con *ST Brain* e *Autonomous Lane Assist* di *Shipping Technology*. Insieme, i sistemi hanno guidato l'imbarcazione lungo la rotta ottimale, gestendo automaticamente i movimenti del timone e del pod. Il sistema di pilotaggio ha costantemente tenuto conto di variabili come il carico dell'imbarcazione, il regime del motore e l'accelerazione di virata desiderata per determinare la risposta di governo più efficiente.

Le aziende protagoniste hanno sottolineato che il sistema ha funzionato esattamente come previsto. Oltre al fattore sicurezza, prevedono anche altri vantaggi, tra cui la riduzione del consumo di carburante grazie all'ottimizzazione della rotta. Hanno anche osservato che normalmente i capitani

disattivano il pilota automatico quando si avvicinano o lasciano un ormeggio, ma il sistema ha automatizzato il processo, lasciando al capitano la possibilità di mantenere il pieno controllo. E che il loro sistema di autonomia non consiste nel rimuovere il capitano dalla nave, ma nel creare strumenti più intelligenti e una navigazione più efficiente. Inoltre, hanno affermato che i capitani esperti avranno più tempo a disposizione, mentre gli equipaggi meno esperti si sentiranno meglio supportati.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

CONTAINER ITALY il 21 Novembre a Milano: ecco programma, temi e relatori

This entry was posted on Saturday, November 8th, 2025 at 8:55 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.