

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Dall'Imo arriva la prima cornice normativa per le navi a guida autonoma

Nicola Capuzzo · Wednesday, June 3rd, 2026

Dopo anni di discussioni sulle navi autonome, l'Organizzazione Marittima Internazionale (Imo) ha compiuto un passo decisivo adottando il primo quadro normativo globale dedicato alle Maritime Autonomous Surface Ships (Mass).

Non si tratta di un via libera immediato a flotte di navi senza equipaggio controllate dall'intelligenza artificiale. Il significato della decisione è più profondo: l'Imo riconosce formalmente che le navi autonome e quelle controllate da remoto costituiscono una categoria operativa propria, che richiede regole internazionali specifiche e non più semplici autorizzazioni sperimentali.

Il nuovo Mass Code entrerà in vigore il 1° luglio 2026 come strumento volontario. Seguirà una fase di sperimentazione e raccolta dati ("Experience Building Phase"), mentre la versione obbligatoria dovrebbe essere adottata entro il 2030 ed entrare in vigore nel 2032 tramite modifiche alla convenzione Solas.

Per ora il codice riguarda esclusivamente le navi da carico. L'estensione alle navi passeggeri è stata rinviata, poiché le questioni di sicurezza e responsabilità risultano molto più complesse.

Il quadro normativo copre quattro livelli di autonomia: equipaggio a bordo assistito da sistemi automatici; controllo remoto con equipaggio ancora presente; controllo remoto senza equipaggio a bordo; nave completamente autonoma, capace di prendere decisioni senza intervento umano.

L'importanza della norma sta nel fatto che disciplina l'intero spettro delle soluzioni oggi in sviluppo, non soltanto l'ipotesi estrema della nave totalmente autonoma.

L'Imo ha scelto un approccio *goal-based*: invece di prescrivere tecnologie specifiche, definisce obiettivi di sicurezza, protezione ambientale e affidabilità. In questo modo il codice può adattarsi all'evoluzione di tecnologie come intelligenza artificiale, sensori avanzati, telecomunicazioni satellitari e centri di controllo remoti. Un principio fondamentale è quello dell'equivalenza: una nave autonoma dovrà garantire gli stessi livelli di sicurezza, security e tutela ambientale richiesti alle navi tradizionali. L'assenza di personale a bordo non comporterà standard inferiori.

Il codice affronta anche il tema della responsabilità. In caso di incidente, collisione o inquinamento

dovrà sempre esistere un comandante identificabile e dotato di reali capacità di intervento, anche se opera da terra tramite un Remote Operations Centre. Anche questi centri di controllo saranno soggetti a certificazione da parte dello Stato di bandiera.

Le materie disciplinate comprendono progettazione dei sistemi, software, comunicazioni, navigazione, gestione degli allarmi, operazioni remote, antincendio, movimentazione del carico, sicurezza informatica, ricerca e soccorso, impianti di bordo, certificazione e valutazione dei rischi.

Per armatori, investitori, cantieri, società di classificazione e assicuratori, l'adozione del Mass Code introduce finalmente una cornice regolatoria stabile entro cui programmare investimenti e sviluppare nuove tecnologie. Le società di classificazione dovranno però acquisire competenze molto diverse da quelle tradizionali, soprattutto nella verifica di software, sistemi di IA e funzioni di controllo remoto.

Anche il lavoro marittimo è destinato a evolvere. Il codice non prefigura una rapida scomparsa dei marittimi, ma prospetta una crescente importanza delle competenze nella gestione di sistemi automatizzati e dei futuri centri operativi a terra. I prossimi anni serviranno proprio a definire nuove figure professionali e nuovi percorsi di certificazione.

La fase sperimentale prevista fino al 2032 consentirà di individuare problemi tecnici e normativi oggi ancora sconosciuti. Tuttavia, la direzione è ormai tracciata: le navi tradizionali continueranno a dominare il traffico marittimo ancora a lungo, ma la nave autonoma ha ottenuto per la prima volta un riconoscimento giuridico all'interno del sistema regolatorio internazionale. Non è più un semplice progetto tecnologico: è una nuova categoria operativa destinata a influenzare progettazione, gestione, proprietà e assicurazione delle navi per i decenni a venire.

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**

This entry was posted on Wednesday, June 3rd, 2026 at 10:53 am 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.