

# Il CESMA si riunisce sotto la 'Lanterna' e affronta i temi del momento

Attraverso un panel internazionale, durante l'Annuale Assemblea Generale 2022 dell'organizzazione è stato fatto il punto della situazione sulla responsabilità dei comandanti in merito alle navi a guida autonoma e sul futuro e la sicurezza delle navi alimentate a GNL.

Il CESMA (Confederation of European Shipmaster's Associations) fondato nel 1995 che riunisce 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei) è tornato a riunirsi per l'Annual General Assembly organizzata a Genova dal sindacato dei lavoratori marittimi USCLAC-UNCDIM-SMACD che rappresenta l'Italia all'interno dell'organizzazione.

L'occasione ha dato modo ad un gruppo di panelist provenienti da tutta Europa di affrontarsi e confrontarsi attraverso conferenze e convegni dedicati agli argomenti caldi del momento: la responsabilità dei comandanti in merito alle navi a guida autonoma (futuro non troppo lontano e per il quale esistono già, seppur pochi, progetti in 'servizio') e, naturalmente, la sicurezza e il futuro delle navi alimentate a gas naturale liquefatto (GNL).

Nonostante il ruolo dei 'masters' stia attraversando un periodo di grandi modifiche, dovute in larga parte alla forte spinta tecnologica e alla crescente automazione (soprattutto in questo settore), la loro professionalità – è emerso durante il convegno intitolato "Unmanned vessels: master ashore? The masters' responsibility" – rimane centrale.

"Siamo contenti di poter tornare a riunirci in persona". Così il Presidente dell'associazione Dimitar Dimitrov ha aperto le danze del secondo giorno di incontri, al quale si è unito in un ringraziamento anche il Comandante Claudio Tolomei, Presidente dell'USCLAC, sindacato fondato nel 1967 e che conta oltre 700 iscritti in Italia.

Prima dei relatori sono intervenuti anche il Sindaco di Genova Marco Bucci e il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini che hanno sottolineato come per il capoluogo ligure la Blue Economy sia di fondamentale importanza. "60.000 posti di lavoro sono riconducibili al porto e questo denota la sua centralità" ha commentato Bucci.

Michele Martelli, Professore Associato al DITEN - Dipartimento



di Ingegneria Navale dell'Università di Genova, Andrea Leboffe, Naval Ships Operations Manager del RINA, Leendert Bal, Head of Safety, Security and Surveillance dell'EMSA - European Maritime Safety Agency – e Giacomo Gavarone, Presidente del Gruppo Tecnico Risorse Umane e Relazioni Industriali di Confitarma nonché armatore della Rimorchiatori Riuniti, si sono susseguiti durante il primo workshop per fare il punto sulle tecnologie e le responsabilità dei comandanti quando si parla di "unmanned vessel", ovvero unità in guida autonoma.

Martelli ha aggiornato sullo stato dell'arte nell'ambito della ricerca, illustrando la timeline dell'impiego effettivo delle navi autonome e sottolineando "il forte interesse del settore marittimo per questa novità, che è già "ready to use" mentre Leboffe ha elencato i principali benefici che queste unità altamente tecnologiche possono portare all'industria, soffermandosi sul quadro normativo attuale e sui relativi cambiamenti in vista per i comandanti, il cui lavoro si sposterà sempre più "da bordo a terra" con il progressivo sviluppo e diffusione dei sistemi di controllo remoto. In particolare, Leboffe si è soffermato sui vantaggi derivanti da unità di questo tipo senza tralasciare quelli che sono ancora i punti da chiarire e sviluppare.

"Innanzitutto, quando si parla di benefici, ci sono delle riduzioni negli 'operation cost' visto che non esiste equipaggio e si può ottimizzare il controllo della flotta. Inoltre, le navi sono più piccole perché senza persone a bordo non ho bisogno di tutte le facilities di cui necessitano le altre navi e posso controllarle in remoto e ottimizzare l'utilizzo di energia a bordo".

Non sono tuttavia solo a favore le tesi che l'esperto del RINA ha enunciato. I principali 'punti di frizione' individuati da Leboffe sono la cybersecurity e la gestione di situazioni d'emergenza oltre allo stravolgimento completo dei General Arrangements che le newbuilding avranno.

"Adesso abbiamo persone qualificate a bordo per ciascuna situazione d'emergenza come può essere un incendio. Su una nave a guida autonoma questo non esiste e bisogna studiare come il sistema deve reagire a tale situazione".

Leggermente con il freno tirato sulla questione della guida autonoma è stato Giacomo Gavarone. Nonostante la sua società > 54



Claudio Tomei e Dimitri Dimitrov

&gt; 53

abbia acquisito la Keppel Smith Towage (proprietaria dell'unico tug a guida autonoma, Maju 510, costruito nel 2011 a Keppel Nantong), il manager genovese non "vede un tug senza una persona a bordo". Inoltre, "non ci sarà una vera riduzione dei costi nell'avere un tug autonomo, bensì vedo una riallocazione dei costi. Quello che si risparmia – infatti - dal non avere persone a bordo, lo si spende in tecnologia e nella manutenzione". Tuttavia, anche per Gavarone esistono diversi punti di forza delle nuove tecnologie che si stanno affacciando sul panorama mondiale.

"Innanzitutto possiamo controllare al meglio le emissioni e il consumo delle unità. Poi la sicurezza. Potremo permetterci di non avere equipaggi a bordo di navi che frequentano zone pericolose del mondo". Tutto sta – secondo quanto sottolineato da Gavarone – di che tipo di 'vessel si sta parlando'. "Ad esempio, un tug non ha bisogno di ridurre i propri spazi (conseguenza della riduzione del personale di bordo), ma altre tipologie di navi possono avere tale necessità".

Durante il secondo workshop l'attenzione si è spostata, invece, su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a GNL (gas naturale liquefatto). Ad intervenire per primo è stato Stefano Messina, Presidente di Assarmatori, che ha evidenziato l'importanza di questo combustibile che alimenta ormai il 25% del totale delle navi.

"Il gas naturale liquefatto sta passando dall'essere un fuel di transizione ad un elemento strategico per l'Italia e non solo. Il suo uso nel trasporto marittimo, come evidenziato da diversi recenti studi, consentirà una graduale transizione verso



Leboffe

combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell'impronta di carbonio dello shipping" ha commentato il numero uno di Assarmatori sottolineando tuttavia come "non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per arrivare ad emissioni zero". Messina ha anche analizzato come la guerra in Ucraina stia influenzando il mercato del GNL.

"Il conflitto russo-ucraino e le sue conseguenze economiche, infatti, hanno fatto diventare nei primi tre mesi di quest'anno l'Unione Europea il primo importatore mondiale di GNL: andando avanti di questo passo, a fine 2022 ne avremo importato 88,4 milioni di tonnellate, contro i 65,6 milioni del 2019, benchmark pre-pandemico. Questo rende concreta una notevole crescita della domanda di trasporto di gas naturale, con un aumento dei noli per le navi gasiere ed un incremento degli ordinativi nei cantieri per nuove costruzioni di questo tipo e per gli impianti gal-

leggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)".

A seguire sono intervenuti: il Comandante di Vascello Alberto Bottarel, Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Genova, che ha fornito un'ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l'uso del Lng come carburante; il comandante Massimo Garbarino, il quale ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo; Giampiero De Cubellis, Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, che si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo); Il professor Massimo Figari, del DITEN di Genova, che ha fatto luce sulle principali caratteristiche tecniche delle navi a Lng e a metanolo, ribadendo la necessità di una formazione molto specifica e continua per gli equipaggi.

