

Navi smart, meno marittimi

Nuove professioni a terra

C'erano una volta le navi con gli equipaggi. E ci sono ancora, anche se il rapporto fra dimensioni delle unità e persone imbarcate è radicalmente cambiato. Adesso, a

sconvolgere ancor più velocemente gli assetti e l'organizzazione del lavoro a bordo ci si è messo pure il Covid. Lo scenario, però, potrebbe non essere del tutto negativo. An-

zi, proprio la tecnologia e l'automazione che stanno riducendo il numero dei marittimi potrebbero favorire la crescita delle nuove professioni.

di Massimo Minella ● a pagina 5

L'ECONOMIA DEL MARE E IL VIRUS

Arrivano le navi smart

equipaggi ridotti

più gente a terra

Il contagio sta modificando velocemente le dinamiche del lavoro a bordo
Cambia l'organizzazione, ma decisivo sarà il saldo finale degli occupati

di Massimo Minella

C'erano una volta le navi con gli equipaggi. E ci sono ancora, anche se il rapporto fra dimensioni delle unità e persone imbarcate è radicalmente cambiato. Adesso, a sconvolgere ancor più velocemente gli assetti e l'organizzazione del lavoro a bordo ci si è messo pure il Covid. Lo scenario, però, potrebbe non essere del tutto negativo. Anzi, proprio la tecnologia e l'automazione che stanno riducendo il numero dei marittimi potrebbero favorire la crescita delle nuove professioni che chiedono la presenza di figura specializzate a terra per il governo delle operazioni in mare. Sono le navi smart, quelle che in prospettiva potrebbero anche non avere più marittimi, secondo i progetti già avviati da qualche tempo e che ha visto di recente scendere in campo anche Fincantieri, al lavoro su un progetto di unità "unmanned", cioè appunto senza marittimi a bordo, con la nave governata soltanto da terra.

Possibile? L'unica certezza, al momento, è che le cose cambiano in fretta anche in mezzo al mare. Basta dare un'occhiata a ciò che ac-

caduto in meno di un secolo. Nel 1926, ad esempio, una nave viaggiava con un equipaggio di 250 persone. Nel 2000 si era scesi a un numero fra 15 e 20 e già nel 2025 l'automazione potrebbe farlo scendere a meno di 5.

Ad analizzare il fenomeno e le sue implicazioni BlueMonitorLab che non si è limitata a osservare ciò che accade a bordo, ma ha messo in relazione la navigazione con i principali fattori di cambiamento, vale a dire le "control room" che consentono di governare le operazioni da terra e la manutenzione.

«L'effetto Covid – riflette BlueMonitorLab dopo un'analisi comparata dei più recenti studi in materia – ha impresso un'ulteriore accelerazione alla progettazione non tanto delle unmanned vessels, quanto alla realizzazione di sale di controllo di terra che siano in grado di definire e "ordinare" alla nave l'adozione dei parametri più convenienti, più sicuri e più sostenibili, nella sua gestione in navigazione».

Dinamiche che possono presentare anche effetti positivi se si prendono in esame, ad esempio, parametri come il consumo di car-

burante, la scelta delle rotte più sicure e meno "impattanti" sulla nave, «anche attraverso un'analisi costante delle condizioni meteo-marine e quindi un adattamento "in remoto" delle rotte».

C'è poi un altro aspetto centrale in questa riflessione, gli incidenti in mare, direttamente collegato con la prospettiva di crescita dell'interscambio via mare che entro il 2030 supererà di un terzo i dati attuali, arrivando a 74 miliardi di tonnellate migliaia. Che accadrà con l'aumento dell'automazione navale che ridurrà il numero dei membri dell'equipaggio? Oggi, spiega BlueMonitorLab nella sua analisi «il 90% degli incidenti e delle collisioni in mare sono riconducibili all'errore umano e che – secondo le più recenti proiezioni effettuate nel mercato assicurativo – si traducono in claims e danni quantificabili in 1,4 miliardi di dollari all'anno».

Secondo il presidente Marine di Rolls-Royce, Mikael Makinen «l'entrata in esercizio delle "smart vessels", le navi intelligenti gestite attraverso un costante interfaccia con control room a terra, sarà in grado di migliorare del 90% le performance economiche dell'indu-

stria logistica e marittima e di incrementare in modo significativo il fatturato del settore».

Il taglio dei costi, garantito con l'impiego di personale low cost a bordo, genera risparmi rispetto al passato, fino al 60% del costo del lavoro, ma quanto incide questo fattore in termini di sicurezza? Non è più corretto puntare su una formazione che specializzi il personale marittimo a bordo, vero punto di forza dell'economia del mare? Gli interrogativi restano e si confrontano con i dati. Di certo l'automazione spinta potrebbe ridurre del 90% il costo del lavoro diretto on board, ma a bilanciare questo, spiega l'indagine, ci sarebbe la crescita di nuove filiere occupazionali. «Il mercato delle navi a forte automazione dovrebbe crescere da 5,5 miliardi del 2018 a 12,5 miliardi nel 2030 per poi registrare una vera e propria impennata, impattando sulla sicurezza, sulla capacità di monitorare le condizioni del carico, di implementare misure di risparmio energetico, garantire la migliore performance dei motori, ridurre l'errore umano e aumentare la capacità di carico delle navi grazie a equipaggi molto ridotti» chiude la ricerca. Il futuro è già qui.

La ministra dei Trasporti



Paola De Micheli ministra dei Trasporti e delle Infrastrutture sta monitorando con il suo staff la situazione dei marittimi a bordo

La titolare del Lavoro



Nunzia Catalfo titolare del dicastero del Lavoro e delle Politiche Sociali sta valutando la nuova organizzazione del lavoro sulle navi e a terra

“
Nel 1926
c'erano
250 persone,
nel 2000
fra 15 e 20
e già nel
2025 sulle
unità di
ultima
generazione
verrà
abbattuto il
numero a
meno di 5
”

► **A bordo**
Cambia rapidamente l'organizzazione del lavoro e da questo punto di vista il virus ha accelerato le dinamiche

