



## 27th CESMA GENERAL ASSEMBLY- “Comandanti di navi, in arrivo molti cambiamenti”

**La 27esima assemblea generale del CESMA conferma la sempre maggiore responsabilità dei vertici di bordo, che si trovano ad affrontare la sfida delle nuove tecnologie**

*I comandanti di navi sono sempre più responsabilizzati e, anche se il loro ruolo sta attraversando un periodo che porterà a grandi modifiche a causa dell'avanzamento tecnologico e della crescente automazione, la loro professionalità resterà centrale, a garanzia dei soggetti che operano nel settore marittimo*

Genova, 6 maggio 2022 - Sono le principali indicazioni emerse dal 27esima assemblea generale del **CESMA-Confederation of European Shipmasters' Associations**, organismo fondato nel 1995 che raggruppa ben 21 associazioni nazionali di comandanti di navi da 16 paesi europei, per un totale di alcune migliaia di professionisti rappresentati.

L'assemblea, a carattere internazionale, si è tenuta a Genova nei giorni 5 e 6 maggio ed è stata organizzata 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*), che rappresenta l'Italia all'interno del CESMA.

Il sindacato USCLAC conta oltre 700 iscritti in Italia, in gran parte comandanti, direttori di macchina e ufficiali di bordo, e ha sede a Genova, dove è stato fondato nel 1967, oltre ad un ufficio a Viareggio.

L'assemblea è stata aperta dai saluti del presidente USCLAC, comandante **Claudio Tomei**, e del comandante **Dimitar Dimitrov**, presidente del CESMA.

Sono seguiti gli interventi delle autorità, a cominciare dal sindaco di Genova **Marco Bucci**, dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, **Paolo Emilio Signorini**, e dal Direttore Marittimo della Liguria della Capitaneria di Porto-Guardia Costiera, contrammiraglio **Sergio Liardo**.

Dopo un intervento del presidente dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, **Eugenio Massolo**, che ha presentato la propria offerta formativa per gli studenti con particolare riguardo per i corsi destinati alle figure apicali di bordo, l'assemblea del

CESMA è entrata nel vivo con i due workshop.

### **Workshop sulle navi autonome**

Il primo era dedicato al tema delle navi a controllo remoto, vale a dire operate senza equipaggio (*unmanned vessels*), una realtà che è già effettiva nello shipping, fra novità tecnologiche e normative da adeguare.

In apertura dei lavori **Michele Martelli**, professore associato al *DITEN - Dipartimento di Ingegneria Navale* dell'Università di Genova, 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".

**Andrea Leboffe**, Naval ships operations manager del RINA, ha poi elencato i principali benefici che le navi autonome 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.

E' stata poi la volta di **Leendert Bal**, Head of Safety, Security and Surveillance dell'*EMSA - European Maritime Safety Agency*, che ha aggiornato circa le più recenti discussioni in ambito *IMO - International Maritime Organization* sulle navi senza equipaggio e le attività che l'EMSA sta portando avanti al riguardo.

In chiusura **Giacomo Gavarone**, presidente del gruppo tecnico Risorse umane e Relazioni industriali di Confitarma, ha analizzato il tema dal punto di vista dell'importanza del fattore umano.

### **Workshop sulle navi a Lng**

Nel pomeriggio l'attenzione si è spostata su un altro argomento di grande attualità e cioè le navi a propulsione a Lng (gas naturale liquefatto), oggetto del secondo workshop.

Secondo **Stefano Messina**, presidente Assarmatori, *"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 combustibili carbon neutral, permettendo sin da subito la necessaria decrescita dell'impronta di carbonio dello shipping. Inoltre, si sta evolvendo gradualmente verso quote crescenti di bio-gas, ancora più sostenibili a livello ambientale: parliamo quindi di un fuel di transizione e in transizione. Aspetti di cui tenere conto anche alla luce delle recenti risultanze del rapporto elaborato dagli esperti coinvolti dal MIMS nell'ambito della Struttura per la transizione ecologica della mobilità e delle infrastrutture (STEMI), che hanno evidenziato in estrema sintesi come, per il nostro settore, non esistano al momento soluzioni pronte ed efficaci per*

*arrivare ad emissioni zero”.*

*“Ma non è tutto. 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. A parte i ragionamenti sul Gas Naturale Liquefatto come combustibile alternativo per il trasporto marittimo, quindi, 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 galleggianti di stoccaggio e rigassificazione FRSU (Floating Regasification and Storage Unit)”, ha concluso Messina.*

Il Capitano di Vascello (CP) **Alberto Bottarel**, Capo servizio Sicurezza della Navigazione della Capitaneria di porto di Genova, ha poi fornito un’ampia panoramica delle normative internazionali che oggi regolano l’uso del Lng come carburante, con riferimento alle convenzioni SOLAS e STCW e alla speciale formazione richiesta agli equipaggi che operano sulle navi che utilizzano questo sistema di propulsione, in conformità all’IGF code.

Il comandante **Massimo Garbarino** ha raccontato la propria esperienza al comando di navi di questo tipo. Secondo Garbarino, che vanta molti anni di esperienza soprattutto con Costa Crociere, la principale differenza delle navi a Lng rispetto a quelle tradizionali è la maggiore cautela necessaria quando ci si trova nelle aree marittime più trafficate. Questa viene però ampiamente compensata dai grandi benefici ottenuti in termini ambientali (meno consumi ed emissioni) e di operabilità.

**Giampiero De Cubellis**, Head of Strategic Account Management di Wartsila, Marine business, si è concentrato sul processo di transizione verso i nuovi carburanti (compresi idrogeno, ammoniaca e metanolo) in ambito navale e sulla loro disponibilità, toccando anche il tema delle infrastrutture necessarie in questa fase di passaggio, che sarà *“lenta ma inarrestabile”*.

Nel chiudere i lavori del workshop il professor **Massimo Figari**, anch’egli del DITEN dell’Università di Genova, 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 che lavoreranno a bordo di questi mezzi di nuova generazione.