

Navi-drone, c'è la rete: in 10 anni equipaggi a terra

Gara tra big per la presentazione del primo prototipo
L'esperto: «Risparmio di 9,9 milioni di dollari per unità»

IL CASO

ALBERTO QUARATI

GENOVA. A fine anno l'Inmarsat, società intergovernativa che gestisce il sistema satellitare intorno al globo, metterà in funzione il terzo satellite Global Xpress, posizionato 35.400 chilometri sopra l'Oceano Pacifico, che garantirà in ogni punto del mare la connessione satellitare ad alta velocità. L'ex monopolista delle comunicazioni spaziali completa così l'infrastruttura necessaria per sviluppare le navi drone: perché un'unità senza equipaggio possa navigare, era necessaria una rete di comunicazione senza buchi.

Il debutto della nave drone commerciale è fissato entro 10 anni, secondo la previsione delle società che ne stanno sviluppando la tecnologia: Inmarsat, Rolls-Royce Marine, l'ente di classifica Dnv-Gl, il consorzio Munin - finanziato dall'Ue per 3,5 milioni di euro - che a giugno si è riunito ad Amburgo per analizzare il lavoro dal 2012 a oggi.

In ambito sperimentale, quest'anno la società americana aerospaziale SpaceX ha varato due piattaforme marittime controllate da remoto per l'atterraggio di mezzi spaziali ("Just Read the Instructions" e "Of Course I Still Love You").



Un'immagine di come saranno le portacontainer drone secondo Rolls Royce ROLLS ROYCE HOLDINGS

Ma il vero vincitore della sfida sarà chi per primo brevetterà il mercantile-drone. Oggi mediamente il costo del personale a bordo pesa sulla gestione operativa per il 45%: col carburante, si tratta della spesa più alta, ma a differenza di quest'ultimo, anche di quella più direttamente comprimibile. Così da sempre, una larga parte dell'industria ha spinto per la riduzione degli equipaggi, e la tecnologia è venuta incontro a queste aspirazioni:

nel 1850 un mercantile impiegava in media 250 persone, oggi meno di 25.

Al Munin (Maritime Un-

NEGLI STATI UNITI

La società
aerospaziale
SpaceX
già usa battelli
teleguidati

manned Navigation through Intelligence in Networks) sono state analizzate le variabili del progetto: gestione automatizzata su ponte, sala macchine, banchina, controlli da remoto, e sono state condotte le analisi sotto il profilo legale e sotto quello economico, che è poi l'aspetto che sancirà o meno il successo di questa tecnologia.

Secondo Lutz Kretschmann, ricercatore associato del consulente marittimo tedesco Fraunhofer Cml, il beneficio

45%

dei costi operativi
il peso del personale
sulla gestione
di una nave-tipo

10,4

milioni di dollari
il costo per aree
e servizi al personale
su una bulker Panamax

economico non deriverebbe unicamente dal taglio dei costi del personale (una parte del quale dovrebbe essere riassorbito da terra per la gestione da remoto della flotta, atteso che una singola squadra di persone potrebbe governare più navi) ma anche dall'eliminazione del cassero, e con questo degli spazi dedicati al personale. Ulteriore risparmio deriverebbe dal mancato attrito del cassero con l'aria, dalla riduzione del peso della nave, dall'assenza dei consumi di carburante generati dai servizi di bordo.

Negli ultimi 12 anni - spiega Kretschmann - il costo medio per la realizzazione di una rinfusiera Panamax (294 metri di lunghezza, 32 di larghezza, 60-80 mila tonnellate di portata lorda) cioè una delle navi più diffuse nella navigazione oceanica, è stato di 34 milioni di dollari. Su questi, è stato calcolato che a costi attuali i risparmi generati dall'assenza degli apparati per l'equipaggio ammontano a 10,4 milioni di dollari, 5,4 quelli derivati da una migliore efficienza energetica. A questi risparmi andrebbero tolti 3,4 milioni per i costi di costruzione maggiorati e 2,5 milioni per i servizi a terra. In sostanza, il risparmio sulla costruzione è stimato sui 9,9 milioni di dollari.

quarati@ilsecoloxix.it