



Si rafforza la “storia d’amore” fra il mare e LNG, il gas naturale liquefatto. La Princess Cruises, famosa per la nave da crociera sulla quale venne girata Love Boat, la famosa serie televisiva degli anni ’70 e ’80, ha commissionato ai cantieri di Monfalcone due nuovi giganti del mare che saranno alimentati primariamente a LNG. Una conferma delle ottime prospettive del LNG nel settore del trasporto marittimo che riceverà un forte impulso dall’entrata in vigore nel 2020 delle nuove normative ambientali da parte dell’International Maritime Organization (IMO).

LNG E MARE, ORMAI è “STORIA D’AMORE”

“Love Boat” va a LNG. La Princess Cruises, famosa per la nave da crociera sulla quale venne realizzata la famosa serie televisiva degli anni ’70 e ’80, ha scelto Fincantieri per costruire due nuove navi da crociera a doppia alimentazione sfruttando proprio LNG, come combustibile primario. I due nuovi giganti del mare saranno pronti tra il 2023 e il 2025 e rappresenteranno il fiore all’occhiello della flotta dell’azienda di proprietà della Carnival Corporation & plc, sia per grandezza che per sostenibilità. Il cantiere scelto è quello di Monfalcone, in Friuli Venezia Giulia, riconosciuto da decenni come eccellenza del settore.

Numeri e previsioni

Il numero di passeggeri che potranno essere ospitati dalle due navi sarà di circa 4.300 unità e il peso che verrà raggiunto arriverà a toccare le 175 mila tonnellate. Questi sono i primi dati di un progetto che promette di essere all’avanguardia per quanto riguarda il design, le tecnologie e i servizi offerti. Nei prossimi mesi verranno svelati altri particolari sulla struttura, sui costi e sul consumo dei due transatlantici. Quella del LNG, del resto, è una via che è stata imboccata da diverse compagnie nel mondo. In Canada, ad esempio, Davie Shipbuilding, il più grande cantiere navale del Paese, ha dichiarato di aver recentemente avviato la costruzione, per la Société des traversiers du Québec, del primo traghetto alimentato a LNG dell’America del Nord. Armand Imbeau II, questo il nome, sarà lungo 30 metri e potrà trasportare fino a 110 veicoli disposti in più file. Sarà inoltre dotato di rompighiaccio che permetterà alla nave di muoversi lungo il fiume St. Lawrence, uno dei luoghi più suggestivi e turistici del Canada.

IMO: le restrizioni alle emissioni guidano il cambiamento

Nel 2016 l’International Maritime Organisation (IMO) ha annunciato nuovi standard per ridurre il contenuto di zolfo nei combustibili marini entro il 2020. Nelle nuove condizioni il combustibile marino dovrà avere un contenuto di zolfo non superiore allo 0,5% rispetto al 3,5% attuale.

Queste restrizioni favoriranno una crescita del LNG nel settore marino.

There are currently 246 confirmed LNG fuelled ships, and 110 additional LNG ready ships

Yearly development of fleet



Ad oggi esiste una flotta alimentata ad LNG di 120 navi e più del 60% di queste sono basate in Europa che insieme agli Stati Uniti è stata la prima a creare aree con restrizioni delle emissioni più stringenti rispetto al resto del mondo.

La flotta è cresciuta negli anni passati del 20% all'anno ed ad oggi esiste un "order book" di dimensioni simili alla flotta esistente.

Per lo sviluppo del mercato LNG sarà fondamentale sviluppare le infrastrutture di bunkering e

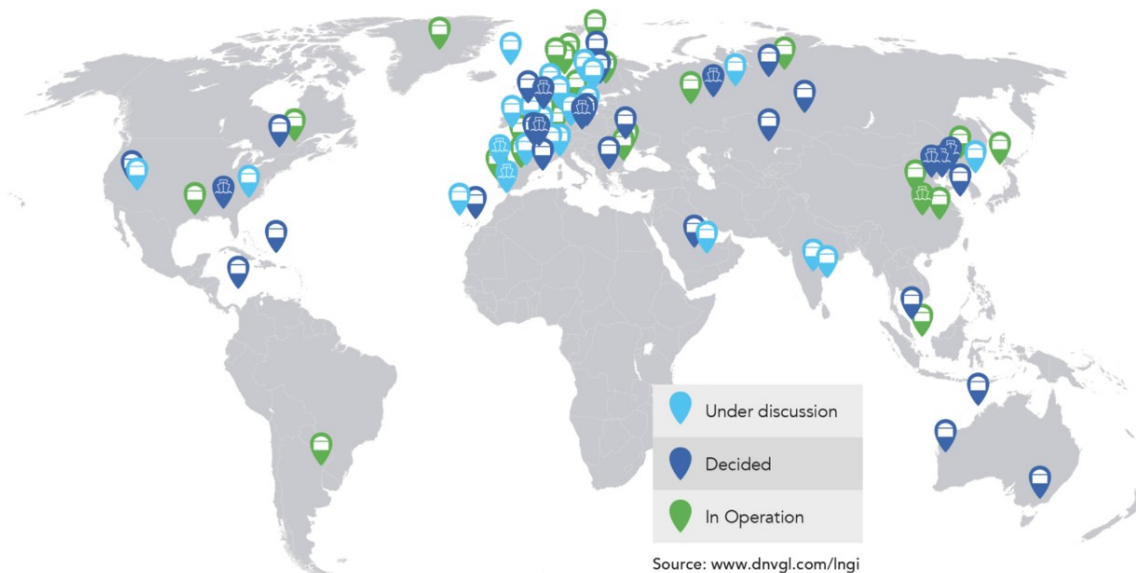
le iniziative in tal senso si stanno moltiplicando. Ad oggi le infrastrutture di LNG sono concentrate nelle aree con restrizioni alle emissioni più stringenti (aree ECA) e con accesso ad LNG da rigassificatori, stoccaggi e facilities portuali adatte in particolare:

- North west Europe (in particolare I porti di Rotterdam, Stoccolma e Zeebrugge)
- US Gulf and East coast (I porti di Jacksonville e Fourchon)

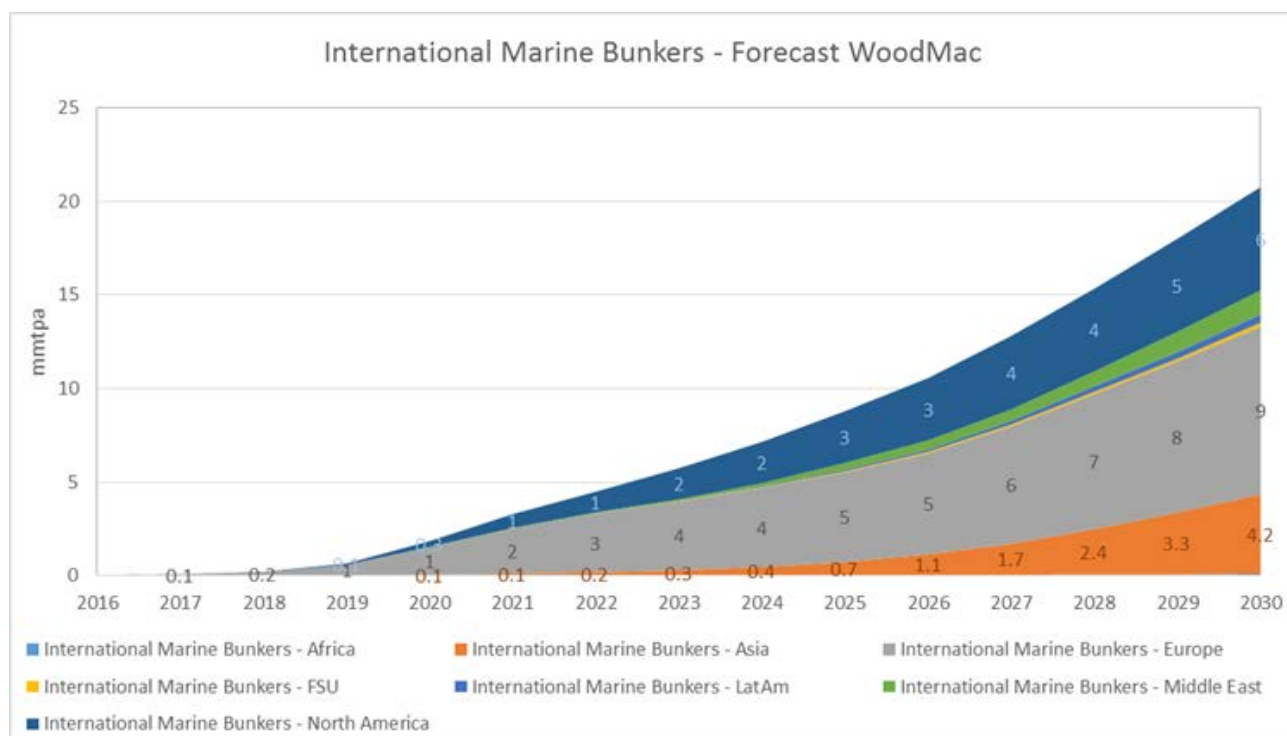
Ma anche nei porti chiave dei mercati asiatici si stanno sviluppando le infrastrutture rilevanti, come ad esempio Singapore o I grandi porti nell'est della Cina per esempio Ningbo-Zhoushan, il più grande porto per cargo.

Da questo punto di vista le navi da crociera, i traghetti e le navi cargo rappresentano un enorme occasione per il LNG a causa della loro navigazione su rotte predefinite.

In aggiunta molti analisti sottolineano che l'aumento del commercio di gas naturale liquefatto faciliterà lo sviluppo di una catena di approvvigionamento con le chiatte di GNL che andranno a rappresentare uno strumento flessibile per lo sviluppo di una rete di distribuzione più capillare.



Secondo WoodMac a fronte di un consumo ad oggi ridotto del LNG in ambito marittimo ci si aspetta una importante crescita per arrivare a circa 10 Mtpa nel 2020 e oltre 20 nel 2030.



Cos'è l'LNG

Il gas naturale liquefatto è essenzialmente gas naturale che è stato ridotto allo stato liquido mediante un processo di raffreddamento ad una temperatura di -162° Celsius. Attraverso questa trasformazione il gas subisce una riduzione di volume tale da essere facilmente caricato a bordo di navi cisterna e portato ovunque. LNG è inodore, non tossico e non corrosivo e quando esposto all'ambiente evapora rapidamente, senza lasciare residui sull'acqua o sul suolo. Puntare sul LNG significa scegliere un indirizzo sostenibile volto a proteggere il futuro del nostro mondo.