



Danimarca: Bimco, analisi sullo sviluppo del carburante LNG e l'incidenza su porti e navi

Bagsværd, 27 Dicembre 2013 – Nessuno ha suggerito che l'emergere dell' LNG come combustibile marino avrà uno sviluppo rapido, anche se in alcune zone come la costa norvegese, la volontà politica e la disponibilità di GNL in prossimità hanno contribuito a introdurre una serie di traghetti nazionali alimentati con il gas liquido. Ma ci sono segni altri che la lenta marcia del GNL nel mercato combustibili per uso marittimo sta progressivamente raccogliendo adesioni.

Mentre un grande traghetto è già in funzione nel Baltico con altri in ordine, ora ci si avvia con diversi ordini per le macchine LNG – che alimentano per le grandi navi da carico di bandiera degli Stati Uniti. Due ex vettori del trasporto delle chiatte, ancora a vapore – turbina azionata, devono essere adattati da Horizon Lines con diesel GNL – alimentato, con una agevolazione speciale per il macchinario da importare per queste navi in base al Jones Act. Ci sono anche due nuove navi 26.000 DWT che sono stati ordinati dall'operatore statunitense Crowley per il suo servizio tra la Florida e Puerto Rico, anche in questo caso sarà applicata Jones Act.

Queste due navi, ordinate al cantiere VT Halter Marine saranno progettati da Wartsila e sarà un motore a configurazione "ibrida" per i Ro / Ro. È un'esperienza di progettazione che sembra destinato a essere esportato altrove.

Nel frattempo, una joint venture tra registro del Lloyd e Nantung KHI Ship Engineering della Cina è stato firmato un accordo che vedrà il cantiere cinese, insieme con la società di classificazione inglese, di sviluppare una nave da carico generale multi- alimentato, di circa 28.000 DWT, che sarà in grado di funzionare con LNG come una delle opzioni. Il progetto mirerà a dimostrare la fattibilità e la sostenibilità di una tale nave, guardando in particolare agli elementi di sicurezza dei diversi combustibili e le emissioni di bunkeraggio di tali navi in tutta sicurezza.

E che dire della mancanza di "infrastrutture" LNG che è ovviamente necessaria, prima che questo combustibile può rivelarsi un'opzione fattibile per le navi che operano al di fuori delle aree in cui il combustibile è prontamente disponibile? Anche qui ci sono sviluppi in atto che sembrano suggerire la progressiva comparsa di una rete di stazioni di rifornimento. Ci sono, ad esempio, progetti di bunkeraggio LNG a Singapore.

In Europa, solo la scorsa settimana c'è stata una riunione del Consiglio dell'Unione

europea , il Parlamento europeo e la Commissione , che considerava una proposta di direttiva sulla realizzazione di infrastrutture per carburanti alternativi . La tesi emersa per favorire l'uso di carburanti alternativi (e perfino come un obbligo) i principali porti d'Europa per consentire di mettere in atto impianti di rifornimento di GNL , che si ritiene avra' un lungo cammino per convincere i proprietari sulla fattibilità di questo combustibile alternativo pulito . Inoltre considerato un requisito prioritario per i porti di essere legalmente obbligati a fornire "side shore" di energia elettrica per consentire alle navi di " freddo ferro " , quando sono a fianco in fase di rifornimento.

European Sea Ports Organisation ha suggerito che una tale rete di carburanti alternativi deve essere distribuito entro il 2020 nei porti principali prescelti se la direttiva zolfo è quello di lavorare correttamente . Essa suggerisce inoltre che saranno necessari accordi di co - finanziamento . Il GNL può rivelarsi un combustibile conveniente a lungo termine , tale è la sua disponibilità globale . Tuttavia, la fornitura di una per tutte quelle norme di sicurezza ,per infrastrutture adeguatamente regolamentate , richiede una la migliore esperienza di progettazione e un grande acume commerciale .

Fonte : BIMCO