

# IL SECOLO XIX

LUNEDÌ 9 GENNAIO 2012

AI CANTIERI STX NEL 2011 MAXI-ORDINE PER UN FERRY DA OLTRE 300 MILIONI DI DOLLARI

## Dopo i traghetti, le navi da crociera: lo shipping va a tutto gas

La previsione dei manager Aida: «Prime unità cruise a Lng tra 5-10 anni». Ma l'incognita sono i sistemi di alimentazione nei porti

**SAMUELE CAFASSO**

**GENOVA.** Una nave da crociera alimentata a Lng. Qualche anno fa sembrava fantascienza, roba da libro dei sogni. Oggi, invece, è una prospettiva concreta tanto che Bastian Tesching, environment manager di Aida Cruises, prevede che la prima unità alimentata con il gas in alternativa al normale combustibile possa vedere la luce nei prossimi cinque, massimo dieci anni.

Con il petrolio oltre quota 100 dollari e la stretta sulle emissioni che impongono l'uso di combustibili a basso contenuto di zolfo, accelerano i progetti "verdi" per il turismo sui mari e, in pole-position, ci sono i cantieri Stx, forti del-

l'esperienza accumulata nella costruzione di traghetti per il Nord Europa. L'Italia, invece, sembra al momento scoperta su questo versante: non ha mai prodotto ferry che possano essere alimentati a Lng e, ufficialmente, non esistono prototipi di nuove unità da crociera con sistemi di alimentazione verde.

Eppure le alternative "verdi" non paiono più semplice fantascienza. A certificarlo è la European Cruise Council, l'associazione che riunisce gli operatori crocieristici europei che, nel suo rapporto 2011-2012, dedica un intero capitolo al gas liquefatto come sistema di alimentazione, chiedendosi se sia la soluzione per il futuro.

Le incognite, in realtà, sono mol-



Viking Line è l'armatore del traghetto a Lng ordinato a Stx

te. I sistemi di alimentazione, ad esempio, visto che oggi solo alcuni porti del Nord Europa sono in grado di rifornire traghetti a Lng. Poi c'è tutta la questione della sicurezza: il registro navale tedesco, Germanischer Lloyd's, sta iniziando a muoversi per fornire linee guida. «Come garantire la sicurezza - spiega Tesching - è un tema chiave, specialmente se pianifichi di usare il gas liquefatto mentre la nave è in navigazione». Più semplice, invece, l'alimentazione da terra, quando la nave è attraccata in porto. Per questo ad Aida pensano di costruire, come primo passo, una nave con motore misto per poter funzionare con il gas in porto e con il normale combustibile in mare. Un primo passo verso una nave alimentata a

Lng che potrebbe vedere la luce «magari non nei prossimi tre anni, ma certamente nei prossimi cinque o dieci».

Anche perché nel frattempo i traghetti fanno da apripista. Stx Finland ha incamerato nel 2011 un ordine da 314 miliardi di dollari per una unità ferry che verrà consegnata nel 2013 esclusivamente alimentata a Lng e che verrà impiegata nelle rotte tra la Finlandia e la Svezia. La nave è in grado di trasportare 2.800 passeggeri in 880 cabine, più un equipaggio di 200 persone. Inoltre sono previsti 1.275 metri lineari di stiva per il cargo e altri cinquecento metri per le auto dei passeggeri.

cafasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA