

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Una nave ‘sirenetta’ ultrainnovativa per la flotta di Cma Cgm

Nicola Capuzzo · Friday, February 16th, 2024

L’armatore francese Cma Cgm ha reso noto di aver preso in consegna Cma Cgm Mermaid, la prima nave di una serie di 10 nuove navi portacontainer da 2.000 Teu alimentate a gas naturale liquefatto, che sarà progressivamente dispiegato nel Mediterraneo e nel Nord Europa.

Il design particolare di queste unità permetterà, secondo Cma Cgm, migliorarne l’efficienza energetica e le prestazioni ambientali, con ‘emissione di fino al -20% di CO2 in meno rispetto a una nave di dimensioni simili con un design a combustibile marittimo convenzionale (olio a bassissimo contenuto di zolfo). La consegna si inserisce in un programma di rinnovamento flotta da 15 miliardi di euro, che dovrebbe portare il terzo liner del mondo all’obiettivo Net Zero Carbon entro il 2050: “Entro il 2028, quasi 120 navi saranno alimentate da energie a basse emissioni di carbonio” ha spiegato una nota.

Le navi di classe Mermaid sono state progettate in stretta collaborazione con lo stabilimento navalmeccanico di Saint Nazaire Chantiers de l’Atlantique, con la società di ingegneria danese Odense Marine Technique, che ha ulteriormente convertito il concetto in un prototipo industriale, e con la francese Gtt per l’impianto del carico, mentre la realizzazione è avvenuta e avverrà presso i coreani Hyundai Mipo Dockyard.

“Una delle caratteristiche originali del progetto è il rapporto tra 204,29 m di lunghezza e 29,6 m di larghezza per migliorare le prestazioni idrodinamiche e aerodinamiche delle navi. Sono anche le prime navi della flotta CMA CGM con sovrastrutture nella parte anteriore. Così, posizionati nella parte anteriore, la plancia e gli alloggi garantiscono migliori prestazioni aerodinamiche e una maggiore capacità di carico rispetto ad un’architettura convenzionale. Una nuova prua diritta quasi invertita con bulbo di prua integrato offre anche migliori prestazioni idrodinamiche per ridurre il consumo di carburante del 15% per viaggio” ha spiegato una nota.

Oltre all’alimentazione a Gnl, poi, “queste navi dual-fuel possono anche trasportare biogas (-67% eq. CO2) prodotto da rifiuti organici e sono convertibili in e-metano (-85% eq. CO2) prodotto da idrogeno decarbonizzato. Le 10 nuove navi portacontainer saranno inoltre dotate di un alternatore accoppiato al motore di propulsione principale, che fornirà l’energia necessaria per alimentare gli impianti elettrici di bordo una volta in mare. L’ultima eccezionale innovazione in questa nuova generazione di navi portacontainer è una delle celle a combustibile più potenti a bordo di una nave. È sulla buona strada per essere montato sull’ultima della serie, la cui consegna è prevista per

gennaio 2025. Poiché la cella a combustibile è alimentata da idrogeno con una capacità energetica di 1 MW, questa nave avrà zero emissioni una volta ormeggiata”.

Consegnate progressivamente tra febbraio 2024 e gennaio 2025, tra aprile e luglio, sei della serie si uniranno alla linea intra-nord-Europa per servire i porti baltici e scandinavi dagli hub di Amburgo e Bremerhaven. Le altre quattro navi si uniranno alla linea intramediterranea tra la fine di settembre e la fine di novembre.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, February 16th, 2024 at 9:00 am and is filed under [Cantieri, Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.