

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Cantieri navali francesi e danesi decisivi per l'export di gas russo

Nicola Capuzzo · Thursday, January 16th, 2025

Senza le manutenzioni prestate dallo stabilimento di Damen in Francia, a Brest, e dal cantiere danese Fayard, l'impianto russo di liquefazione del gas di Yamal farebbe fatica ad accedere a mercati cruciali durante l'inverno, quando i prezzi del gas nell'emisfero settentrionale sono ai massimi. Lo ha sottolineato alcuni giorni fa il Financial Times. I due cantieri hanno riparato 14 delle 15 flotte di petroliere Arc7 specializzate che distribuiscono i carichi da Yamal Lng, sulla costa settentrionale della Russia (controllato dalla russa Novatek e appartenente per il 20% al gruppo francese Total), secondo le immagini satellitari e i dati di tracciamento degli scali portuali di Kpler, una società di dati e analisi. Alcune navi hanno fatto scalo più volte.

“Se quei due cantieri navali fossero off-limits, metterebbero in discussione tutta la logistica di quell'impianto” ha affermato Malte Humpert, specialista High North News che ha monitorato i movimenti delle navi: “Potrebbero ottenere il servizio da qualche altra parte, ma ciò significherebbe allontanarsi molto dalla loro rotta”.

Otto delle petroliere hanno fatto scalo a Damen, mentre Fayard ne ha servite nove dall'invasione russa dell'Ucraina nel febbraio 2022. La maggior parte delle navi è di proprietà di compagnie energetiche e di navigazione, tra cui la greca Dynagas. Damen ha confermato di aver riparato “diverse navi coinvolte nel trasporto di Gnl russo”, ma ha aggiunto che ciò “rispettava rigorosamente la legislazione europea sulle sanzioni” e che “non era coinvolta nelle scelte di carico fatte dalle compagnie di navigazione che gestiscono queste navi. Non sono previste ulteriori riparazioni di queste navi Gnl per il prossimo periodo”. Fayard non ha invece risposto alle domande del quotidiano britannico.

L'eliminazione graduale del gas russo è un obiettivo politico centrale della Commissione europea. Tuttavia, il suo obiettivo di ridurre a zero l'uso di combustibili fossili russi da parte dell'Ue entro il 2027 è stato deviato da un aumento delle importazioni di Gnl russo, la maggior parte fornito da Yamal. Le attività delle navi e dei cantieri non sono sanzionate a causa delle esclusioni per il trasporto di gas (solo petrolio e carbone russo sono stati bloccati) e perché non sono battenti bandiera russa e le gasiere non sarebbero in grado di distribuire il loro carico senza la competenza tecnica e la manutenzione dei cantieri europei.

L'unica della flotta in servizio a Yamal a non aver fatto scalo in nessuno dei due cantieri è la

Christophe de Margerie, di proprietà della compagnia di navigazione russa sanzionata Sovcomflot. L'Ue ha accettato di sanzionare la nave stessa, come prima mossa per ostacolare le operazioni di Yamal Lng. Gli Stati Uniti hanno già colpito il progetto Yamal con ondate di sanzioni. L'incapacità della Christophe de Margerie di accedere ai cantieri di riparazione in Europa ha messo la nave fuori servizio per sei mesi, dimostrando la dipendenza delle navi Arc7 dal know-how e dai pezzi di ricambio europei, secondo Humpert.

Da Yamal, le navi possono navigare verso l'Europa o prendere la rotta del Mare del Nord, molto più lunga e pericolosa, verso la Cina. La rotta verso est può essere percorsa solo durante i mesi più caldi, nonostante Novatek, proprietaria di Yamal Lng, stia sperimentando una finestra di spedizione più lunga. Le navi cisterna Arc7 Lng sono state costruite in Corea del Sud a un costo di circa 333 milioni di dollari a nave, secondo una ricerca dell'Oxford Institute for Energy Studies. Sono lunghe più di 200 metri e possono trasportare circa 170.000 metri cubi di gas naturale con un sistema di propulsione progettato specificamente per navigare nel ghiaccio spesso.

Un mediatore marittimo europeo ha affermato al Financial Times che i suddetti cantieri francesi e danesi, che hanno bacini di carenaggio abbastanza grandi per le gasiere fuori misura, sono gli "unici in grado di gestire le Arc7 e allo stesso tempo sono situati nel posto giusto".

Come primo passo per affossare l'export di gas russo via mare, i paesi dell'Ue hanno concordato a giugno di vietare da marzo il trasbordo di Gnl russo. Ciò impedirà ai porti dell'Ue di essere utilizzati per spostare il gas dalle petroliere di classe ghiaccio alle navi regolari meno costose per la spedizione in altri paesi. Yamal avrebbe esportato 20,9 miliardi di metri cubi in Europa nel 2023, di cui circa un quarto è stato rispedito a destinazioni al di fuori del blocco. Le forniture da Yamal hanno costituito circa l'85-90% delle importazioni di Gnl russo dell'Ue secondo il think-tank Bond Beter Leefmilieu.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, January 16th, 2025 at 8:15 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.