

La domanda di Gnl sta esplodendo, è caccia ai mezzi per trasportarlo. Anche dalla Russia: gli stoccaggi Ue spingono le esportazioni di Mosca

## Gasiere, la grande corsa. Adesso costano quanto le navi di lusso

IL CASO

Alberto Quarati / GENOVA

Per l'Italia e l'Europa, il gas naturale liquefatto sarà uno dei mezzi più efficaci per diversificare le forniture e ridurre la dipendenza energetica dalla Russia. Come altri Paesi, anche il nostro per esempio ha acquistato rigassificatori per accogliere più metano proveniente da Qatar, Stati Uniti, Australia, Africa Occidentale e Settentrionale, in futuro Mozambico. Con una flotta globale di 639 unità per una portata di 97,3 milioni di metri cubi, gli armatori si stanno muovendo di conseguenza: in Italia, proprio ieri **d'Amico** ha annunciato l'ingresso nel settore, ma intanto grandi nazioni marittime come Corea del Sud, Grecia o Giappone stanno riempiendo di ordini i pochi cantieri al mondo, perlopiù in Cina e appunto Corea, che hanno la tecnologia per costruire gasiere di grandi dimensioni.

Secondo l'analisi di Bancosta Research, a giugno costruire una Lng-carrier con portata 170 mila mc costava 200 milioni di dollari (confronto: la "Seabourn Venture", non plus ultra delle navi da crociera di lusso appena realizzata da T.Mariotti di Genova è costata



**ENRICO PAGLIA**  
RESEARCH MANAGER  
GRUPPO BANCARIO COSTA

«Se il mercato volgesse al peggio, una parte degli ordini per portacontainer potrebbe essere convertito in gasiere»

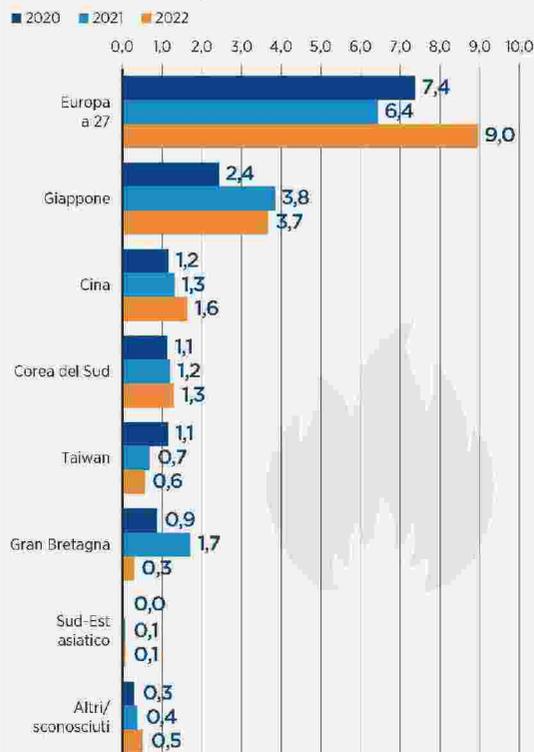
al gruppo Carnival 210 milioni). Non è nemmeno il prezzo più alto degli ultimi 10 anni, ma nel frattempo la produzione si è allargata: «Ci aspettiamo - spiega Enrico Paglia, Research Manager del gruppo Bancario Costa - un picco nel 2024, con 60 consegne, quasi tutte da 160-175 mila mc, per una capacità di oltre 10,5 mi-

lioni di mc. In tema di ordini, il 2021 è stato un anno record, con 74 unità ordinate, ma solo nei primi 6 mesi del '22 abbiamo registrato contratti per 66 navi. Oggi i cantieri in grado di costruire unità da 160-180 mila mc (la tipologia più richiesta, ndr) sono una decina in tutto il mondo. Per un nuovo player gli incentivi ad affacciarsi sul settore non mancano: domanda forte, prezzi alti e consegne da parte dei principali costruttori al 2026, anche se tecnologia e dimensioni rappresentano certo una barriera d'ingresso. È anche possibile - aggiunge Paglia - che una parte degli ordini per le grandi portacontainer possa essere convertito a Lng-carrier se il mercato delle portacontainer dovesse girare al peggio in tempi relativamente rapidi: del resto molti cantieri che costruiscono le portacontainer più grandi sono gli stessi che realizzano le gasiere di taglia maggiore».

I noli su base temporale (time-charter) della gasiere sono scesi dai picchi del 2011-2012, quando una nave noleggiata a breve termine poteva costare anche 130 mila dollari al giorno o 90 mila per contratti superiori ai 15 anni. Oggi per entrambe le forme contrattuali il nolo è poco oltre 80 mila dollari giornalieri,

## Le esportazioni di Gnl russo via mare

Primo semestre 2022 (milioni di tonnellate)



Fonte: Bancario Costa Research su dati Refinitiv

L'EGO - HUB

mentre le rate spot (noleggio per un singolo viaggio) hanno un andamento ciclico che negli ultimi 3 anni è andato dagli 11 mila dollari al giorno di maggio 2021 ai 430 mila di novembre dello stesso anno. «Le rate spot hanno un andamento stagionale, legato alla domanda di gas nell'emisfero boreale. Ci aspettiamo - dice Paglia - che i noli aumentino considerevolmente, specie se la capacità di liquefazione in export dovesse rispettare le attese. Lo sviluppo delle tensioni tra Paesi Nato e Russia saranno certamente il driver princi-

pale della domanda».

Dai dati Refinitiv esaminati da Bancosta, emerge che nel primo semestre dell'anno l'esportazione di Gnl via nave dalla Russia verso l'Ue è aumentata del 39,2% rispetto ai primi sei mesi del '21: 9 milioni di tonnellate, il 53% di tutto l'export di Gnl russo. Perché? «Finché è possibile - dice Paglia - l'Europa importa quanto più gas possibile per riempire gli stoccaggi. E pure se non sappiamo quanto gas potremo importare dalla Russia un domani, sin qui questo Paese è il fornitore storico dell'Europa». —

