SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Perotti ha fatto il punto sul work in progress di Sanlorenzo verso lo yacht carbon neutral

Nicola Capuzzo · Monday, January 23rd, 2023

Il cantiere Sanlorenzo si è presentato al Boot Düsseldorf con una conferenza stampa che, partendo dai driver del percorso strategico decennale annunciato al salone di Cannes lo scorso settembre, ne illustra gli avanzamenti compiuti fino ad oggi.

Dopo l'accordo esclusivo sottoscritto con Siemens Energy per lo sviluppo e l'integrazione di moduli combinati di reformer/fuel cell nel sistema di alimentazione delle funzioni di hotellerie su yacht tra 24 e 80 metri di lunghezza e dopo la decisione annunciata a settembre 2022 di sviluppare tale sistema sulle specifiche esigenze del nuovo 50Steel, il cantiere spezzino afferma che l'avanzamento del progetto procede in modo ottimale come da programma. "È infatti iniziata la fase di testing dei primi moduli reformer/fuel cell mentre la progettazione di base dei sistemi di alimentazione metanolo/acqua, gestione potenza, condensazione e ventilazione è appena stata conclusa. Al momento si sta procedendo all'approntamento dei componenti del sistema completo che a inizio 2024 verrà installato a bordo della prima unità 50Steel nel cantiere Sanlorenzo di La Spezia" ha fatto sapere il patron Massimo Perotti.

Allo stesso tempo, il team di progetto è impegnato nel risk assessment dell'intero sistema di generazione di energia dell'hotel insieme al Lloyd's Register. Una volta ultimata, questa innovativa applicazione rappresenterà il primo passo concreto nella generazione di potenza carbon neutral originata da combustibili di nuova generazione (E-methanol e bio-methanol) per l'intera industria nautica.

Al contempo Sanlorenzo sta già pensando ad un secondo passo: lo sviluppo di un sistema di generazione di energia carbon neutral, che preveda un sostanziale incremento della potenza sviluppata dai moduli reformer/fuel cell. "Ciò renderà possibile la navigazione a bassa velocità e ampio raggio in condizioni di carbon neutrality, tramite il sistema di propulsione ibrido, superando i limiti attuali dei sistemi, che in modalità zero emission (motori principali e generatori spenti) possono contare solo sulla modesta capacità energetica delle batterie" spiega il cantiere.

Sempre secondo quanto illustrato da Sanlorenzo e dal suo vertice Massimo Perotti questo secondo passo renderà necessario un salto tecnologico anche nella struttura e nella configurazione impiantistica dello yacht. Gli ingegneri del dipartimento Ricerca & Sviluppo e l'ufficio tecnico del cantiere insieme a Lloyd's Register affronteranno questa sfida focalizzandosi sullo sviluppo di

capienti serbatoi strutturali adatti al nuovo combustibile. Questi saranno compatibili con i ristretti spazi disponibili a bordo e terranno conto delle rigide normative attualmente applicate alle grandi navi per il trasporto del metanolo.

Il traguardo finale per Sanlorenzo prevede un terzo passo ancora più ambizioso: la progettazione e la realizzazione di un superyacht alimentato unicamente a metanolo verde. La generazione della potenza necessaria alla navigazione alla massima velocità non sarà più quindi vincolata a motori Diesel a gasolio, si baserà bensì su una combinazione di fuel cell e motori a combustione interna alimentati a metanolo verde.

Questi dunque i progressi che permetteranno a Sanlorenzo di raggiungere gli obiettivi di sostenibilità prefissati per questa decade.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Monday, January 23rd, 2023 at 11:00 pm and is filed under Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.