SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

L’idrogeno inizia a farsi largo nello yachting in Italia partendo dai marina

Nicola Capuzzo · Thursday, April 18th, 2024

Genova – Che l’utilizzo dell’idrogeno cosiddetto “verde” sia destinato a diventare una realtà nello yachting lo testimoniano i numerosi investimenti, annunciati e in corso, in primis sulle infrastrutture ma anche nei prototipi dei cantieri. Al Sea You, in corso al Marina Genova, se ne è parlato durante la tavola rotonda intitolata “Hydrogen innovation for a sustainable yachting”.

Particolarmente qualificati i relatori, a cominciare da **Andrea Minerdo**, amministratore delegato di Nat Power H, azienda che sta sviluppando una rete di stazioni di rifornimento di idrogeno nei porti turistici italiani (e mediterranei) e traguarda settembre come data di apertura del primo hub, all’interno della Marina Santelena di Venezia. Uno dei prossimi porti di sbarco sarà anche Genova.

“Abbiamo studiato questo mercato un anno e mezzo e il nostro investimento prevede 100 milioni in cinque anni, per realizzare una rete di marina in tutto il Mediterraneo” ha esordito il manager. Nat Power ha scomodato una designer di fama internazionale coma Zaha Hadid per sviluppare il concept (particolarmente raffinato) delle stazioni ed è confortata nel suo percorso dai recenti sviluppi di tipo industriale, con Yamaha che ha recentemente annunciato il lancio del primo motore fuoribordo endotermico a idrogeno, con potenza fino a 450 cv, e anche la torinese Dumarey già attiva nella produzione di motori potenzialmente adatti a utilizzo nautico.

Sono già una trentina gli accordi per concessioni siglati da Nat Power H con altrettanti porti turistici, e l’interesse del mondo della nautica è crescente: “Con un kg di idrogeno si produce la stessa energia di quattro litri di gasolio” ha sottolineato Minerdo, che prevede di rifornire 3.650 tonnellate di idrogeno entro il 2023, per un risparmio di C0? calcolato in 45 mila tonnellate all’anno.

La conferma della positiva accoglienza del mondo dei marina per la “novità” idrogeno è arrivata subito dopo da **Giuseppe Pappalardo**, amministratore delegato di Marina Genova, che a sua volta sulla sostenibilità sta investendo parecchio: “La scorsa settimana abbiamo avviato un impianto fotovoltaico che ci consentirà un’autonomia del 10/15%, e la nostra è un’infrastruttura particolarmente energivora. L’obiettivo di lungo termine è rendere il porto ‘fully green’, quindi avremo senz’altro anche noi una stazione di rifornimento di idrogeno e anche di altri carburanti alternativi: teniamo presente che Marina Genova oggi distribuisce oltre 4 milioni di litri di carburante all’anno”.

Stefano Pagani Isnardi, responsabile del centro studi di Confindustria Nautica, ha aiutato a inquadrare la situazione dal punto di vista del mercato della cantieristica, che nel 2023 per l'Italia ha superato la storica soglia degli 8 miliardi di euro di fatturato. Le previsioni per il 2024 parlano di un fisiologico, spiega Isnardi, rallentamento della domanda specie per le barche di fascia media e bassa, ma già a partire dall'ultimo periodo dell'anno – "dopo le elezioni americane, che tradizionalmente sono un momento di ripartenza dell'economia mondiale" – e per l'intero 2025 l'industria nautica potrà tornare a crescere, anche se probabilmente non ai tassi vorticosi registrati negli ultimi anni. Per le barche sopra i 24 metri, segmento di mercato in cui l'Italia è leader mondiale, l'ostacolo più grande alla diffusione dell'idrogeno su larga scala resta l'autonomia di navigazione, ha spiegato l'analista, su cui il gasolio è per il momento imbattibile.

A illustrare le caratteristiche della chase boat a idrogeno di American Magic "BGH-HSV", sviluppata da Bluegame e appena varata a Genova presso il cantiere San Giorgio Marine ("Sta facendo le prove in mare in questo momento") è stato **Paolo Dessi**, project manager del cantiere del gruppo Sanlorenzo.

"L'idrogeno è potenzialmente pericoloso perché quando si combina con l'ossigeno può essere esplosivo, ma il sistema installato a bordo di HSV garantisce massima silenziosità e stabilità, oltre che sostenibilità" ha spiegato Dessi. La nuova chase boat, lunga 10 metri e pesante solo 6 tonnellate, è un progetto "ad alta complessità tecnologica" che ha visto impegnato con determinazione il cantiere, parte di un gruppo che nell'idrogeno crede molto e da diverso tempo.

E' stata poi la volta di **Vincenzo Poerio**, amministratore delegato di Tankoa Yachts che, ironizzando, ha ricordato di sentire parlare di idrogeno da quando aveva 18 anni. L'esperto manager si è dichiarato ben contento di avere un giorno la possibilità di realizzare un megayacht a idrogeno ma ha ammonito come l'industria nautica debba procedere in modo unitario su questi temi di innovazione, dal momento che i singoli cantieri non hanno le risorse necessarie ai grandi investimenti necessari in ricerca e sviluppo. "Noi lo stiamo facendo a livello internazionale con l'associazione dei costruttori Sybass, mettendo a fattor comune la parte tecnica e anche il marketing, perché nessuno vuole fare da cavia. Anche l'automotive sta andando coi piedi di piombo su questi aspetti, credo che per noi ci vorrà ancora qualche anno per avere il quadro più chiaro" ha concluso Poerio.

La visuale del legale è stata sintetizzata dall'avvocato **Davide Maresca**. "Il nostro ordinamento si intende come completo, ci sono sempre norme di tipo comunitario, nazionale, tecniche o di dettaglio che inquadrano un settore e quando non ci sono si va per affinità: nei paesi di Common Law invece in assenza di una normativa su una certa tematica decide il giudice. Per l'idrogeno ci si può richiamare ai decreti ministeriali per i carburanti per l'autotrazione e alle normative per la produzione e lo stoccaggio di idrogeno per i grandi impianti industriali, anche se non riguardano direttamente il settore marittimo".

In chiusura i comandanti **Manuel Mariotti** e **Claudio Potenza**, rappresentanti di Italian Yacht Masters, hanno fornito un 'reality check" sull'uso dell'idrogeno da parte di chi, alla fine, gli yacht li dovrà usare e gestire. "La priorità per un comandante è sempre la sicurezza, di armatore, equipaggio ed ospiti, quindi dovremo avere garanzie su questo aspetto. Poi certo la fruibilità è importante, i sistemi devono essere facili da gestire per noi, i direttori di macchina e l'equipaggio" ha chiarito Mariotti.

"Gli armatori non vogliono sorprese, diciamocelo chiaramente: oggi nessuno comprerebbe una

grande barca ad idrogeno perché ci sono ancora troppe incognite su tecnologie e sicurezza, oltre che un vuoto normativo. Una barca a idrogeno di piccole dimensioni può essere utilizzata per crociere brevi, magari nel Mediterraneo, ma se sono nel mezzo di una traversata oceanica su un maxi yacht e questo si ferma, chi chiamo?" ha chiesto Potenza, che pure non ha escluso applicazioni di altro tipo, anche a breve. E' più realistico ed anzi auspicabile – ha infatti aggiunto – che innovazioni che prevedono l'utilizzo di idrogeno possano venire usate in questa fase nella parte di hotellerie delle grandi barche.

Nel chiudere i lavori del forum Minerdo ha auspicato una forte collaborazione fra tutti i soggetti coinvolti, per arrivare a soluzioni il più possibile condivise e a standard che possano affermarsi a livello internazionale.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Thursday, April 18th, 2024 at 9:08 pm and is filed under Suppliers
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.