

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Perotti: “I motori bifuel sono il (prossimo) futuro. Su Nautor Swan si decide entro fine mese”

Nicola Capuzzo · Monday, May 20th, 2024

La Spezia – “È il primo al mondo e cambierà il paradigma della costruzione di navi da diporto.”

“È il primo 100% carbon neutral (non a zero emissioni).”

“Trasforma il metanolo verde in idrogeno che a sua volta genera 100 kw di potenza, quanto basta per alimentare l’hotellerie a bordo e permetterà anche di effettuare la manovre d’ingresso e ormeggio nei marina con propulsione elettrica.”

“Quello da noi adottato è l’unico modo per trasportare idrogeno a bordo senza rischi.”

Sono queste alcune delle affermazioni con cui Massimo Perotti, amministratore delegato del cantiere Sanlorenzo, ha descritto Almax, il primo super yacht 50 steel appena varato e da lui stesso commissionato perché “uno yacht con così tanta innovazione a bordo non possiamo ancora venderlo a un cliente” precisa.

Rispetto al cantiere olandese Feadsip, che ha accelerato i tempi del varo del suo 118 metri per anticipare di qualche giorno Sanlorenzo e appropriarsi del primato di prima nave da diporto a idrogeno (zero diesel) in consegna però nel 2025, Perotti sottolinea che quel tipo di yacht non potrà fare bunkering nei marina al centro delle città gli yacht e dovrà necessariamente essere rifornito al largo tramite bettolina. L’esperto imprenditore non ha fatto mistero di non condividere quel tipo di progetto che prevede lo stoccaggio dell’idrogeno in cryotank a -253°C.

“In termini di nuovi progetti due sono i filoni” secondo Perotti. “Per Sanlorenzo il 50 metri carbon neutral e gli yacht sotto i 24 metri a zero emissioni (con cisterne di idrogeno come nei mezzi stradali). Nella gamma di yacht fra 24 e 50 metri rimane da colmare il problema dello stoccaggio a bordo dell’idrogeno. Giga yacht con cryotank a bordo per me non sono la soluzione per il futuro”.

Sanlorenzo scommette sul metanolo e il suo vertice spiega perché: “Dal 2026/27 inizieranno a essere disponibili nuovi carburanti per navi, Maersk e MSC stanno puntando sul metanolo. Camion, taxi e auto a metanolo stanno iniziando a essere costruite, la rete di distribuzione del prodotto sicuramente seguirà. I costruttori di motori entro un paio d’anni avranno pronta la produzione di apparati per yacht dual fuel e questa soluzione garantirà la flessibilità necessaria fino a quando i nuovi carburanti non saranno disponibili ovunque nei porti turistici”.

Il timing prevedibile per il primo super yacht bifuel sarà il 2028.

“Le nuove generazioni chiedono innovazione verso la sostenibilità, anche nella nautica” ha ricordato Perotti, che spiega anche quali siano le altre soluzioni. “L’alternativa importante al metanolo è l’ammoniaca, nel mondo orientale vanno più di ammoniaca che di metanolo perché sono meno attenti del mondo occidentale; l’ammoniaca è tossica, è pericolosa per l’uomo. Per questo in Europa e in America sono più prudenti sul tema. Nel mondo orientale c’è meno attenzione e quindi c’è più ammoniaca. Poi alla fine però sarà una a vincere e poi il mondo si adatterà di conseguenza come sempre”.

Sembra non preoccupare troppo il vertice di Sanlorenzo anche la futura disponibilità di metanolo. “Oggi in Arabia Saudita stanno coprendo il deserto di pannelli fotovoltaici perché con il sole che c’è è il tempo che dura (sono all’equatore per cui dura tantissimo) producono un kilowatt di energia elettrica con 0,1 euro. Quindi è un costo bassissimo di produzione di energia sostenibile e lì verrà prodotto il metanolo green” ha proseguito spiegando l’esperto imprenditore. Aggiungendo poi che “ci sono già in costruzione 40 tanker molto grandi che verranno ormeggiate sul Mar Rosso e da lì saranno utilizzate per distribuire il metanolo dove ci sarà la domanda, in Europa, in America, ecc.”.

Alla domanda su quali concretamente saranno i tempi di ingresso dell’industria yachting nella nuova era della sostenibilità la risposta è questa: “Beh considerate che nel 2035 l’Europa ci dice che non avremo più le macchine diesel. Se l’industria automobilistica, che è mille volte più ricca e più potente dell’industria navale (non solo yachting), va in quella direzione... Ci sono delle Bmw X1 che già oggi vanno in giro a metanolo”.

La nautica da diporto non è lontano da quel traguardo secondo Perotti: “Rendere sostenibile l’hotellerie significa avere già fatto tanto perché l’85% dell’utilizzo dello yacht durante una vacanza è collegato a quei servizi di bordo. Durante la vacanza l’armatore fa 2 ore di navigazione ma tutto il resto del giorno lo yacht sta all’ancora. Aver risolto il problema dell’hotellerie è già una grande soluzione”.

A proposito dell’attesa acquisizione di Nautor Swan, l’amministratore delegato di Sanlorenzo, alla domanda se e quando l’affare si chiude, ha risposto dicendo: “Entro fine mese. Dentro o fuori. L’accordo è che entro fine Maggio decidiamo cosa fare”.

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)

24

Varato da Sanlorenzo Almax, il 50 steel con sistema di fuel cell a metanolo verde

Sanlorenzo verso “una crescita organica high single-digit”

This entry was posted on Monday, May 20th, 2024 at 6:25 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.