

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Deprati (Baglietto): “Ci stiamo preparando all’energia del futuro”

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 22nd, 2024

La Spezia – In occasione delle celebrazioni per l’anniversario dei 170 anni dalla fondazione di Baglietto, SUPER YACHT 24 ha incontrato l’amministratore delegato del cantiere, Diego Michele Deprati, per un aggiornamento su Bzero, il progetto sperimentale e in fase di collaudo per utilizzare l’idrogeno come fonte di energia pulita per il cantiere.

Baglietto è pronto per le nuove sfide tecnologiche ed energetiche?

“Bisogna prepararsi, questo è il tema. Ovviamente oggi il costo efficienza non copre le aspettative della clientela, ma è fondamentale esserci e iniziare a guardare il futuro perché lì si arriverà. Non è oggi, non sarà domani ma arriverà. Durante la cena di venerdì 18 ottobre abbiamo finalmente avviato il nostro modulo Bzero. È una tecnologia che a partire dal 2028 prevediamo di installare a bordo delle nostre imbarcazioni di 60/65 metri. Tutti gli scafi di quelle dimensioni vengono già realizzati per poter ricevere questa componente ibrida a idrogeno. Abbiamo appositamente realizzato questo modulo a terra perché prima vogliamo testarne l’affidabilità, la complessità e chiaramente anche la funzionalità, tutto ciò che mettiamo a bordo e che va per mare deve essere testato e sicuro. Come dico spesso e volentieri, sono un ex ufficiale di Marina, quando vado per mare voglio essere tranquillo che tutti i sistemi siano stati testati, non esiste andare in mare e avere un problema con un componente che non funziona alla perfezione. L’obiettivo del progetto Bzero è anche addestrare la catena di fornitori e sub-fornitura a una tecnologia sostanzialmente nuova, quindi non più meccanici di tradizionali motori endotermici, ma sempre più tecnici che siano in grado di operare su una fuel cell, sull’elettrolizzatore e componentistica di questo genere. La tecnologia sta evolvendo a una velocità incredibile, l’importanza del nostro mestiere è cercare di capire qual è l’evoluzione di questi componenti e come integrarli, perché noi non inventiamo nulla, siamo degli integratori su dei mezzi che devono andare per mare.

La direzione della tecnologia è chiara?

“Oggi non vedo ancora una direzione precisa: chi parla di metanolo, chi di ammoniacca, sono talmente tante le tecnologie che devi essere pronto a dire “se quella è la direzione, io ho già una piattaforma che ho pensato in una certa modalità”. Bisogna osare, ma con cautela e prudenza”.

Quali sono le funzionalità del modulo?

“La prima funzione di Bzero è produrre energia elettrica per il ciclo produttivo delle imbarcazioni. La fuel cell, che arriva fino a 200 kW di capacità, immette energia nella rete del cantiere contribuendo a fornire ai nostri prodotti una componente costruttiva sostenibile, perché anche la costruzione dello yacht genera gas serra. La seconda è di essere fondamentalmente il possibile hub per un futuro impianto di rifornimento di idrogeno, perché lo stesso sistema che trasforma l’acqua in idrogeno che viene stoccato un domani può essere utilizzato per rifornire gli yacht che vengono in banchina per rifornire i propri stoccaggi. La terza funzione è di replicare esattamente il modulo che andrà a bordo: stesse dimensioni, ingombri e cablaggi per studiare quali possono essere le tematiche di comunicazione fra i vari moduli che compongono il sistema e lo yacht”.

Il modulo sta già fornendo energia al cantiere?

“Sì, durante la festa una produzione circa al 50 kW. Durante il giorno l’eccesso di energia proveniente dall’impianto fotovoltaico che non viene utilizzata va ad alimentare l’elettrolizzatore che separa l’idrogeno dall’ossigeno dell’acqua e lo stocca. Abbiamo scelto un serbatoio agli idruri metallici, ovvero un serbatoio a bassa pressione”.

In cosa differisce dagli altri serbatoi?

“Lo stoccaggio più agile dell’idrogeno è a pressioni di 300 o 700 atmosfere, non sono valori idonei all’impiego marino per motivi legati alla sicurezza. Abbiamo volutamente scelto la soluzione degli idruri metallici per avere uno stoccaggio tra i venti e i trenta bar, che è una pressione accettabile. Lo svantaggio è il grande peso dei serbatoi di acciaio, che quindi si predispongono meglio per l’utilizzo su navi di dimensioni e dislocamento superiori, a partire dai 60 metri. Al momento è così, nel futuro la situazione potrebbe invece cambiare”.

Quale quantità di idrogeno è possibile stoccare?

“Attualmente possiamo arrivare a un massimo di 120 kg di idrogeno. Per fare un chilo di idrogeno ci vogliono 10 litri d’acqua, e un chilo di idrogeno produce 16 kW di energia elettrica”.

Come viene prodotto l’idrogeno?

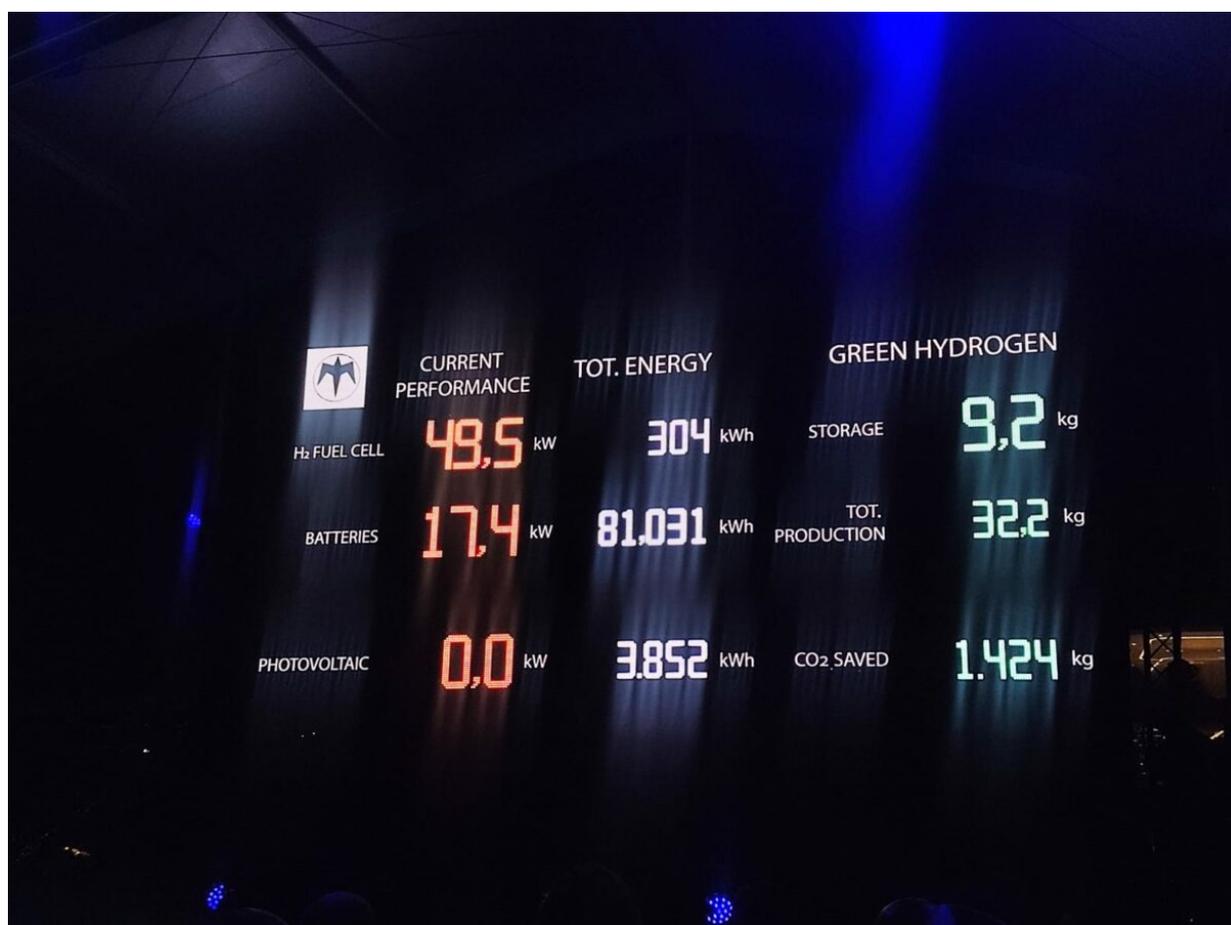
“C’è un sistema che pesca l’acqua di mare, viene poi demineralizzata, desalinizzata e mandata all’elettrolizzatore che separa l’idrogeno dall’ossigeno, che attualmente non viene recuperato e liberato nell’aria. Una volta prodotto l’idrogeno viene stoccato dentro i serbatoi e secondo le necessità energetiche viene trasferito nella fuel cell che lo trasforma in energia elettrica che viene a sua volta rimessa in rete”.

Nel corso della serata Deprati ha raccontato che “Per me è un’emozione per essere davanti a una platea così importante per festeggiare i 170 anni di Baglietto, marchio che con il suo inconfondibile gabbiano ha saputo incarnare e diffondere in tutto il mondo lo stile raffinato e l’anima della nautica italiana. Insieme alla famiglia Gavio vogliamo condividere con voi momenti di grande significato. Con 30 secoli di storia alle spalle noi italiani siamo un popolo che ha costruito un’identità solida radicata in valori profondi che continuano a ispirarci, è nostro compito riservare e tramandare questa eredità con lo stesso orgoglio e dedizione che ci hanno condotto fino a qui. Questa festa non è solo la celebrazione di Baglietto ma è il racconto di una straordinaria avventura italiana, fatta da visioni audaci e sogni realizzati. Non molti cantieri possono vantare di aver costruito imbarcazioni per figure iconiche come Gabriele D’Annunzio, Giacomo Puccini, i reali di Casa Savoia, di Spagna, i reali del Principato di Monaco, l’Aga Khan, Gianni Agnelli, l’elenco è davvero lungo. Questi nomi rappresentano più di semplici clienti, attraverso le nostre imbarcazioni abbiamo dato

forma ai loro sogni, creato emozioni che navigano ancora oggi, questo è il nostro lavoro e quello che abbiamo ereditato e che continueremo a fare con la stessa dedizione. Essere alla guida di Baglietto è per me motivo di immenso orgoglio, un viaggio entusiasmante che affronto ogni giorno con passione e rinnovato vigore insieme alle mie donne e uomini, consapevole di portare avanti una tradizione tutta italiana. Per tutto questo, per la fiducia che mi è stata accordata, per il grande sentimento di onorevole responsabilità che sento non posso che ringraziare il mio presidente e amico Beniamino Gavio. Baglietto appartiene al dottor Gavio, ma è un qualche cosa che appartiene anche a voi, i 170 anni di storia appartengono all'Italia. Il cantiere si è sempre distinto per il modo di imporre uno stile e non una moda, differenza sostanziale perché lo stile dura nel tempo, le mode passano e quindi Baglietto resta. Il legame con la Marina Militare è forte e ci piaceva rinnovarlo, è una sinergia che ci aiuta perché spesso la tecnologia che usiamo nelle barche militari viene trasferita negli yacht e viceversa”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI



Una schermata della produzione di energia del modulo Bzero durante la serata dei festeggiamenti. Come si vede la produzione di energia elettrica della fuel cell sfiora i 50 kW.



This entry was posted on Tuesday, October 22nd, 2024 at 10:00 am 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.