

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Bruckner (Sanlorenzo): “Non un’unica soluzione, per yacht più grandi il metanolo green è la migliore”

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 30th, 2025

In occasione del convegno Navigating the future – renewable energy in the yachting forum che si è svolto nella seconda giornata di Sea You 2025 al Marina Aeroporto di Genova, Simone Bruckner, direttore del dipartimento Ricerca e sviluppo di Sanlorenzo, ha spiegato la strategia che ha intrapreso il cantiere in ottica sostenibilità e riduzione delle emissioni.

“Un punto che vorrei sottolineare riguardo alle emissioni di gas serra è che l’industria nautica non è il problema. Le nostre emissioni rappresentano solo lo 0,2% di quelle legate al settore marino. Il problema è diverso ed è rappresentato più da normative e opinione pubblica, la cui reazione è del tipo ‘Solo perché sei ricco, non puoi inquinare di più’. Al momento è operativo un piano normativo dell’Imo e dalla Ue per imporre una riduzione delle emissioni nel corso dei prossimi anni. Ma Sanlorenzo non voleva aspettare e ha quindi deciso di avviare una sua strategia, senza alcuna pressione, per arrivare primo ad alcune soluzioni ed essere pronto a soddisfare i clienti che chiedono yacht più sostenibili. Riguardo ai carburanti serve una premessa: il diesel è più sicuro da un punto di vista dell’infiammabilità, mentre metanolo e idrogeno sono più critici da questo punto di vista. Allo stesso modo, il metanolo dà meno problemi del gasolio in caso di sversamento in mare. Parlando della strategia Sanlorenzo, il primo passo è stato il varo del 50 Steel Almax, il primo yacht del cantiere con il [sistema di fuel cell sviluppato in collaborazione con Siemens Energy](#) che permette di trasformare il metanolo green in idrogeno per la produzione di energia elettrica per i servizi hotel. Ora stiamo già lavorando al secondo passo con la costruzione di un altro 50 metri con [propulsione bifuel in collaborazione con Man, Ranieri Tonissi e Nanni Diesel](#). Lo yacht userà una miscela al 70% di metanolo e gasolio per ridurre le emissioni. Pensiamo sia una tecnologia che faciliterà la transizione rispetto ad una che conta solo sul metanolo: se non lo trovi in marina puoi sempre navigare con il gasolio. I motori non sono molto diversi, serve un kit per inserire gli iniettori a bassa pressione e può essere applicato in retrofit, e questo è un plus per la flotta esistente perché il problema è lì e non nelle nuove costruzioni.

È anche importante chiarire che non ci sarà una soluzione unica per auto, camion, aerei, navi, yacht e piccole imbarcazioni. Le soluzioni saranno diverse perché i profili operativi sono diversi. Ed è per questo motivo che, anche in termini di regolamentazione internazionale, stiamo cercando di evidenziare il fatto che estendere le regole dello shipping agli yacht sarebbe un disastro, come è già successo con la questione dei filtri Scr. Per yacht più grandi il metanolo è secondo noi il prodotto migliore per la sua similitudine al diesel in termini di volumi, applicazione, autonomia e speriamo

di disponibilità e sicurezza. Bisogna considerare che il metanolo “normale” (o cosiddetto grigio) è uno dei liquidi più commercializzati al mondo, il problema è il metanolo verde o il biometanolo, che ovviamente senza incentivi da parte dei governi sarebbero più costosi. Il metanolo verde viene prodotto con elettricità proveniente da fonti rinnovabili e questo permette di definire il processo carbon neutral, che ricordo essere diverso dal definirlo a zero emissioni. Carbon neutral vuol dire che la Co2 emessa durante il processo era già presente in atmosfera e non proviene invece da fonti fossili come i carburanti tradizionali: in sintesi la Co2 viene prima catturata per la produzione del metanolo verde e poi rilasciata di nuovo durante la combustione pareggiando il conto. Riguardo alla tecnologia presente su Almax sfruttiamo il metanolo come vettore energetico per ricavare l'idrogeno senza stoccarlo a bordo, che su uno yacht è un'operazione complessa, pericolosa e ancora molto poco regolamentata. Utilizzare metanolo, anche quello non verde, comporta comunque dei vantaggi in termini di emissioni, perché si riducono l'Nox, l'SOx e il particolato, il vero inquinamento, più della Co2”.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24**

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

This entry was posted on Wednesday, April 30th, 2025 at 6:00 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.