

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Più metanolo che idrogeno per i super yacht del (prossimo) futuro

edinet · Tuesday, December 13th, 2022

**La Spezia** – Oltre sessanta delegati provenienti un po' da tutta Italia si sono radunati nella lounge di Porto Mirabello, a Spezia, per discutere del tema “Come uscire dalla comfort zone ed entrare nella sostenibilità nel mercato dei superyacht” in occasione del 1° Forum di **SUPER YACHT 24** sponsorizzato da Rina.

Fra i presenti molti comandanti, in primis i vertici di **Italian Yacht Masters** e di **Associazione Marittimi Diporto**, ma anche yacht designer (notato, e più volte citato, **Fulvio De Simoni**), ingegneri e direttori tecnici di grandi cantieri, broker, avvocati, gestori di marina, fornitori, esperti di fiscalità e rappresentanti degli enti di classificazione.

Ad aprire i lavori, moderati dal direttore di SUPER YACHT 24 Nicola Capuzzo, il padrone di casa **Alessandro Menozzi**, amministratore delegato di **Porto Mirabello**.

“A mio avviso la nautica deve puntare maggiormente sulla comunicazione per far comprendere anche al mondo esterno il valore dell’industria e gli sforzi fatti in campo ambientale” ha esordito il Menozzi. “I marina non sono aziende particolarmente energivore ma anche noi stiamo facendo la nostra parte: stiamo sensibilizzando i nostri clienti, abbiamo creato isole ecologiche e installato colonnine per la ricarica sia delle auto elettriche che, e questa è una novità, dei tender”.

**Giorgio Gallo**, Head of Italy and South of France Yachting Service del **Rina**, ha ricordato come non esistano ad oggi obblighi dell’Imo per quanto riguarda le emissioni, a differenza di quanto accade nel mondo dello shipping. “Solo quando una barca diventa ‘passenger yacht’, e cioè è in grado di trasportare da 13 a 36 passeggeri, allora deve sottostare alle normative internazionali, parliamo però chiaramente della fascia più alta del mercato nautico”.

“Da parte del mondo dello yachting c’è però grande attenzione ai temi ambientali e un grande fermento per quanto riguarda le tecnologie e le soluzioni – ha proseguito Gallo – e oggi mi sento di dire che l’uso del metanolo come carburante rappresenta una di quelle più percorribili, per quanto probabilmente temporanea”.

Secondo Gallo le criticità maggiori per il metanolo sono date dalle sue performance non eccezionali in termini di riduzione della CO2 (-20% circa), mentre sono da seguire con attenzione

tutte le tecnologie basate sulle fuel cell, oggi sempre più potenti (fino a 500 KWh), che si cerca di ingegnerizzare.

Seguitissimo e molto partecipato l'intervento di **Norberto Barlocco**, direttore dell'ingegneria di **Siemens Energy**, che ha ricordato il rapidissimo sviluppo dello yachting in termini di nuove soluzioni per alimentazione e propulsione. "Sei anni fa facevamo fatica a convincere le aziende ad investire, oggi abbiamo ben 18 progetti in corso, di cui 13 su ibridi paralleli e 5 su ibridi seriali" ha dichiarato.

"In un momento in cui le certezze per tutti sono ancora poche, una scelta che da parte nostra è definitiva è quella della corrente continua, anche per le fuel cell. La corrente alternata è stata messa da parte, con quella continua la rete è più stabile" ha proseguito Barlocco, che ha poi sottolineato come Siemens allo stato attuale creda poco nell'ammoniaca, considerata più inquinante del metanolo e non in grado di garantire vantaggi maggiori.

"Il mondo dello shipping, Maersk in testa, sta investendo molto nel metanolo e in particolare in quello green, sia per i motori che per le fuel cell: anche l'idrogeno è una scelta possibile, e non particolarmente nuova tecnologicamente visto che in alcuni ambiti, come quello dei sottomarini militari, è già in uso, ma il suo problema maggiore è quello degli spazi, specie per il suo stoccaggio a bordo, che è ancora più complesso nello yachting che non in ambito navale" secondo Barlocco.

Per quanto riguarda le fuel cell, a giudizio del manager di Siemens il loro vantaggio rispetto al diesel è quello del rendimento maggiore, mentre non saranno mai destinate a sostituire le batterie ma semmai ad affiancarle. Quanto ai materiali per batterie, infine, Barlocco ha dichiarato come al momento non esista una seria alternativa all'utilizzo del litio: quelle al sale infatti erogano potenze modeste.

Sorprendente e innovativa la relazione di **Federico Rossi**, a.d. di **Rossinavi**, che ha riportato il punto di vista di un cantiere e della necessità di far coesistere esigenze commerciali e soluzioni tecnologiche. "Un punto focale per noi è il risparmio energetico, su troppi grandi yacht sono installate potenze enormi che poi spesso sono sottoutilizzate. Noi vogliamo far stare i nostri armatori nel comfort, una delle cose che apprezzano di più è navigare in silenzio".

Rossi ha rimarcato l'importanza della comunicazione, specie per gli armatori di nuova generazione o i figli di armatori senior: "Chi posta sui social media immagini di vacanze a bordo di yacht che magari emettono fumi consistente viene massacrato in pochi minuti dai commenti negativi, per questo dobbiamo insistere sugli aspetti di sostenibilità verso queste fasce di utenti, fermo restando che è il mercato a creare la domanda. Noi come costruttori possiamo però indurla" ha concluso.

E' stato poi il turno di **Manuel Di Tilio**, Technical and sales manager di **Amico&Co.** una delle maggiori realtà del refit a livello internazionale: "Per sua natura, il refit segue le tendenze e non può imporle, anche se noi ci siamo posti il problema di cosa chiederà il mercato nei prossimi anni, visto anche il notevole e rapido aumento della flotta mondiale dei super e megayacht. Per noi non è semplice pianificare, ogni barca è diversa dalle altre in termini di età, tipologia e tecnologia: a volte aggiungiamo un bulbo, a volte allunghiamo una poppa, altre volte modifichiamo la propulsione o riduciamo generatori sovradimensionati. La Water Revolution Foundation, uno dei soggetti più autorevoli in campo ambientale, dice che il ciclo vitale di una barca inizia davvero quando questa inizia a fare il refit, noi recentemente abbiamo trasformato un 87 metri in un 97, in soli sedici mesi di lavori", ha ricordato.

Il cantiere Amico, che ha investito molto anche nelle sue strutture di terra, a breve pubblicherà il suo primo bilancio di sostenibilità, da cui sono emersi dati incoraggianti sull'utilizzo dei capannoni fissi anziché termoretraibili, ha anticipato Di Tillio.

A rappresentare il mondo del refit è intervenuto anche **Giorgio Casareto**, general manager di **Lusben**, che ha confermato come la sostenibilità nel mondo della riparazioni ancora si veda poco parlando di domanda proveniente dagli armatori. “L'impulso verso quella direzione però c'è e proviene dell'attenzione crescente (e dalle manifestazioni pubbliche di protesta) verso i temi del rispetto ambientale” ha sottolineato il manager del gruppo Azimut Benetti.

I lavori sono stati chiusi da **Nicola Nicolai**, rappresentante armatore e project manager responsabile della società **Nicolai Yacht Consulting**: “Cosa ci chiedono gli armatori? A volte anche quelli senior, parlo anche di ultra 70enni, ci chiedono progetti innovativi: è vero che il fattore tempo è spesso chiave per chi non ha voglia di aspettare diversi anni per avere una barca nuova e magari si orienta verso una soluzione di refit, ma capendo bene le esigenze del cliente e lavorando in modo accurato sul progetto si possono raggiungere buoni risultati”.

Secondo Nicolai il contributo dei designer resta centrale: “Non dimentichiamo che queste barche devono essere soprattutto belle, prima che sostenibili, devono piacere all'armatore. Oggi inoltre è sempre più importante la cura della fase di re-sell, molte barche sono rivendute nel giro di cinque anni e il loro numero è in continuo aumento”.

A rassicurare infine i comandanti sulle nuove tecnologie e sulle competenze tecniche che queste richiederanno al personale impiegato a bordo ci ha pensato **Paolo Bertetti**, Vice President Technical & R&D del cantiere **Sanlorenzo**, che ha promesso interfacce semplificate: “Qualcosa di simile a ciò che siamo abituati a vedere oggi sugli elettrodomestici” ha detto. Ottenendo in risposta l'approvazione e il sospiro di sollievo dei comandanti presenti in sala.

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

**24**

This entry was posted on Tuesday, December 13th, 2022 at 4:55 pm and is filed under [Marina, Services, Suppliers, Yacht, 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.