

# SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

## Bertetti: “Sanlorenzo punta sul metanolo, Hvo come soluzione ponte”

Nicola Capuzzo · Thursday, July 11th, 2024

**Genova** – Il Propeller Club Port of Genoa ha chiuso la stagione 2023/2024 di incontri dedicati ai soci con un evento legato alla nautica, come da tradizione, che non ha deluso le aspettative.

Il tema della serata, tenuta a Palazzo Interiano Pallavicino, era “Soluzioni innovative per gli yachts: eleganza e (nuova) energia”: Lorenzo Pollicardo, Technical and environmental director di SYBAss e consigliere Propeller, ha convocato due relatori di prestigio come Paolo Bertetti, Vice president Research & Development di Sanlorenzo, e Paolo Izzo, Yacht business development manager del Lloyd’s Register.

Nell’introdurre gli ospiti Pollicardo, che rappresenta l’associazione dei maggiori costruttori di superyacht presso l’IMO, ha posto l’accento sul ruolo proattivo che l’industria ha scelto di giocare in materia di regolamentazione, specie sul fronte ambientale, nonostante il vuoto normativo attuale.

A dispetto dell’infinitesimale impatto delle emissioni dello yachting, che contano uno 0,3 del totale dei greenhouse gas attribuibili dello shipping (che a sua volta conta solo il 3% delle emissioni a livello mondiale...), i maggiori cantieri mondiali associati in SYBAss hanno preferito anticipare i tempi in sede IMO prima di vedersi “arrivare addosso” normative internazionali che non tengano conto della specificità del settore, come a volte accaduto in passato.

Da qui la redazione di un documento di proposte all’organizzazione mondiale, significativamente chiamato “Step in the door”, che verrà formalmente presentato all’IMO a fine luglio e che intende delineare un percorso verso obiettivi di sostenibilità e protezione ambientale stringenti ma realistici.

Il maggiore fattore che ha spinto l’associazione a questa mossa, ha spiegato Pollicardo, è stata la reputazione della nautica di lusso, ancora purtroppo etichettata come l’industria che produce “le barche dei ricchi che inquinano”, e la pressione delle organizzazioni ambientaliste più radicali, che hanno messo in atto anche iniziative a forte impatto mediatico per mettere in cattiva luce il settore.

Bertetti ha inizialmente ricordato i principali numeri di Sanlorenzo, che vanta un portafoglio ordini completo fino al 2028, con l’88% di venduto ai clienti finali (con previsioni di consegne di 406 milioni di € per yacht sotto i 30 metri entro il 2026, e 714 milioni di superyacht sotto le 500 GT

entro il 2028).

Il futuro immediato è garantito, insomma, ma Bertetti ha segnalato alcune tendenze di una certa rilevanza: innanzitutto il mercato patisce la situazione legata ai costi di finanziamento, specie negli Stati Uniti, e anche la persistente instabilità geopolitica rimane un elemento di disturbo, ha spiegato il manager.

L'incremento della disponibilità di grandi yacht a livello mondiale, inoltre, dovuto alla corsa agli ordini e al relativo aumento di produzione dei cantieri, sta causando poi una modifica delle dinamiche di negoziazione con i clienti, che oggi sono più esigenti ed anche aggressivi. "Se prima mediamente una barca si vendeva in tre mesi oggi arriviamo a trattative che durano anche un anno", ha sintetizzato.

Bertetti è poi passato ad analizzare le soluzioni più percorribili per la riduzione dell'impatto ambientale, con particolare riguardo ai carburanti.

A giudizio del manager l'HVO è una soluzione immediatamente disponibile, che non richiede modifiche di motori e serbatoi, ma il cui livello di diffusione dipenderà dall'andamento dei prezzi e da regole IMO in fase di definizione: "Lo vediamo come una buona soluzione ponte per il parco yacht già circolante", che è di circa 5.800 yacht globalmente.

Sanlorenzo, che è socio di SYBAss, punta decisa sul metanolo, ha ribadito Bertetti: "E' una soluzione che si diffonderà sui modelli sopra i 24 metri a partire dal 2026-27, quando saranno disponibili i motori bi-fuel e le fuel cell di adeguata potenza". Per il metanolo sono necessari spazi a bordo di una certa dimensione per i serbatoi, ma il fatto che anche lo shipping appaia favorevole a questa soluzione è una conferma importante.

Più complesso l'uso dell'idrogeno, che secondo Bertetti sarebbe una buona soluzione a medio-lungo termine per la navigazione di breve raggio (day boat) e un utilizzo frequente ma sconta la necessità di sistemi di generazione di potenza e impiantistica più sofisticati e punti di rifornimento onerosi da gestire: "Non lo vediamo molto per gli yacht" ha detto chiaramente.

Per Bertetti sono cinque i fattori che influenzano l'adozione di nuovi combustibili: la competenza tecnica dei cantieri, il livello di impegno dei partner tecnici, la velocità delle autorità nel definire le regole, la disponibilità nelle marine e la fiducia da parte di armatori ed equipaggi.

In chiusura di serata Paolo Izzo, responsabile per la nautica del Lloyd's Register, ha ripercorso la notevole evoluzione dello yachting di gamma alta negli ultimi anni, "che è stato molto più veloce dell'evoluzione degli organismi che lo regolamentano", ha commentato.

In assenza di normative certe le società di classificazione utilizzano la Risk based certification, un processo che dimostra o giustifica che il rischio derivante dal progetto proposto per uno yacht può essere accettato sia dalla società di classifica che dall'ente regolatore, come ad esempio l'amministrazione di bandiera. La Rbc si basa essenzialmente su requisiti decritti in pubblicazioni IMO, come MSC Circulars e SOLAS.

Izzo ha infine raccontato il lavoro congiunto svolto dal Lloyd's Register con Sanlorenzo che ha portato alla nascita del **SL 50 Steel Almax**, lo yacht che utilizza metanolo verde per alimentare l'apparato di bordo a zero emissioni.

---

La barca per la sua forte carica innovativa ha richiesto la stretta collaborazione fra cantiere, con un'idea iniziale sulla collocazione di serbatoi e fuel cell, e la società di classificazione, che ha poi accompagnato Sanlorenzo nelle modifiche apportate al progetto fino alla costruzione e al varo, avvenuto recentemente.

**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**

This entry was posted on Thursday, July 11th, 2024 at 8:00 pm and is filed under [Services, 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.