

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Minerdo (NatPower): “Entro fine 2025 la prima stazione di rifornimento di idrogeno per il diporto”

Nicola Capuzzo · Wednesday, October 16th, 2024

Società indipendente nello sviluppo di investimenti nel settore delle energie rinnovabili e infrastrutture sostenibili, NatPower è stata fondata nel 2019 da Fabrizio Zago. Al recente Cannes Yachting Festival SUPER YACHT 24 ha incontrato Andrea Minerdo, Chief business development officer per fare il punto sul progetto delle nuove stazioni di ricarica per l'idrogeno verde dedicate alla nautica da diporto.

Andrea il progetto è stato presentato a maggio scorso, a che punto siete?

“Il progetto sta andando meglio e più veloce di quanto potessimo pensare. Abbiamo deciso di avviarlo un anno e mezzo fa sapendo di muoverci in anticipo per essere pronti quando il mercato sarebbe stato maturo, l'infrastruttura richiede tempo per essere creata, avviata e utilizzata. In realtà vediamo che inizia già ad esserci interesse, le barche non sono tantissime ma quelle poche hanno un grande impatto mediatico, le più evidenti sono le chase boat per l'America's Cup e un prototipo monocarena costruito da Tullio Abate a cui abbiamo fatto un rifornimento di idrogeno, il primo al mondo fatto sul lago di Como, a Cernobbio. Uno scafo che raggiunge i 60 nodi di velocità massima. Tutto questo sta creando un po' di emulazione perché facciamo vedere che è possibile. Al momento si parla di barche piccole, tra 8 e 12 metri, ma prevediamo che anche nelle dimensioni maggiori ci saranno presto una serie di accelerazioni importanti”.

Come avete gestito i primi rifornimenti?

“Abbiamo imparato a farli durante i test delle chase boat a La Spezia con Bluegame creando una serie di procedure tecniche e risk assesment che sono state validate dall'Autorità portuale. Sono state le prime fatte in Italia in un regime regolamentare che non è ancora chiaro. Ma siamo riusciti e lo abbiamo anche ripetuto diverse volte e nel prossimo futuro ne abbiamo in programma di ulteriori, la richiesta è importante e i motivi sono diversi: una maggiore consapevolezza dei limiti delle imbarcazioni elettriche e la volontà di essere tra i primi a dimostrare di essere sostenibili senza compromessi. Questo ci ha “obbligato” ad accelerare sullo sviluppo del progetto e delle concessioni, ad oggi abbiamo 35 accordi vincolanti che abbiamo siglato con porti e marine in Italia, Francia in Spagna”.

A quanto ammonta l'investimento?

“Abbiamo un investimento pianificato di 100 milioni di euro nei prossimi cinque anni per realizzare almeno 100 stazioni di rifornimento in area mediterranea. Una parte di questo investimento è dedicato all’aspetto architettonico, che ha la firma dello studio Zaha Hadid Architects e non è solo una questione di estetica ma anche funzionale, perché la struttura servirà anche a sostituire le funzioni previste delle normative di protezione. Miglioreremo le performance, non solo in termini di sostenibilità, ovviamente, ma anche di calcolo strutturale simulando le possibili problematiche all’interno della stazione”.

Ci sono altri aspetti positivi?

“Avere unito l’aspetto architettonico alla configurazione compatta di una stazione di rifornimento ci ha permesso di avere un ulteriore argomento a nostro favore: aumentare il valore immobiliare dell’area in cui andremo a operare. Per le marine noi non siamo un costo, paghiamo la concessione e contribuiamo a migliorare il valore immobiliare dell’area”.

I cantieri stanno capendo l’opportunità?

“Sì, i costruttori iniziano a vederci come un riferimento e sanno che esiste un’infrastruttura in fase di sviluppo e che permetterà, in un lasso temporale di tre/cinque anni, di rifornire le barche a idrogeno, che è sempre la prima domanda di chi vorrebbe acquistare un mezzo del genere. La risposta c’è e abbiamo già iniziato a siglare accordi con i cantieri, l’idea è che oltre alla barca stessa, gli armatori avranno a disposizione anche la quantità di necessaria di idrogeno verde”.

Chi produce e come viene trasportato l’idrogeno?

“Le risposte sono due. La prima è che abbiamo trovato in Linde, una corporate austriaca con diverse sedi di produzione in Nord Europa, il partner ideale per la fornitura di idrogeno verde. I loro carri bombolai lo trasportano da noi e grazie al sistema di sicurezza che abbiamo creato lo travasiamo dal camion alla barca. È un idrogeno con certificati di origine e grazie alla compensazione ci permette di dire che quell’idrogeno è verde. E visto che questo tipo di rifornimento diventerà più frequente, poter dire che abbiamo la possibilità di farlo senza inquinare è importante. L’altra risposta è invece che all’interno delle nostre stazioni ci sarà un sistema di autoproduzione dell’idrogeno, utile soprattutto nella prima fase in cui i volumi richiesti dal mercato non saranno enormi”.

Quali sono i vantaggi di questa soluzione?

“Il vantaggio più evidente è che durante la stagione nautica estiva potremo rifornire il fabbisogno locale evitando, o limitando, almeno per i prossimi anni, una quantità eccessiva di carri bombolai che fanno avanti e indietro”.

Come funziona la produzione?

“Nella stazione ci sarà un elettrolizzatore, un compressore e le bombole di stoccaggio: questo sistema produrrà una certa quantità all’ora di idrogeno che sarà connesso alla rete permettendoci di avere elettricità verde con certificato di origine. Ovviamente esiste un limite di capacità, ma calcolando il fabbisogno dei prossimi tre anni è un limite che non supereremo”.

Esiste una questione legata alla sicurezza?

“Sì, ed è giusto che ci sia. L'idrogeno come vettore energetico non ha pari in termini di efficienza e di quantità di energia prodotta, tra l'altro senza che questa si deteriori, cosa che invece avviene con le batterie. L'aspetto complicato da gestire è il fattore di dispersione della molecola dell'idrogeno, che è più piccola di altre molecole gassose. Questo lo rende più complicato da maneggiare e sono necessarie una serie di accortezze ingegneristiche e normative per quanto riguarda il trasporto, lo stoccaggio e la generazione di idrogeno. Non solo le seguiamo ma cerchiamo di fare qualcosa di più. Qualcuno ha definito le nostre stazioni dei bunker, a noi serve perché il nostro intento è portarle all'interno delle marine e integrarci con esse invece che nasconderle”.

Esistono criticità al riguardo?

“Le interrogazioni che abbiamo avuto con Vigili del fuoco, Autorità e Capitanerie di porto sono confortanti perché gestiremo piccoli quantitativi di idrogeno intorno allo stoccaggio costruiremo molto di più di quello che la normativa impone”.

Come avviene il rifornimento?

“Dal punto di vista dello standard da utilizzare eravamo indecisi ma abbiamo trovato un mercato pronto al riguardo e gli stessi cantieri avevano già affrontato il problema. Il rifornimento avviene nello stesso modo utilizzato per i tir, abbiamo i medesimi standard, erogatori e pressioni. L'erogatore ha dei sensori in linea con le normative automotive che dialogano con il serbatoio controllando le condizioni di pressione e temperatura, basta impostare la quantità di idrogeno necessaria e in una decina di minuti il rifornimento è fatto”.

Quando vedremo la prima stazione?

“Stiamo lavorando per averla entro la fine del 2025”.

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 Wednesday, October 16th, 2024 at 10:29 pm and is filed under [Marina, Services](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.