

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Sanlorenzo ha presentato il progetto del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde pronto nel 2027

Nicola Capuzzo · Monday, October 21st, 2024

E' stato presentato da Sanlorenzo il progetto Life Mystic* – Methanol for Yachting Sustainable energy Transition applied to Internal Combustion engines, realizzato in collaborazione con Nanni Industries e Ranieri Tonissi, volto alla realizzazione del primo superyacht bi-fuel a metanolo verde che vedrà la luce entro il 2027.

All'evento, che si è tenuto nella sede del cantiere a La Spezia, intitolato “Il primo superyacht bi-fuel a metanolo e la gestione dei combustibili alternativi nelle marine italiane”, hanno presenziato i rappresentanti delle istituzioni, del settore nautico e delle autorità portuali e di Assomarinas, l'Associazione italiana dei porti turistici per discutere degli obiettivi, tempistiche e difficoltà da affrontare insieme per favorire la diffusione dei combustibili alternativi nelle marine italiane.

Il progetto – coordinato da Sanlorenzo – che ha preso ufficialmente il via il primo giugno, avrà una durata di 54 mesi e prevede un investimento complessivo di oltre 4,8 milioni di euro, di cui il 60% sarà coperto da fondi europei ottenuti nell'ambito della linea di finanziamenti “Circular Economy and Quality of Life” del programma Life.

Scopo del progetto, spiega il cantiere, è quello di testare motori e generatori per superyacht alimentati con una combinazione di diesel e metanolo e sono attesi importanti risultati in termini di riduzione dell'impatto ambientale quali: riduzione di emissioni di gas serra: 150 t/y CO₂eq; riduzione nel consumo di energia primaria fossile: 700 MWh/y; riduzione di contaminazione della qualità dell'aria: 630 kg/y.

Guidato da Sanlorenzo, Life Mystic prevede di ospitare a bordo di un superyacht due motori diesel Man a 4 tempi ad alta velocità – in collaborazione con Ranieri Tonissi come sviluppatori partner – e due generatori diesel a quattro tempi – realizzati da Nanni Industries – adattati per operare in bi-fuel metanolo verde – diesel.

La realizzazione di kit di adattamento bi-fuel implica un processo ingegneristico molto attento per assicurare efficienza e affidabilità nella combustione di due diversi tipi di carburanti in un singolo motore, dovendo garantire un passaggio sicuro dal solo diesel in qualunque momento e rendere questi motori la soluzione ideale per un mercato di transizione.

L'adeguamento del design dell'imbarcazione sarà a cura di Sanlorenzo, che si occuperà di trasformare due tradizionali casse carburante per diesel in casse aggiuntive per metanolo, e integrerà l'impianto di distribuzione con le linee e gli strumenti necessari, completando la conversione a bi-fuel dell'intera barca.

Sanlorenzo spiega che le sfide principali nella realizzazione di questo progetto saranno principalmente due. Da un lato il design delle casse strutturali per il metanolo con la realizzazione della relativa impiantistica, una soluzione che si prospetta articolata sia in termini dell'integrazione negli spazi relativamente ridotti di uno yacht, sia per la gestione del combustibile, che richiede attenzioni particolari e deve rispondere alle stringenti norme di sicurezza vigenti. Dall'altro lato, la conversione dei motori endotermici per bi-fuel, partendo da motori esistenti, è un'innovazione particolarmente sfidante che viene fatta per la prima volta su questa taglia di propulsori a gasolio.

“La scelta di utilizzare il metanolo per l'alimentazione dei motori bi-fuel al fine di ridurre l'impatto ambientale nasce dal fatto che questo combustibile è una delle alternative più promettenti per il futuro del trasporto marittimo. Si presenta liquido a temperatura ambiente ed è già disponibile in più di 100 porti a livello globale. Inoltre, se generato da risorse di energia rinnovabile, diventa un carburante a emissioni zero, come richiesto dalla strategia net-zero.”

Ciò detto, continua il cantiere, “l'accessibilità del metanolo verde è un punto cruciale per il successo del progetto Life Mystic: la disponibilità di metanolo rinnovabile è perciò richiesta dal progetto stesso, per dimostrare concretamente che questa soluzione permette significative riduzioni di CO2 e altri agenti inquinanti.

Su questo punto è fondamentale il coinvolgimento e la collaborazione di tutti gli attori coinvolti, enti regolatori, supply chain e rete di distribuzione, a partire dalle dogane centrali, per richiedere modifiche e integrazioni alle norme in materia di metanolo, che ad oggi in Italia non è considerato come un combustibile, norme che costituiscono un vincolo anche per la catena di distribuzione.

Per tutti gli aspetti fin qui considerati il progetto Life Mystic rappresenta un importante passo avanti nel percorso di sostenibilità del settore dello yachting, e porterà benefici per tutta l'industria nautica, sia in termini di sviluppo tecnologico che di rafforzamento della catena di distribuzione di combustibili alternativi.

Life Mystic rientra nel piano “Road to 2030” con cui Sanlorenzo mira ad essere pioniere nella sostenibilità ambientale, facendone una leva strategica per la crescita del business. L'iniziativa rappresenta dunque un passaggio fondamentale di quel percorso che ha recentemente visto il [varo del 50Steel](#), il primo superyacht al mondo ad utilizzare il sistema Reformer Fuel Cell a metanolo verde per la generazione di corrente elettrica, e che mira a varare la prima imbarcazione carbon neutral entro il 2030? conclude la nota di Sanlorenzo.

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 Monday, October 21st, 2024 at 3:00 pm and is filed under [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.