

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Accordo tra Rina, Maran Dry Management Inc. e Sdari per una bulk carrier a Gnl e idrogeno

Nicola Capuzzo · Thursday, November 17th, 2022

Un joint development project firmato fra Rina, Maran Dry Management Inc. e Sdari per la costruzione della nave da 210.000 tonnellate di portata lorda alimentata a Gnl e idrogeno che prevede una configurazione degli impianti di propulsione in grado di ridurre il numero delle macchine in funzione in mare e la produzione di idrogeno a bordo, sfruttando un processo di reforming del Gnl con il vapore, è stato annunciato dalla società di classificazione italiana. Il concept, lanciato all'inizio di quest'anno per una nave cisterna Medium Range, ha avuto la sua prima applicazione su una nave portarinfuse.

Il ruolo di Rina in questo accordo è quello di esaminare i calcoli e il progetto presentati da Sdari per garantire che soddisfino le norme e i regolamenti di classificazione e statuari più recenti, utilizzando l'esperienza già acquisita su questa soluzione innovativa.

Il capitano Babis Kouvakas, managing director di Maran Dry Management (Mdm) Inc. ha detto: "Grazie alla collaborazione con Rina e Sdari otterremo un design altamente competitivo per una portarinfuse che supererà gli attuali obiettivi dell'Imo per il 2050 e potrà raggiungere emissioni prossime allo zero. Questa collaborazione su un concept pionieristico dimostra il nostro forte impegno e ruolo attivo nel percorso verso gli obiettivi di decarbonizzazione fissati dalle Nazioni Unite. Grazie a questo progetto unico diamo un esempio, dimostrando un percorso sostenibile e al contempo innovativo per il futuro dello shipping. Il concept consentirà di navigare con percentuali crescenti di idrogeno, riducendo le emissioni nel tempo, per raggiungere le soglie di rating sempre più stringenti nel percorso verso il 2050".

Da parte sua Paolo Moretti, amministratore delegato di Rina Services, ha commentato: "Il layout è stato concepito per essere utilizzato su un'ampia gamma di navi. Abbiamo già approvato la sua fattibilità su una nave cisterna Mr e questo accordo di sviluppo congiunto mostrerà l'applicabilità della soluzione di Gnl e idrogeno a una bulk carrier newcastlemax. Siamo privilegiati e molto felici di lavorare con Maran Dry Management e Sdari, supportando il loro punto di vista pionieristico sulla decarbonizzazione. Questa è una soluzione pratica ed è importante che un'azienda come Maran Dry Management sia coinvolta".

Anche Wang GangYi, responsabile ingegneria di Sdari, ritiene che il progetto sia entusiasmante e che consentirà agli armatori di lavorare con fiducia verso l'Imo 2050, poiché non si basa sulla

disponibilità di nuovi combustibili o sviluppi tecnologici aggiuntivi per mantenere la classificazione A delle sue navi nel tempo. Il design consente la cattura del carbonio nella fase precedente alla combustione anziché dalle emissioni di scarico e ciò consente di gestire un flusso ridotto con conseguente riduzione degli spazi necessari e un'installazione progressiva per rimanere al passo con i requisiti di riduzione delle emissioni fino al 2050.

La nave può essere costruita come una normale dual fuel e i componenti necessari per la produzione di idrogeno potranno essere aggiunti durante i lavori di ammodernamento, quando necessario, per mantenere la conformità ai requisiti e gli incentivi all'investimento saranno regolamentati. Inoltre la soluzione non richiede infrastrutture per l'idrogeno a terra, né fornitura e stoccaggio di idrogeno a bordo. Il progetto mirerà anche a ridurre la resistenza della nave per aumentare l'efficienza operativa complessiva.

Sempre a proposito di idrogeno il Rina ha anche reso noto di aver appena classificato (lo scorso Ottobre) Zeus – Zero Emission Ultimate Ship, un'unità navale sperimentale costruita a Castellammare di Stabia e alimentata tramite *fuel cell* per la navigazione in mare. Secondo quanto spiegato in passato da Fincantieri, Zeus è dotata di un apparato ibrido (2 diesel generatori e 2 motori elettrici) da utilizzare come sistema di propulsione convenzionale; a questo si aggiungono un impianto di *fuel cell* di 130 kW, alimentato da circa 50 kg di idrogeno contenuti in 8 bombole a idruri metallici, secondo tecnologie già in uso sui sommergibili, e un sistema di batterie, che insieme consentiranno un'autonomia di circa 8 ore di navigazione a zero emissioni ad una velocità di circa 7,5 nodi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 17th, 2022 at 7:45 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.