

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Vulkan Italia illustra il primo retrofit di un motobattello di Actv

Nicola Capuzzo · Saturday, June 8th, 2024

Vulkan Italia ha scelto il Salone Nautico di Venezia per presentare l'ultimo progetto di propulsione ibrida in versione retrofit “fatto a Venezia per Venezia”.

Il team ‘Hybrid Architect’, in collaborazione con l’azienda locale per il trasporto passeggeri di Venezia, Actv, ha realizzato il primo progetto di retrofit ibrido di un vaporetto. L’obiettivo era la riduzione delle emissioni di gas inquinanti in Laguna, grazie alla conversione della propulsione diesel tradizionale.

“Venezia e la sua laguna sono un ecosistema delicato e da preservare: gli ambiziosi progetti di rinnovamento delle flotte vanno precisamente in questa direzione e Vulkan si colloca al fianco delle aziende di trasporto per guidare la transizione verso impianti propulsivi innovativi con alti indici di abbattimento delle emissioni inquinanti” afferma Daniele Gaviotis, amministratore delegato di Vulkan Italia.

Più in dettaglio quest’ultima ha realizzato per l’azienda pubblica locale per il trasporto passeggeri in Laguna Actv il retrofit su un motobattello tipo Canal Grande, Serie 80, costruito nel 1982.

Nella descrizione del progetto da parte di Vulkan Italia si legge: “Nella fase progettuale sono stati effettuati il riadattamento strutturale e la progettazione dei sistemi e degli impianti di bordo (in particolare del sistema ibrido seriale). Nella fase di costruzione, presso il Cantiere navale Toffolo Officine, si è passati alla realizzazione della carpenteria e installazione dei sistemi. Al termine dei lavori seguiranno test operativi in linea per verificare il sistema”.

L’obiettivo del progetto era la “sostituzione della linea propulsiva diesel tradizionale con un sistema propulsivo ibrido seriale per l’abbattimento delle emissioni di gas inquinanti (NOx, HC, CO, PM). Il principale vantaggio di un sistema propulsivo ibrido seriale – precisano ancora da Vulkan Italia – è offrire una notevole flessibilità all’impianto propulsivo, ottimizzando le prestazioni dei motori endotermici, migliorandone l’efficienza. Questa flessibilità è attribuibile alla completa separazione tra le fonti di energia e gli utilizzatori, consentendo così una gestione più efficiente dell’energia generata”.

Queste le riduzione di agenti inquinanti: CO -32%, NOx -26%, PM -31%, HC -7%, overall -28%.

Il motobattello era stato originariamente concepito con una propulsione tradizionale con un motore da 147kW che garantiva la potenza propulsiva all’elica. Il nuovo sistema di propulsione ibrido è invece composto da due sottosistemi. Per ciò che riguarda la generazione di energia il gruppo

elettrogeno è costituito da motore diesel da 125kW accoppiato a un alternatore elettrico a cui si aggiungono 8 moduli batteria LFP connessi al quadro principale di bordo attraverso relativi convertitori di potenza. Il tutto si completa con un motore elettrico da 147kW che alimenta la linea propulsiva.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Si arricchisce ancora il panel di “MARE, FINANZA e ASSICURAZIONI” in programma il 14/6 a Genova

This entry was posted on Saturday, June 8th, 2024 at 7:30 pm and is filed under [Cantieri](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.