

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Green Heart, la nuova frontiera del bunkeraggio di metanolo nel Mediterraneo

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 20th, 2026

== COMUNICAZIONE AZIENDALE ==



Il metanolo si sta affermando come uno dei più importanti carburanti alternativi per la transizione energetica del trasporto marittimo. Sviluppare un'infrastruttura globale per il suo trasporto e stoccaggio rappresenta una sfida strategica. Con la nuova nave bunker *Green Heart*, Genova Trasporti Marittimi compie un passo decisivo per garantire la disponibilità di combustibili sostenibili nell'area del Mediterraneo, una delle regioni a più intenso traffico marittimo in Europa. Progettata con il supporto di K?Ships e costruita presso il cantiere San Giorgio del Porto, l'unità misura 91,3 metri di lunghezza per 15,7 metri di larghezza e offre una capacità di carico di 5.000 dwt.

Le operazioni di bunkeraggio del metanolo, che comportano la movimentazione di merci pericolose, richiedono sistemi di posizionamento dinamico e una propulsione estremamente precisa e affidabile. Per rispondere a questi requisiti operativi, la *Green Heart* si affida alle soluzioni propulsive SCHOTTEL, già ampiamente collaudate a livello internazionale.

### Manovrabilità superiore per la gestione di merci pericolose

La nave è dotata di un sistema di propulsione ibrido con batterie, che consente operazioni a zero emissioni nei porti europei e riduce l'impatto ambientale nelle aree toccate dal servizio. Il sistema permette di generare fino al 25% della spinta in modalità completamente elettrica, affiancato da motori dual?fuel alimentati a metanolo e bio?metanolo.

La propulsione principale è composta da due unità SCHOTTEL SRP 360 in configurazione L?Drive, ciascuna con una potenza in ingresso di 1.200 kW e un'elica da 2,1 metri di diametro, che consentono alla nave di raggiungere una velocità massima di 12,5 nodi. Grazie alla rotazione a 360 gradi, gli SRP garantiscono manovrabilità e stabilità di rotta eccellenti in navigazione libera, assicurando spinta in ogni direzione.

A completamento del sistema, la nave sarà equipaggiata con un'unità ausiliaria SCHOTTEL STT 1 da 400 kW con elica da 1,2 metri, che incrementerà ulteriormente la precisione nelle manovre. L'intera soluzione propulsiva conferisce alla *Green Heart* capacità di manovra senza precedenti, un elemento cruciale nella gestione di prodotti pericolosi come il metanolo.

## Design compatto ed elevata efficienza

La variante L?Drive dello SCHOTTEL RudderPropeller integra un motore elettrico compatto direttamente nella struttura di supporto del modulo azimutale, riducendo l'altezza complessiva del thruster. Questa configurazione, particolarmente adatta a spazi ristretti o a sale macchine già densamente equipaggiate, elimina la necessità dell'albero orizzontale e del riduttore superiore, migliorando l'efficienza nella trasmissione della potenza dal motore all'elica.

La combinazione di design compatto ed elevata efficienza rende l'SRP una soluzione ideale per le esigenze operative di una nave bunker di nuova generazione.

## SCHOTTEL

Il gruppo SCHOTTEL, con sede a Spay sul Reno, è tra i principali produttori mondiali di sistemi di propulsione orientabili per navi e applicazioni offshore. Fondato nel 1921, sviluppa e realizza da oltre 75 anni sistemi azimutali e soluzioni propulsive complete fino a 30 MW per unità di ogni tipologia e dimensione. Una rete di circa 100 sedi commerciali e di assistenza garantisce supporto globale ai clienti.

## SAN GIORGIO DEL PORTO

San Giorgio del Porto, parte del Gruppo Genova Industrie Navali, è uno storico cantiere genovese attivo dal 1928. È tra i leader europei nelle riparazioni, refitting e conversioni di navi passeggeri, ro?ro, cargo, tanker, LNG carrier e unità offshore, oltre che nella costruzione di navi di media dimensione.

Grazie a oltre novant'anni di esperienza e a un team composto da architetti navali, ingegneri, tecnici specializzati e squadre di pronto intervento, il cantiere vanta un portafoglio ricco di progetti prestigiosi e collaborazioni con armatori di fama internazionale. Negli ultimi anni ha rafforzato la propria presenza nel settore del *green shipping* con progetti innovativi, tra cui una nave per il trasporto e bunkeraggio LNG e una chimichiera ibrida alimentata con tecnologia dual?fuel. San Giorgio del Porto opera da sempre con un forte impegno verso sicurezza, salute e sostenibilità ambientale.



This entry was posted on Wednesday, May 20th, 2026 at 9:45 am 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.