

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Testato da Nanni il primo motore dual fuel ad alta velocità alimentato a metanolo

Nicola Capuzzo · Saturday, May 23rd, 2026

Nel percorso verso la decarbonizzazione della nautica e del settore marittimo leggero, il metanolo continua a guadagnare spazio come una delle alternative più concrete ai combustibili tradizionali. In questo scenario si inserisce il nuovo sviluppo annunciato da Nanni, che ha completato con esito positivo i test del suo primo motore dual fuel ad alta velocità alimentato a metanolo.

Il progetto nasce nell'ambito del programma Life Mystic e punta a portare nel segmento dei generatori marini una soluzione capace di combinare continuità operativa, riduzione delle emissioni e compatibilità con piattaforme motoristiche già consolidate. Per lo sviluppo del sistema, Nanni ha collaborato con ScandiNAOS AB, azienda specializzata nei sistemi di conversione dual fuel a metanolo.

La base tecnica scelta è un motore John Deere da 6 litri marinizzato da Nanni e destinato ad applicazioni genset. Il cuore del progetto è rappresentato da un kit di conversione sviluppato da ScandiNAOS che introduce un sistema di iniezione dedicato al metanolo insieme a una gestione elettronica capace di controllare il funzionamento in doppia alimentazione. L'aspetto interessante, soprattutto in ottica operativa e commerciale, è che il motore può passare automaticamente dalla modalità dual fuel a quella diesel pura senza interruzioni, nel caso in cui il serbatoio del metanolo si svuoti.

Il sistema è stato progettato per lavorare con una quota di energia proveniente dal metanolo compresa tra il 50% e il 75%, mentre l'obiettivo di progetto indicato da Nanni è arrivare a un mix equivalente a circa il 70% di metanolo e 30% di diesel. Una soluzione che consente di ridurre in modo sensibile il consumo di gasolio senza penalizzare prestazioni e affidabilità, due elementi ancora centrali soprattutto per le unità professionali e per la grande nautica da diporto.

I test sono stati eseguiti secondo gli standard Iacs relativi al caricamento progressivo di motori e gruppi elettrogeni, alla presenza di un rappresentante di Rina. Secondo quanto comunicato dall'azienda, il comportamento del motore durante le transizioni tra le diverse modalità operative è risultato fluido e stabile anche sotto carico.

Particolarmente rilevanti i dati emissivi. Dopo la conversione dual fuel, le emissioni di monossido di carbonio e idrocarburi sono diminuite tra il 95% e il 99%, mentre gli ossidi di azoto registrano

una riduzione del 65% nella maggior parte dei punti di carico. Anche il particolato risulta sensibilmente inferiore rispetto alla configurazione diesel convenzionale, confermando una combustione più pulita.

Più che inseguire una completa sostituzione delle architetture esistenti, Nanni lavora su una piattaforma capace di integrare combustibili alternativi mantenendo compatibilità con tecnologie e logiche operative già note al mercato. Un elemento che potrebbe risultare strategico soprattutto nei prossimi anni, quando la disponibilità globale di metanolo e le infrastrutture di bunkeraggio cresceranno gradualmente ma in modo non uniforme.

Per il settore yachting, il tema è particolarmente interessante anche in prospettiva futura. Se oggi il dual fuel a metanolo trova il suo primo terreno applicativo nei generatori, la tecnologia potrebbe rappresentare una base concreta per sviluppi successivi su propulsioni principali ad alta velocità, soprattutto in quelle aree dove armatori, cantieri e operatori iniziano a chiedere soluzioni capaci di ridurre l'impronta ambientale senza compromettere autonomia, semplicità gestionale e disponibilità operativa delle unità.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Saturday, May 23rd, 2026 at 12:30 pm and is filed under [Cantieri](#), [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.