



Gioiello tecnologico Wärtsilä in sala macchine per la ammiraglia del cemento di NovaAlgoma

Della nave del record, la più grande cementiera mai costruita al mondo, fa parte anche il motore dei record: il Wärtsilä 32 che è progettato per garantire una manutenzione efficiente e semplice, e, grazie all'eccellente flessibilità del carburante, può essere aggiornato per funzionare con il metanolo

La modularità del motore Wärtsilä 25 offre quindi la massima flessibilità, mentre l'efficienza e il risparmio di carburante del motore consentono di ridurre al minimo le emissioni, le soluzioni di propulsione Wärtsilä garantiscono un'elevata efficienza aiutando le navi a raggiungere gli obiettivi di conformità

Questo risultato è ottenuto in combinazione con un riduttore che riduce la velocità dell'elica, il che significa che viene utilizzato un diametro maggiore dell'elica per massimizzare l'efficienza propulsiva.

Questo gioiello di tecnologia sarà installato sulla nave che NovaAlgoma (joint venture fra il gruppo italo-svizzero Nova Marine e la canadese Algoma Central Corporation) ha commissionato a un cantiere cinese per consegna nel 2026.

La fornitura di Wärtsilä comprende due motori Wärtsilä 32, un motore ausiliario Wärtsilä 25, due riduttori, due eliche a passo variabile, un tunnel thruster, tre sistemi di post-trattamento dei gas di scarico a riduzione catalitica selettiva (SCR), il sistema di controllo della propulsione, due generatori ad albero (PTO/PTI) e gli accessori del motore.

Il risultato finale sarà quello della prima nave cementiera al mondo a essere dotata di propulsione dual fuel metanolo: in grado cioè di utilizzare sia il combustibile tradizionale che il metanolo affiancato da altre tre innovazioni di alta tecnologia: un sistema di cold ironing che le consentirà in porto di collegarsi alle banchine elettrificate e un apparato di "air lubricating system" ossia un sistema di pompaggio di aria ad alta pressione che attraverso microfori nello scafo, consentirà di ridurre la resistenza dello scafo al mare abbattendo sia i consumi che le emissioni. E, infine, la dotazione di un "waste heat recovery system", ossia di un avveniristico sistema di

riuso dei gas di scarico del motore principale della nave e dei generatori che, anziché essere “emessi” nell’aria vengono convogliati in questo apparato in grado di produrre 250 Kw di energia elettrica a disposizione della nave.