SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

La sostenibilità della nautica italiana e il sogno impossibile (per ora) di uno yacht a emissioni zero

Nicola Capuzzo · Thursday, March 3rd, 2022

Durante il convegno “Road to Expo Dubai-Nautica la grande bellezza della Liguria” organizzato a Genova da Liguria Intrnational e Regione Liguria una tavola rotonda ha messo di fronte i vertici dei principali cantieri di superyacht che operano nel Nord Tirreno. Sulla carta alcuni di loro sono concorrenti ma, forse complice il momento favorevole di mercato di cui godono tutti, su diversi aspetti di business i ragionamenti sono del tutto simili, e le esigenze comuni.

Uno di questi è sicuramente il tema della sostenibilità, largamente dibattuto da anni, che però ultimamente sta prendendo una rotta ben precisa: non si parla più infatti solo di tecnologie o soluzioni da applicare sul prodotto finale, vale a dire lo yacht, ma anche di una maggiore attenzione a tutte le fasi che portano alla costruzione e poi alla gestione della barca stessa. Ha affrontato per prima la questione Giovanna Vitelli, vicepresidente di Azimut Benetti, dichiarando come la questione più importante sia quella della propulsione, in cui la nautica segue un po’ la tendenza dell’automotive non potendo disporre delle stesse capacità di investimento di quel settore. “La generazione di energia elettrica da poter immagazzinare e poi utilizzare a bordo è importante” ha detto. “Con Benetti abbiamo visto che il nostro 37 metri B.Yond che è offerto con propulsione mista diesel-elettrica è molto richiesto: la metà delle unità vendute finora adotta questa soluzione. Il nostro ufficio ricerca e sviluppo di Varazze lavora anche sull’utilizzo di carburanti come metanolo o ammoniaca, anche se per avere delle novità praticabili e durature ci vorrà un arco di tempo ampio, parliamo di circa dieci anni. Nel frattempo in Azimut abbiamo internalizzato la produzione del carbonio e studiamo l’utilizzo di materiali riciclabili: è tutto da valutare bene perché in certi casi il costo dello smantellamento è superiore ai benefici del recupero” ha precisato.

Ferruccio Rossi, direttore generale di Sanlorenzo, ha parlato di un “dovere morale” della nautica di trovare risposte a quanto richiede il mercato. I progetti del cantiere sul fronte della sostenibilità sono diversi (e ne abbiamo trattato qui), a cominciare dalla prevista consegna del primo yacht alimentato a idrogeno: per sostenere gli investimenti previsti sono necessari anche nuovi spazi, ha aggiunto Rossi.

Secondo l’amministratore delegato di Baglietto Michele Deprati circa il 30% della clientela ormai richiede soluzioni come la propulsione ibrida, specialmente gli armatori di nuova generazione: “Bisogna lavorare sulla catena di subfornitura, ma c’è da dire che anche gli enti di classifica non sono all’avanguardia su queste tematiche”, ha avvertito. Rispondendo alla domanda se sia possibile

arrivare a breve a uno yacht a emissioni zero la risposta di Vincenzo Poerio, amministratore delegato di Tankoa, è stata netta: “No”. “Al momento bruciamo carburante – ha proseguito – possiamo però lavorare sul risparmio di energia, sulle batterie, e mutuare conoscenze e tecnologie da altri settori, come quello marittimo, dove però il dibattito sui nuovi carburanti è ancora aperto”.

Interessante l’esperienza portata da Barbara Amerio, amministratore delegato del gruppo Permare (che abbiamo recentemente intervistato), di base a Sanremo: “La sfida verde è lanciata, il nostro cantiere si trova in mezzo al ‘santuario dei cetacei’ e abbiamo avviato una collaborazione con biologi marini per capire l’impatto delle barche sulle rotte dei cetacei, cercando di minimizzarlo. Sul resto stiamo sperimentando nuovi materiali per sostituire la vetroresina, come biocompositi”.

Anche De Wave, società specializzata negli allestimenti di interni per superyacht e navi da crociera, è attiva su questo fronte: “Lo yachting è la punta di diamante della nostra offerta, ovviamente gli spazi sono più ridotti rispetto alle navi ma stiamo ragionando sui materiali da utilizzare, con l’obiettivo di alleggerire i pesi” ha dichiarato l’amministratore delegato Riccardo Pompili, ricordando una collaborazione già in corso con Azimut proprio su questo aspetto.

Ha chiuso Alberto Amico, presidente dell’omonimo cantiere di Genova impegnato nel refit di grandi yacht: “Siamo orgogliosi di poter dire di essere stati la prima realtà nel porto di Genova ad aver completamente eletrificato le banchine del cantiere e questo non è poco perchè già non avere il fumo delle navi o degli yacht dovuti ai gruppi elettrogeni è un grandissimo passo avanti”. Oltre a ciò Amico ha raccontato che “a proposito della sostenbilità del mezzo nautico ci siamo divertiti a fare due specie di prototipi come retrofit. E’ vero che per la propulsione ad oggi è impensabile ottenere emissioni zero però per quanto riguarda invece l’obiettivo delle emissioni zero all’ancora, cioè a barca ferma, questo scenario cambia totalmnte. Noi ci siamo divertiti a realizzare un’imbarcazione con un migliore utilizzo dell’energia a bordo, e soprattutto celle solari insieme a tutas una serie di altriaccorgimenti”. Fra questi ad esempio “barche che non devono dar fondo all’ancora, o barche che hanno vernice antivegetativa che non comporta alcuna emissione. In questo caso zero emission significa zero rumore, zero emissione di antivegetativa con biocidi, zero impatto sul fondale marino e zero emissioni da sistema elettrogeno che viene spento a bordo. Sono tutte cose fattibili, la dimostrazione che le cose si possono fare se solo si appicano le tecnologie che già esistono”.

CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

This entry was posted on Thursday, March 3rd, 2022 at 4:05 pm and is filed under Yards
You can follow any responses to this entry through the Comments (RSS) feed. You can leave a response, or trackback from your own site.