

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Rossi (Rossinavi): “L’alluminio è la chiave per innovare e sfidare i limiti dello yachting”

Nicola Capuzzo · Friday, March 7th, 2025

Specializzato nella costruzione di superyacht con scafo in metallo, Rossinavi ha da tempo definito l’alluminio un materiale strategico per la crescita e lo sviluppo del cantiere. Nell’ambito della tavola rotonda ‘L’alluminio e l’eccellenza italiana: innovazione, design e sostenibilità nelle costruzioni navali’ organizzata dalla rivista Alluminio e Leghe e moderata da Eugenio Paroletti in occasione della fiera dedicata alla filiera dell’alluminio Metef di Bologna, è intervenuto Federico Rossi, Coe del cantiere, per raccontare i punti di forza dell’utilizzo di questa lega nella costruzione delle proprie imbarcazioni. È stata anche l’occasione per intervistare Rossi sui motivi di questa scelta strategica “che ha richiesto una forte specializzazione delle nostre maestranze affinché fossero capaci di maneggiare e lavorare la lega leggera e oggi non è facile trovare figure così preparate”. Al convegno sono intervenuti anche Vincenzo Zinni, a.d. di Niche Fusina Rolled Products, Mattia Marconi, a.d. di Alluminio di Qualità, Guido Godani, a.d. di Metalluminio e Franco Bonollo dell’Università di Padova.

Sig. Rossi, i vostri modelli a idrogetto hanno richiesto caratteristiche diverse dagli altri con propulsioni più tradizionali?

“Si tratta di imbarcazioni fast displacement, quindi veloci e che hanno richiesto ancora più leggerezza. Siamo l’unico cantiere al mondo ad aver costruito un’imbarcazione di 63 metri con un rapporto peso/potenza elevatissimo, basti pensare che con la potenza installata siamo arrivati a velocità che di solito richiedono il 40% di potenza in più. Parte di questo di questo successo deriva proprio dalla componentistica di alluminio che noi lavoriamo dal pieno. Facendo bene i calcoli siamo in grado di risparmiare il peso dei sovradimensionamenti che spesso vanno applicati per la saldatura o per evitare deformazioni”.

Quali altri vantaggi implica l’utilizzo della lega leggera?

“Quando il cantiere si è sviluppato in Florida, nella zona di Miami, ci siamo accorti che la taglia media degli yacht era piuttosto piccola, perlomeno dal nostro punto di vista, nonostante gli armatori potessero permettersi yacht ben più grandi. Abbiamo capito che il vincolo maggiore era il pescaggio. Chi abita a Miami spesso naviga verso le isole Bahamas, un altro luogo con fondali poco profondi. L’alluminio ci ha permesso di realizzare un 60 metri molto leggero, grazie anche alla propulsione idrogetto, che pesca 2,10 metri, ovvero come uno yacht di 25/30 metri e quindi

perfetta per quell'area".

Qual è il rapporto tra yacht in acciaio e in alluminio?

"L'analisi di mercato degli yacht costruiti nel mondo evidenzia che il 75% delle barche in metallo sono in acciaio a elevata resistenza e il 25% in lega leggera. Nel nostro cantiere questi valori sono invertiti: il 46% delle imbarcazioni che abbiamo costruito hanno lo scafo in acciaio mentre il 54% sono di alluminio. E questo perché noi vogliamo ottenere il maggior vantaggio possibile dalla lega leggera, avere potenze inferiori e consumare meno".

Quali sono i modelli che considera importanti nella vostra strategia costruttiva?

"Il primo è Endeavour 2, un long range costruito per un armatore che voleva girare il mondo seguendo le antiche rotte di navigatori come Magellano e Cook spinto da una propulsione diesel/elettrica in collaborazione tra Caterpillar e Rolls-Royce. Per uno yacht del genere di solito si usa l'acciaio perché non sono richieste velocità elevate. Siamo però riusciti a convincere il cliente a farlo completamente in alluminio ottenendo significativi risparmi in termini di consumi ed emissioni di Co2. La seconda è Bell, un motoryacht full displacement completamente di alluminio che ha richiesto uno studio molto accurato della distribuzione dei pesi, il dislocamento generale e le volumetrie interne".

Oltre al pescaggio e leggerezza quali altri vantaggi implica l'utilizzo dell'alluminio?

"Il principale riguarda la stazza dello yacht e gli sforzi maggiori servono per rimanere sotto al limite delle 500 Gt. E qui l'alluminio viene in aiuto, perché su dimensioni di 52/53 metri l'acciaio implicherebbe un peso di circa 60 tonnellate in più perdendo così moltissimo volume utile agli spazi dedicati all'armatore. Lo stesso identico yacht costruito in alluminio ha il 10% in più di spazi e per noi è un importante vantaggio commerciale, si guarda sempre al costo per metro quadrato".

E riguardo alla velocità?

"È un altro elemento importante, che permette ad esempio di tornare in porto velocemente in caso di pericolo e la differenza tra andare a 15 o 18 nodi è tantissima. Noi abbiamo ottenuto risultati ben al di sopra delle aspettative: non solo siamo arrivati a fare 18 nodi, e cioè il 20% in più di velocità, ma al regime di crociera abbiamo dimezzato i consumi. E in questo l'alluminio è protagonista insieme alle carene fast displacement e alla buona distribuzione dei pesi che permette di alleggerire prua e poppa e limitare i vortici che riducono l'efficienza. E inoltre il pescaggio è inferiore dell'8%. Tutto questo è Rossinavi, ma credo sia un trend da spingere nel nostro settore perché porta a risultati importanti. E qui vorrei chiudere con un messaggio".

Prego

"Vorrei ringraziare tutte le persone e le aziende che dell'alluminio non ne hanno fatto solo una materia commerciale, ma ne hanno voluto fare un credo e hanno spinto verso l'innovazione. Sono anche vicepresidente di Navigo, l'associazione che gestisce le aziende della Toscana che lavorano nell'ambito dello yachting, e il mio messaggio è lavoriamo tutti insieme. Lavoriamo tutti insieme perché siamo fatti di tante piccole realtà e ognuno ha bisogno dell'altro per costruire innovazione congiunta che ci permetta di mantenere un primato che oggi è nostro. Non abbiamo nessuna intenzione di vederci per portar via la nostra fetta di mercato, il nostro protagonismo che geograficamente ci ha inserito nel Mediterraneo quasi come un porto del lusso e della bellezza".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT 24

SUPER YACHT 24 È ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI

COMPARAZIONE

	ALLUMINIO AA5083	ACCIAIO FE510
	SCAFO : FULL DISPLACEMENT PROPULSIONE: 3200bkw	SCAFO : FULL DISPLACEMENT PROPULSIONE: 3200bkw
	SPAZI: 380 mq +10% TOP SPEED: 18 nodi +20%	SPAZI: 340 mq TOP SPEED: 15 nodi
	PESCAGGIO: 2,45 metri -8%	PESCAGGIO: 2,65 metri
	CONSUMI CRUISING SPEED: -50%	



This entry was posted on Friday, March 7th, 2025 at 3:33 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.