

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Ermetto (Baglietto): “Le batterie? Sono ancora l’anello critico”

Nicola Capuzzo · Monday, August 11th, 2025

Questo servizio è stato pubblicato per la prima volta nel numero 3-2025 del supplemento Yacht Upstream disponibile [a questo link](#)

Varato lo scorso gennaio, Istant è (disegno da Stefano Vafiadis per gli esterni e Leonardo Santi per gli interni) è il primo Dom con propulsione ibrida di tipo interposto, il nuovo sistema propulsivo introdotto dal cantiere spezzino con componenti certificati dal Lloyd’s Register. Il sistema è composto da due motori endotermici diesel – i Caterpillar C32 Acert compatibili con biocarburanti Hvo – e due unità ibride ultracompatte dotate di motore elettrico interposto tra motore diesel e riduttore. La macchina elettrica svolge un doppio ruolo: funge da motore di propulsione in modalità elettrica e come generatore d’asse, per ottimizzare i consumi durante le traversate, permettendo il risparmio di ore d’uso dei tradizionali gruppi elettrogeni. L’utilizzo di batterie a elevata densità energetica consente allo yacht in modalità full electric una permanenza all’ancora fino a 9 ore in completo silenzio e a zero emissioni. SUPER YACHT 24 ne ha parlato con il sales manager Fabio Ermetto.

Cosa distingue il Baglietto Dom133 Instant dagli altri varati in passato?

“È il nostro primo yacht con propulsore elettrico interposto sull’asse invece che esterno e collegato alla Pto del cambio. Da qualche anno stiamo seguendo la strada dell’ibrido insieme a Siemens, il nostro partner principale”.

Quali sono le sue fonti di energia?

“Il sistema ibrido prevede oggi tre fonti di energia: motori a combustione, generatori e batterie. I motori tradizionali rimangono a bordo e sono un aspetto importante anche per la rivendibilità futura dello yacht. Nel caso dei generatori usiamo modelli a giri variabili, più leggeri e compatti di quelli tradizionali, che alimentano i motori elettrici e permettono allo yacht di navigare a velocità limitata senza l’ausilio dei motori termici. Infine le batterie, sul Dom133 abbiamo una potenza importante che permette non solo di navigare in modalità elettrica, ma soprattutto di rimanere all’ancora per un elevato numero di ore con i servizi operativi al 100% in hotel load, quindi cucina, aria condizionata, Tv e tutto quello che deve essere acceso”.

Quali sono le criticità nel realizzare sistemi del genere?

“Le batterie sono l’aspetto più critico, ci sono pochi fornitori che realizzano batterie certificate ad uso marino, poiché i numeri sono ancora oggi limitati e si preferiscono altri tipi di certificazione, per l’automotive ad esempio, che assicura numeri maggiori”.

Vede nuove tecnologie in arrivo?

“Ci sono diversi filoni di ricerca, il più importante è quello delle batterie allo stato solido. Ad oggi continuiamo a produrre batterie a litio, e in ottica sostenibilità non sono il massimo perché prima o poi andranno smaltite. Vedo nelle batterie a stato solido un futuro interessante”.

Quanti yacht fate in ibrido e quali sono le limitazioni?

“Circa un 20% delle nostre imbarcazioni lo adottano. Le limitazioni sono sia di tipo economico sia di spazio, soprattutto per yacht di taglia inferiore, l’ibrido ha infatti bisogno di locali batterie e sistemi di sicurezza che sottraggono volume. Inoltre bisogna trovare un equipaggio con esperienza e professionalità, capace di usare i sistemi”.

Continuate a investire?

“Abbiamo sempre investito, siamo stati tra i pionieri e continueremo a farlo. Il progetto BZero a idrogeno prosegue bene e sarà la quarta fonte di energia in aggiunta alle tre viste prima, produrrà energia dall’acqua di mare tramite un processo sostenibile. L’impianto è certificato dal Rina, il modello in cantiere è in scala 1 a 1 e abbiamo usato gli stessi componenti che andranno a bordo, sia per simulare condizioni reali di utilizzo sia per dimostrare ai nostri clienti che è un impianto reale e funzionante e aiutarli vincere le remore sulle novità tecnologiche”.

Quando vedremo il primo sistema BZero a bordo?

“Il sistema è pronto e funzionante in banchina. Stiamo lavorando per adattare il nostro 60 metri a ricevere l’impianto e potrebbe essere già dal prossimo modello, quindi nel 2028. Serve un armatore visionario che sia partner nell’avventura”.

Nel caso di questo Dom133 come è andata?

“Noi lo offriamo l’opzione ibrida su tutti i modelli ed è stato proprio uno dei motivi per cui il cliente si è avvicinato a Baglietto. Ha applicato la sua filosofia anche altri aspetti dello yacht, non solo alla propulsione, e negli interni lo abbiamo sostenuto in una lunga di ricerca di materiali. Abbiamo sempre bisogno di armatori visionari e anche un po’ partner, come lo era stato la prima barca ibrida che abbiamo fatto ormai più di 10 anni fa, il Vanadis. All’epoca fu l’armatore a sostenerci nel realizzare l’ibrido e ancora oggi naviga con soddisfazione. È anche grazie ad armatori che hanno una visione se riusciamo a sviluppare tecnologie del genere. Vanadis è stato inoltre il primo yacht italiano certificato ibrido dal Lloyds ed è stato un importante punto di partenza, sia per il cantiere sia per il registro nello sviluppo dei regolamenti”.

Quali sono le motivazioni di chi sceglie questi sistemi?

“Le motivazioni sono sia etico-culturali, armatori che vogliono supportare i temi della sostenibilità, sia tecnologiche, soprattutto per yacht che verranno consegnati tra un paio di anni. Il progresso corre veloce e l’esigenza è non ritrovarsi con uno yacht poco aggiornato. Di base tutti gli armatori sono interessati, ma molti vengono scoraggiati dai costi o dalle complicazioni. Sono convinto che

più lavoreremo su questa tecnologia e più i costi si abbasseranno”.

Quanto incide l’opzione ibrida sul costo dello yacht?

“Dipende molto dal pacco batterie, ma in genere per uno yacht come il Dom133 si parte dal 10% del costo dello yacht, un impatto abbastanza importante”.

Le maggiori complicazioni?

“Noi siamo integratori di sistemi, non inventiamo nulla, compriamo componenti esistenti sul mercato, magari sviluppati per altre applicazioni. La difficoltà è proprio nell’integrarli a bordo di uno yacht in ambiente marino”.

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

Il prossimo 2 dicembre SUPER YACHT 24 organizza a Genova il 1° Sailing Super Yacht Forum

This entry was posted on Monday, August 11th, 2025 at 6:30 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.