

# THE SOUND of METAL

ACCIAIO E ALLUMINIO, DA SOLI O COMBINATI, NELLA NAUTICA SONO SINONIMO DI RICICLABILITÀ. IN PIÙ, GLI YACHT IN METALLO SONO TOTALMENTE PERSONALIZZABILI DAGLI ARMATORI

DI FABIO PETRONE

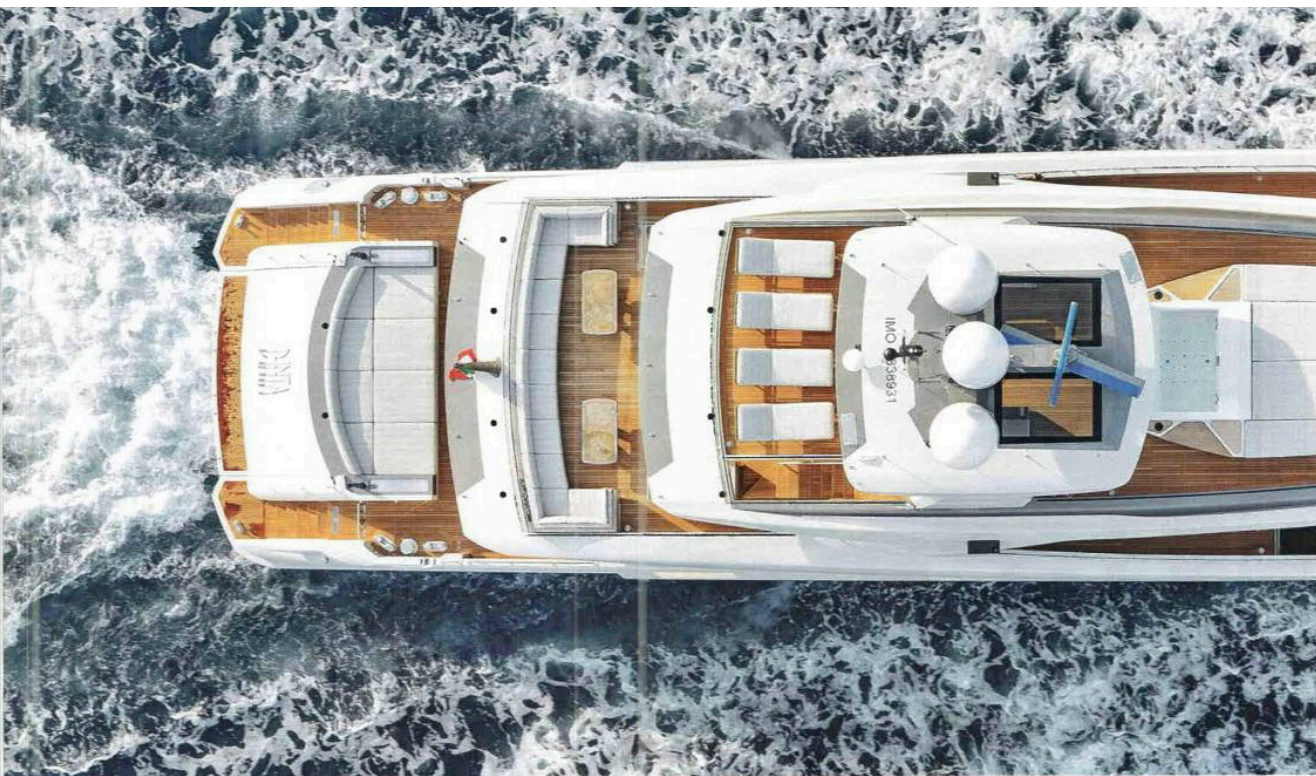


**P**ER GLI ARMATORI SENSIBILI alle tematiche green, poco inclini ad acquistare scafi in plastica, la soluzione c'è: scegliere imbarcazioni costruite in metallo, che sono riciclabili totalmente, a fine vita demolibili pezzo per pezzo come avviene per le navi commerciali, fino, volendo, a fonderle per riutilizzare la materia prima al 100%. Questo è possibile sia per ciò che concerne gli scafi, sia per le loro sovrastrutture. In generale, c'è anche da dire che una barca in metallo, trascorsi gli anni, può essere oggetto d'interventi di refit a volte talmente radicali, come allungamento di scafo, aggiunta di un ponte, nuovo layout delle sezioni poppiere, uno slancio di prua diverso, che possono realmente trasformare uno

yacht datato in una barca totalmente nuova. Ciò, invece, non può essere fatto per una barca costruita in vetroresina, da uno stampo, dove gli interventi si limitano all'allestimento, agli arredi e poco più. Di norma per costruire barche in metallo si utilizzano l'acciaio o l'alluminio, talvolta combinati fra loro. Il primo, molto pesante, viene impiegato quando la barca è di grandi dimensioni, una nave da diporto, e non ha particolari target velocistici da raggiungere, quindi è dotata di una carena dislocante.

Più le performance dell'imbarcazione devono essere rilevanti, invece, maggiore deve essere l'utilizzo dell'alluminio, metallo più leggero e duttile dell'acciaio, più resistente all'ossidazione e agli urti (prima

*Sopra e in alto, il Mangusta Yacht Gran Sport dal profilo aggressivo e velocità elettrizzante. A sinistra, il megayacht in acciaio e alluminio, CRN My Voice, brand di Ferretti Group.*



## LO SCAFO COSTRUITO IN ALLUMINIO RENDE L'IMBARCAZIONE PIÙ VELOCE E RICHIEDE MANODOPERA MOLTO QUALIFICATA

di rompersi si deforma e può essere rimesso a posto con un lavoro di carrozzeria) ma, a onor del vero, è più esposto alla corrosione delle correnti galvaniche che si diffondono in acqua, e sicuramente anche **più costoso nella costruzione** poiché per saldare parti in alluminio serve manodopera molto qualificata.

Utilizzato talvolta per la realizzazione delle sole sovrastrutture di barche con scafo in acciaio, quando si vuole una barca realmente veloce, con carena planante, è necessario che venga costruito lo scafo in alluminio, anche nel caso dei superyacht. L'alluminio, competitivo con i compositi di vetro e resina in termini di peso, viene utilizzato a volte anche per costruire barche più piccole, come i natanti adoperati dai pescatori per navigare su laghi e fiumi, così leggeri che si trasportano facilmente sul tetto dell'automobile, ma anche ogni qual volta si voglia realizzare una barca o un gommone realmente su misura.

Il progetto di una barca in metallo può essere adattato alle esigenze del singolo armatore in termini di dimensioni, di forma, di compartimentazione, di sistema propulsivo... Insomma, può essere personalizzato realmente ad libitum, cosa che con una barca stampata, invece, non è possibile.

Benché il mercato, proprio per tutti i vantaggi delle imbarcazioni in metallo fin qui elencati, stia premiando questo settore, tranne che nel 2020, con vendite leggermente in calo rispetto all'anno prima, a causa della pandemia, il trend del 2021 e del 2022 si annuncia molto positivo specie quando si parla di super, mega

e giga yacht. Scegliere di acquistare una barca in alluminio o in acciaio, implica di dover sottostare a un limite, quello temporale.

Per entrare in possesso di una nave in metallo, dal momento della tradizionale «cerimonia della moneta» (è un atto beneaugurante che si svolge alla genesi dello scafo, nel momento della posa della sua chiglia, quando una moneta viene fusa nella struttura oppure infilata sotto la «taccata» che sosterrà la nave per tutta la durata della costruzione) al suo varo, ci vogliono anni, anche tre o quattro, a seconda delle dimensioni della nave e ovviamente della capacità del cantiere.

Un lasso di tempo che non tutti gli armatori sono disposti ad attendere, quindi un potenziale deterrente all'acquisto, che ha portato a prendere diverse contromisure. In primis, quella di realizzare yacht su speculazione, cioè modelli la cui costruzione viene avviata da un'entità, il cantiere stesso o un investitore, che voglia **speculare sull'investimento proprio grazie al fattore tempo**, con l'intenzione di rivendere il progetto nel corso della costruzione a quello che diverrà il vero armatore della barca, accelerando per lui il time to delivery del suo yacht. Non è un esercizio facile, indubbiamente, diffuso e proficuo quando il mercato degli yacht di lusso va a mille, come di questi periodi, ma che può rivelarsi un azzardo qualora il mercato rallenti o addirittura si fermi. Tuttavia, fra i grandi player del settore delle costruzioni nautiche, oggi quasi non esiste un cantiere che non stia portando avanti la costruzione di almeno una barca speculativa, scelta evidentemente



In alto, il megayacht Tankoa S501 Hybrid, 50 metri, assicura risparmio di carburante. A destra, il superyacht Najiba, 58 metri, disegnato da Vitruvius Yacht.



## I SISTEMI DI MOTORIZZAZIONE IBRIDI O ELETTRICI CONSENTONO DI NAVIGARE A ZERO EMISSIONI NELLE AREE MARINE PROTETTE

fra i propri modelli di maggiore appeal sul mercato. A proposito di tendenze si sottolinea la sensibile crescita di progetti di yacht in metallo che prevedono l'utilizzo di **sistemi propulsivi con motorizzazioni ibride o diesel elettriche**. Questi consentono di navigare, pur se per brevi tratti, anche in modalità zero emissioni, indispensabile per poter accedere in aree a navigazione limitata, come le aree marine protette. Anche nella yacht industry si inizia a parlare sempre più concretamente di navi che possano soddisfare il loro fabbisogno energetico, propulsione e servizi di

hotel, attraverso **fonti energetiche alternative**, come l'idrogeno da utilizzare con le fuel cell. È una tecnologia al momento molto costosa e ciò ne ha finora precluso l'utilizzo, ma senza dubbio è una delle possibili soluzioni, la più credibile, per decretare **l'avvio di una vera fase di transizione ecologica anche nello yachting**.

A volte basta davvero poco per contribuire alla causa ambientale, per portare quel sostegno che, anche se piccolo, sia comunque un segnale significativo di crescita culturale e di rispetto per la Terra e per le generazioni future.

Consapevoli di quanto l'impatto dello yachting sia solo una piccola percentuale, seppur rilevante, rispetto a tutte le attività complessive che quotidianamente determinano l'inquinamento dell'uomo sull'ambiente, è però auspicabile che ciascuno di noi faccia la sua parte per ridurre le emissioni e i danni all'ecosistema. Per questo, si chiedono agli armatori alcune piccole accortezze, una volta a bordo del proprio yacht, nel prendere quelle significative misure affinché si possa ridurre il dispendio energetico, l'uso di carburante e, quindi, l'impatto ambientale. In primis ridurre le velocità: ne beneficia il comfort, si consuma meno e si riduce la propria traccia in mare.

In alto, dalle linee sobrie e armoniche, il superyacht 62 Steel Sanlorenzo, in metallo. Qui, a destra, l'esclusivo walkaround Black Tuxedo 13,88 metri.

