

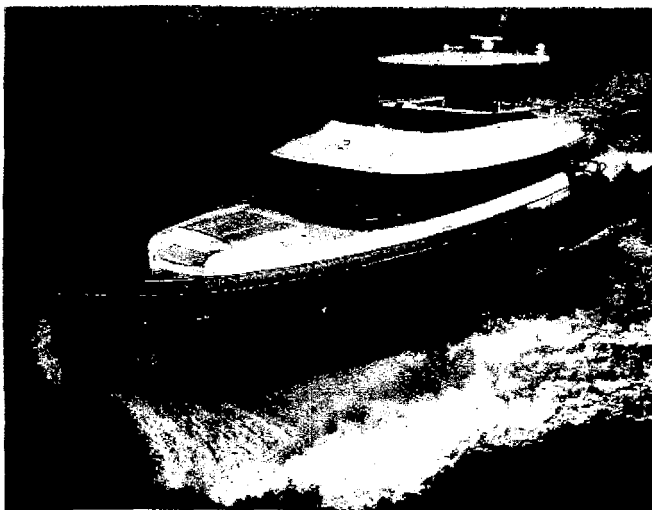
## Tendenze. Il risparmio di carburanti è solo il primo passo

# Crescono gli investimenti nell'ecosostenibilità

Non è solo il carburante necessario agli spostamenti a rendere un'imbarcazione un mezzo dall'importante impatto ambientale. La *carbon footprint*, ovvero l'impronta lasciata sulla Terra dall'anidride carbonica liberata da ogni attività, è in buona parte determinata dal consumo degli idrocarburi bruciati nei propulsori. Oltre a usare materiali più leggeri, capaci di abbassare il peso della barca e quindi richiedere meno energia per muoversi, il primo passo di progettisti e costruttori *green oriented* è stato studiare linee d'acqua più efficienti unite. Oggi gli yacht capaci di ridurre i consumi (a parità di velocità, tra il 20 e il 30% in meno di uno scafo planante di pari dimensioni), ma di navigare anche oltre i 30 nodi (la velocità massima di un dislocante è in genere sui 25 nodi), sono quelli con carene semiplananti (derivate da scafi a spigolo) o semidislocanti (derivate da scafi a sezione tondeggiante). Alcuni recenti esempi, oltre all'ormai conosciutissimo Mochi Craft Long Range 23, sono il Magellano 74 di Azimut, il Pathfinder 58 di Rose Island o le navette veloci di Vismara.

Altra via è stata quella del cantiere olandese Heesen con i suoi Fast Displacement Hull Form, forma di scafo a dislocamento veloce: una carena molto affusolata, soprattutto negli ingressi in acqua, capace di mantenere bassa l'onda formata per tutto il range di velocità. Secondo gli studi effettuati in vasca all'università di Southampton l'efficienza risulta migliorata del 30% e il 65 metri attualmente in costruzione dovrebbe raggiungere la velocità di punta di 27 nodi.

Anche i pistoni dei generatori elettrici sono però avidi di gasolio. Le utenze di bordo, dai frigoriferi ai climatizzatori, passando per le luci, necessitano di energia. Si possono però mutuare soluzioni già applicate dai velisti. Come l'utilizzo di pannelli



**Magellan 74.** Al prossimo Salone di Genova verrà presentato un nuovo modello dello yacht «verde» di Azimut, che misurerà 80 piedi

fotovoltaici per ricaricare le batterie di bordo. Ottimo esempio è il 90' progettato da Vismara per Ferdinando Brachetti Peretti, amministratore delegato di Api holding: benaugurante l'idea di un petroliere che preferisce la luce solare al gasolio.

Per i futuri esemplari della li-

### I NUOVI PROGETTI

Il Magellano 50 di Azimut sulle finestrate userà pellicole Uv per diminuire l'effetto serra e limitare l'uso dei condizionatori

nea Magellano, come il venturo 50' che sarà presentato al Salone di Genova 2010, Azimut ha previsto anche altre soluzioni. Per esempio l'utilizzo di pellicole anti Uv sulle finestrate per diminuire l'effetto serra all'interno della sovrastruttura, ricca di superfici vetrate, e quindi limitare l'uso dei climatizzatori. Tra l'altro il nuovo Magellano avrà anche la possibilità di navigare usando motori elettrici spinti da batterie caricate da generatori

diesel, più efficienti in termini di energia prodotta e quindi di spinta. Ma le novità riguardano anche i consumi accessori, ovvero non quelli direttamente legati alla vita dello yacht o di chi gli sta a bordo. Uno dei problemi principali dei marina durante la stagione estiva è il consumo dell'acqua per il lavaggio delle barche: le località più ambite sono anche quelle con le minori precipitazioni atmosferiche per evidenti motivi vacanzieri.

Per questo, sempre alla Rose Island insieme ad Aktarus Group, stanno studiando delle applicazioni di prodotti nanotecnologici, capaci di ridurre, teoricamente a zero, la necessità di lavare con acqua dolce scafo e sovrastruttura. La nanotecnologia, infatti, consente di realizzare molecole di dimensioni inferiori a quella dell'acqua con cui rivestire, anche dopo la costruzione, sia i vetri sia le superfici plastiche. Questo trattamento lascia scivolare via gli schizzi e oltre a non richiedere lavaggio dà anche una sicurezza in più garantendo sempre la visibilità anche senza l'uso dei tergi cristalli.

© RIPRODUZIONE RISERVATA