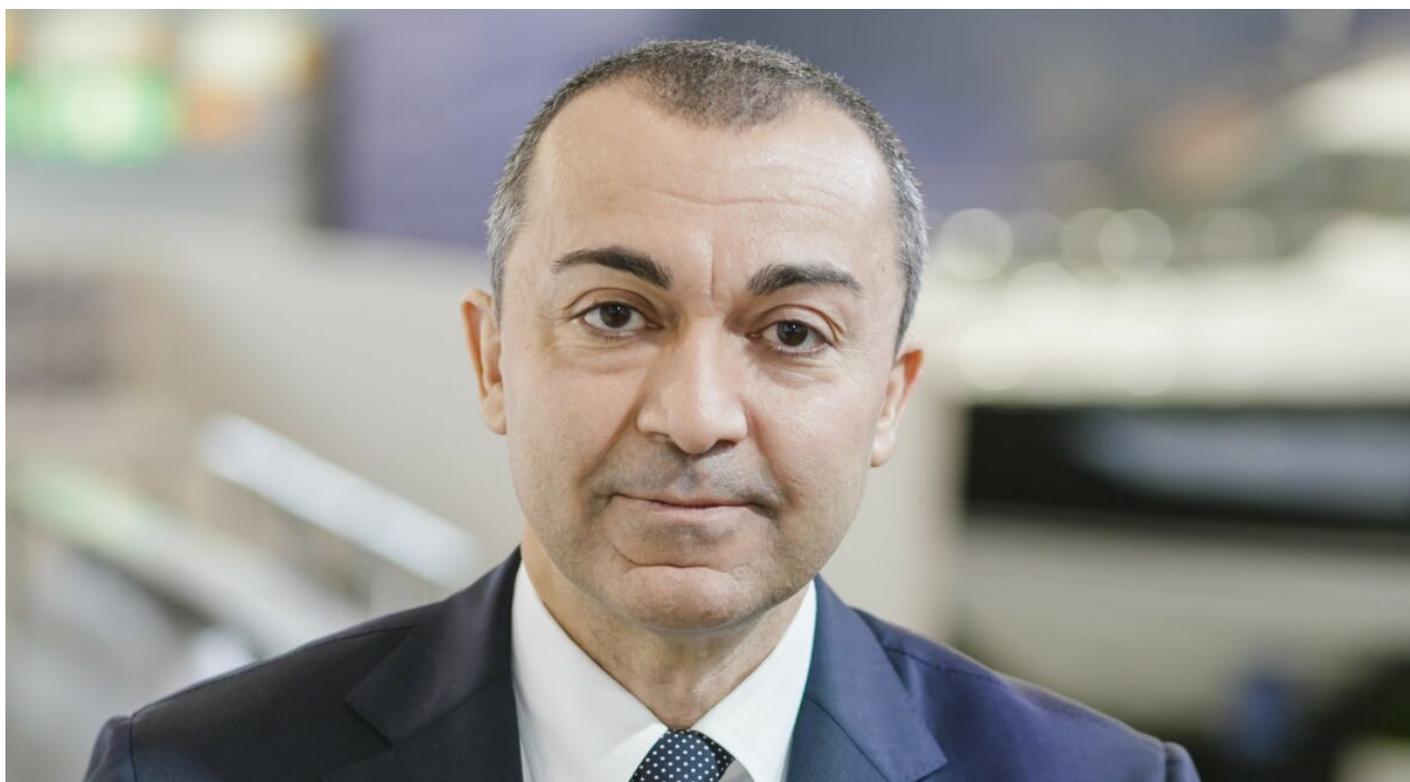


YARDS

Fabrizio Iarrera alza il velo sul nuovo futuro del cantiere Silent Yachts

Dallo scorso anno, con un cambio di assetto societario, è tornato in piena attività e prevede di implementare nei prossimi 3-5 anni la sua gamma da 60-80 piedi per poi riproporre modelli oltre i 24 metri

DI CINZIA GAROFOLI | 7 LUGLIO 2024



Il cantiere Silent Yachts nasce nel 2008, già pioniere nel mondo della nautica per la sua tecnologia a impatto zero in termini di emissioni, rumori e vibrazioni. Dallo scorso anno, con un cambio di assetto societario, è tornato in piena attività e prevede di implementare nei prossimi 3-5 anni la sua gamma da 60-80 piedi, e successivamente riproporre modelli dai 24 metri in su e Gross Tonnage inferiore a 500.

SUPER YACHT 24 parla delle peculiarità della tecnologia Silent Yachts con l'amministratore delegato ingegner Fabrizio Iarrera.

Ingegnere, partiamo dal 2023, l'anno di svolta per il cantiere, che ha anche investito nello stabilimento italiano di Fano..

“Dopo un momento di incertezza dovuto a questioni non dipendenti dalla società, tutto quello che è stato ‘fatto’ dal cantiere, in particolare dal 2023, con il lancio progressivo delle operazioni nello stabilimento di Fano, ha portato grandissima positività – grazie all’avvento di clienti che sono divenuti investitori, e in particolare di uno di questi che oggi è proprietario all’80% di Silent Yachts – e a credere nel potenziale che ha questa azienda, soprattutto per il suo contenuto tecnologico.

La società ha alle spalle una grandissima concentrazione sullo sviluppo tecnico della drive line solare, ed è oggi l’unico cantiere al mondo in grado di produrre e consegnare un prodotto coerente con un messaggio di assoluta sostenibilità: il catamarano con motore elettrico, alimentato con energia solare, in grado di far vivere l’esperienza di un catamarano a vela con il quale l’unico rumore che si può avvertire è il fruscio dell’aria intorno.

Oggi la società, nelle mani del nuovo proprietario, è estremamente solida e con un portafoglio pieno per il 2024-2025. I clienti che avevano barche in costruzione in Italia proseguono con noi la costruzione delle loro barche, mentre quelle che erano in costruzione precedentemente in Turchia sono state riavviate legalmente in costruzione in Italia”.

Nell’ambiente si parla del rischio di deterioramento dell’impianto fotovoltaico e della difficoltà di sostituzione; come risponde Silent Yachts?

“Ogni componente tecnologico all’interno di un Silent Yachts è stato integrato immaginando che possa essere sostituito in un’operazione di refit. Essendo costantemente concentrati sull’innovazione tecnologica siamo ben consapevoli della velocità dell’evoluzione nel campo della costruzione di pannelli solari, di batterie e di motori; per questo progettiamo e costruiamo lo yacht prevedendo la possibilità che fra due, o cinque anni, o dieci anni, a seconda dell’esigenza del suo proprietario, tutta l’impiantistica tecnologica possa essere sostituita con un upgrade della barca alla tecnologia più attuale, con un intervento della durata di tre settimane, o quattro nel caso più drastico. Questa tempistica risulta con certezza dai test pratici che abbiamo effettuato in proposito. Integriamo i pannelli, così come il resto della componentistica, in modo che possano essere sostituiti velocemente per essere sempre al massimo dell’efficienza, con una relativa spesa e facilità di operazione”.

Un upgrade del sistema di propulsione solare-elettrico è più o meno semplice rispetto a quello di un sistema tradizionale?

“La mia esperienza di 25 anni nella nautica mi permette di affermare che è molto più semplice cambiare pannelli solari e batterie di un motore elettrico rispetto a sbarcare un motore di grande potenza, come un 2000 cavalli e oltre, da una sala

macchine di un'imbarcazione per aggiornarlo al meglio della tecnologia che in quel momento si può avere sul mercato.

Il poter sostituire con componenti più efficienti, grazie allo sviluppo del settore, è un'opportunità che permette all'armatore di un Silent Yachts (esattamente come al proprietario di una casa dotata di impianto fotovoltaico), di aumentare l'efficienza energetica e quindi il tempo in cui lo yacht potrà essere totalmente ecosostenibile.

Nel nostro catamarano più piccolo, il 62, riusciamo ad installare un impianto di quasi 17 kw, consideri che nella mia casa dal fotovoltaico ho solo 7,6 kw. Il surplus di energia prodotta e immagazzinabile rende la barca totalmente indipendente dall'accendere il generatore, che può essere utilizzato solo per ricaricare e continuare a muoversi con l'autonomia e le prestazioni che normalmente un catamarano di queste dimensioni ha nella sua propulsione tradizionale.”

La capacità di questo tipo di alimentazione pone limitazioni al tipo di viaggio che l'armatore può fare?

“Le barche Silent Yachts con circa 40/50 miglia di autonomia a 5-6 nodi, possono muoversi lentamente in un arcipelago tra un'isola e l'altra grazie all'energia solare generata e immagazzinata nelle batterie. In condizioni di necessità può viaggiare a 10-12 nodi. Dal punto di vista dell'autonomia, dell'utilizzo, della funzionalità il viaggio non è assolutamente limitato rispetto a quello di un catamarano a vela, che corrisponde al profilo di utilizzo con cui ci presentiamo sul mercato.”

Valuterete in futuro la possibilità di aumentare la velocità?

“Potremo valutarla nel momento in cui la capacità di produrre energia solare potrà garantire un maggiore output di energia utilizzabile dall'imbarcazione.”

Dove sta andando il mondo del catamarano?

“Il catamarano a vela si sta spostando progressivamente verso il mondo di quello a motore, che cresce molto velocemente. Ciò è dovuto anche alla grande difficoltà pratica che trova l'armatore di armarlo sotto il profilo velico. Silent Yachts permette di raggiungere gli obiettivi della navigazione ecosostenibile desiderati dall'armatore pur in una navigazione facilitata dall'utilizzo del motore.”

L'Europa spinge per la sostenibilità ma, mentre consente incentivi per l'automotive, non prende in considerazione quelli per la nautica..cosa ne pensa?

“Sono convinto che la progressiva attenzione verso le baie protette o verso i porti spingerà i governi a considerare lo strumento dell’incentivo anche per la nautica. E non vedo l’ora che ciò accada poiché essendo stati noi precursori nel settore ci proporremo come una sorta di ‘Tesla’, che al suo esordio nel 2010 venne vista come un mercato di nicchia nel quale non investire, e che invece a un certo punto ha rappresentato la soluzione per viaggiare nelle città chiuse al traffico.

Arriveremo al momento in cui in qualsiasi porto si entrerà solo in modalità elettrica così come in qualsiasi baia, e la combustione tradizionale verrà utilizzata solo per navigazioni lontane da queste situazioni. Il mondo si sta spostando verso quella direzione; se sarà spinto da incentivi o da legge non legata a incentivi, come capita molto spesso nel nostro mercato – visto da sempre come privilegiato – non so dirlo, ma sono sicuro che si arriverà alla necessità, guidata dai governi, di convertire l’imbarcazione al green”.

Dagli incentivi che non esistono alla nota difficoltà che riscontra il vostro segmento nella questione degli ormeggi: sembra che in questo settore non si creda nell’unione per affrontare le istituzioni e ottenere qualche risultato.

“Senza dubbio il problema degli ormeggi è avvertito sia dai produttori che dai clienti dei catamarani. Come Silent Yachts riteniamo di soffrirlo meno degli altri proprio grazie all’autonomia del nostro sistema di alimentazione a energia solare, che potendo restare in rada anche un’intera settimana ha minori necessità di rientrare in porto per fare rifornimento. Rispetto agli incentivi vi sono grandi strutture come Icomia che provano ad andare in quella direzione: ricordo che nel momento in cui cambiava la legislazione europea sulle emissioni per i grandi yacht, grazie al lavoro svolto, ottenne tempi più lunghi per la categoria. Ma situazioni di questo tipo non sono la prassi per il nostro mercato. In effetti le grandi realtà del nostro settore, a differenza di quelle dell’automotive che si uniscono per fare massa e per guidare il mercato e i governi nella loro direzione, non sono abituate a cercare alleanze. Questo è un aspetto nel quale sicuramente il nostro mercato potrebbe migliorare e favorire importanti opportunità”.

