

YARDS

Iarrera (Silent Yachts): "I nostri cat fotovoltaici riducono la dipendenza dalla rete"

Lo spiega Fabrizio Iarrera che non si dice preoccupato per la lentezza della diffusione di nuovi punti di ricarica lungo le coste italiane

DI ALBERTO MARIOTTI | 20 AGOSTO 2025



Nato nel 2008 per sfruttare unicamente l'energia del sole per la propulsione, il cantiere Silent Yachts è oggi precursore in questa tecnologia con modelli tra 60 e 80 piedi e l'idea di crescere anche nel mondo oltre i 24 metri. SUPER YACHT 24 ha incontrato il suo presidente Fabrizio Iarrera per un punto sui progetti presenti e futuri.

Fabrizio quali sono le principali sfide nel progettare un catamarano elettrico alimentato a energia solare?

"La sfida è costruire un prodotto realmente ecosostenibile, silenzioso e fruibile da armatori che non cercano performance ma silenzio, integrazione totale con l'ambiente e nessun rumore o vibrazione. Non si tratta di inventare, ma essere all'avanguardia nella capacità di integrare quanto già disponibile nell'automotive e nei settori circostanti. Nel caso di Silent Yachts è anche il privilegio di essere precursori, credo che ancora oggi sia l'unica offerta realmente elettrica al 100%. La nostra non è una barca ibrida ma che in anni di sviluppo ha imparato a gestire le utenze e la propulsione per navigare in modalità puramente elettrica".

Il mercato chiede questo genere di prodotti?

"È un prodotto che risponde a un'esigenza che esiste ma che non è del 100% degli armatori, solo di quelli che vogliono avere una casa confortevole, silenziosa, spaziosa e in armonia con la natura. C'è chi la trova nella barca a vela per poi scoprire che richiede troppa energia fisica e se la famiglia cerca il comfort in vacanza è facile muoversi verso un prodotto del genere".

Il nuovo 80 piedi indica uno sviluppo verso il mondo superyacht?

"Indica la propensione dell'azienda a non scendere sotto ai 60 piedi e ad andare oltre ai 24 metri. Il piano prevede di completare tutto il necessario per la gamma fino a 80 piedi, costruire correttamente la rete vendita mondiale, creare brand awareness e soprattutto una base di clienti che possa crescere con il cantiere".

La diffusione dei catamarani elettrici aumenterà?

"Ne sono certo, è come Tesla che nel 2010 non avevo capito. Ne sono certo perché è una soluzione naturale, un monoscafo non riesce a generare energia sufficiente per coniugare servizi e propulsione, un catamarano solare può farlo grazie alla superficie offerta dalla sua struttura".

La progettazione di un cat elettrico al 100% è diversa?

"Si parte sapendo che il tetto è il tuo generatore di energia e capendo quanto velocemente serve produrre tutta l'energia necessaria per essere coerenti nella promessa. Partiamo quindi da capire quanti kWh di capacità nominale dei pannelli solari servono al cliente e da lì si disegna grazie a Nuvolari Lenard la barca più bella possibile".

State lavorando a soluzioni alternative come l'idrogeno?

"Siamo concentrati sui sistemi di accumulo dell'energia, rimaniamo solari e il nostro slogan è 'solar powered' ma c'è molto da fare. Intorno a noi ci sono 8 miliardi di persone che chiedono pannelli solari più efficaci, batterie più capaci, leggere e sicure. Abbiamo un mondo di sviluppo prodotto che dobbiamo essere capaci di integrare nel nostro. È possibile comprare separatamente ognuno di questi componenti, ma la barca non funzionerà se non hai imparato cosa fare per installarli correttamente e integrarli nei sistemi di gestione elettronica".

Per le batterie vede nuove tecnologie in arrivo?

"Le batterie a stato solido sono il futuro ed è la direzione nella quale essere attenti a seguire l'evoluzione per progetti a 3-5 anni. Per il momento usiamo il meglio oggi disponibile, e cioè la tecnologia al litio-ferro-fosfato grazie ad accumulatori più compatti, molto più sicuri e con capacità importanti – a parità di unità di volume e di stoccaggio di energia – rispetto a pochi anni fa".

Esiste un problema di sicurezza legato alle batterie?

"È la prima domanda dei clienti che non conoscono bene il prodotto. Dalla nostra abbiamo l'esperienza di un'azienda che ha fatto sviluppo per anni e nei quali ha creato la risposta corretta rispetto ai possibili problemi legati a batterie con tecnologie precedenti ormai superate".

Come giudica la situazione dei punti di ricarica lungo le coste italiane?

"Non voglio essere polemico, ma la situazione corrisponde, con il dovuto numero di anni di ritardo, alla situazione dell'elettrificazione della rete stradale. Oggi è facile comprare un'auto elettrica, ma non è adatta a lunghe percorrenze. Da questo punto di vista siamo avvantaggiati, i nostri modelli sono essi stessi una stazione di ricarica continua".

Cosa accade quando non c'è il sole?

"Abbiamo un sistema 'tradizionale' di produzione dell'energia come il generatore, o più di uno, che alimenta direttamente le batterie nei giorni in cui quella solare non è sufficiente per la propulsione. Il carburante fossile non serve per la propulsione, ma solo per ricaricare le batterie. Una differenza importante".

Quanto viene usato il generatore in media?

"Il 60 piedi può navigare 200 miglia nell'arco di un paio di settimane muovendosi da un'isola all'altra accendendo il generatore per qualche ora, appena 3 o 4 ore sulle 200 di utilizzo totale dello yacht".

È come un catamarano a vela.

"Sì, ma nella realtà se non è performanti anche il catamarano a vela andrà a motore, come ho visto nel 99% dei casi".

In termini di prestazioni com'è il confronto con un catamarano a motore tradizionale?

"Dicevamo che è come un catamarano a vela, quindi naviga in crociera tra 6 e 8 nodi, velocità massima tra 10 e 12 nodi. Nei lunghi trasferimenti ogni 4-5 ore di navigazione in elettrico si accende il generatore per riportare alle batterie al 100% di carica in circa 40/60 minuti. Il modello base ha 348 kWh di capacità di accumulo, in una giornata di sole estiva produce 100-120 kWh di energia, sufficiente per muoversi tra le isole tenendo costantemente accesa l'aria condizionata e tutte le utenze legate al comfort".

Parliamo di autonomie.

"L'apporto di combustibile fossile è minimo, le nostre barche hanno serbatoi da mille o duemila litri per completare un'autonomia che su barche tradizionali sarebbe definita extra long con 1.500 miglia di range a velocità di crociera economica. I Silent arrivano a 4/5.000 miglia di autonomia a velocità economica. Il modello più piccolo ha 17 kW di pannelli solari, potenza ben maggiore di quanto viene normalmente installato su case di dimensioni analoghe, e tutto il surplus di energia creata serve per la propulsione".