

Azimut, rotta "green" nuovi modelli e biometanolo per la propulsione

di Massimo Minella

Giovanna Vitelli,
presidente del gruppo
AzimutBenetti a
Cannes: "Combiniamo
la ricerca orientata al
domani con le risposte
concrete di oggi"



▲ **Giovanna Vitelli**
Presidente del gruppo
Azimut-Benetti che è stato
fondato dal padre Paolo nel
1969

La rotta è una ed è pure molto chiara: ridurre le emissioni di anidride carbonica. I brand della nautica presenti al Salone Nautico di Cannes (e a quello di Genova dalla prossima settimana) affiancano così alla presentazione dei loro nuovi modelli una strategia di mercato che fa leva anche sulle iniziative green per abbattere l'impatto ambientale prodotto dalle sostanze inquinanti.

È il caso di Azimut Benetti, il gruppo leader al mondo da più di vent'anni nella produzione di megayacht, che ha illustrato proprio a Cannes le sue prossime mosse sul mare globale del business, in particolare con il marchio Azimut, parte del gruppo fondato da [Paolo Vitelli](#) nel 1969. Con barche a motore dai 13 ai 38 metri, Azimut è oggi organizzata in sette serie (Verve, Atlantis, Magellano, Flybridge, S, Seadeck e Grande), ha il suo quartier generale ad Avigliana (Torino), opera in 5 stabilimenti in Italia (Avigliana, Fano, Viareggio, Savona e Varazze) e uno in Brasile, ad Itajai, ed è presente in 80 Paesi, con una rete di centri vendita e assistenza e uffici diretti a Shanghai, Hong Kong, Fort Lauderdale e Itajai.

Dal primo dei tre saloni mediterranei, in Costa Azzurra, il brand ha presentato i risultati raggiunti in materia di impatto ambientale, «certificati da un

panel scientifico indipendente», spiega una nota, e i nuovi traguardi da raggiungere insieme ai partner scelti per guidare il settore verso una progressiva decarbonizzazione: il Politecnico di Torino, Eni Sustainable Mobility, Lloyd's Register e Superyacht Eco Association (Yacht Club de Monaco e Credit Suisse).

La rotta green del cantiere si è già tradotta nel concreto nella prima fuel cell testata a bordo, nel primo yacht ibrido e nella flotta di Low Emission Yachts che emettono fino al 30 per cento di CO2 in meno rispetto a barche comparabili in linea d'asse. Ora tocca ai nuovi modelli mostrati in anteprima: Seadeck 9 e Grande 30M.

«Non ci limitiamo ad aspettare le soluzioni del futuro, ma combiniamo la ricerca orientata al domani con le risposte concrete di oggi, avvalorando la nostra ricerca con i migliori enti scientifici e di certificazione – spiega Giovanna Vitelli, presidente del gruppo AzimutBenetti».



ti – Un approccio che oggi coinvolge anche la ricerca di alternative concrete ai carburanti di origine fossile, attività condotta dalla ricerca e sviluppo del gruppo attraverso scouting e testing di una gamma di soluzioni che si estende dal biodiesel alle prospettive dei carburanti sintetici».

Sono queste le premesse dell'alleanza avviata dal cantiere con il dipartimento Energia del Politecnico di Torino e in particolare con il professor Massimo Santarelli, docente di Advanced Energy Systems dell'ateneo piemontese e del KTH Royal Institute of Technology di Stoccolma.

È toccato proprio al Politecnico, che ha capitalizzato la sua esperienza maturata nei settori dell'automotive e dell'aviazione, condurre uno studio sui combustibili alternativi per l'industria della nautica da diporto. Lo studio ha analizzato bio-

diesel Hvo, metanolo e idrogeno, confrontandone efficienza, sicurezza, disponibilità e costi in un orizzonte di breve e medio termine. I risultati, esposti dal professor Santarelli a Cannes, hanno messo in evidenza i vantaggi del biodiesel rispetto a metanolo e idrogeno: il metanolo verde o sintetico, ha spiegato il docente, «si configura come un'opzione non attuabile nel breve termine per le criticità legate a produzione e distribuzione, ma può essere una soluzione promettente in un orizzonte temporale più distante. Il metanolo grigio, invece, ha un footprint riferito al ciclo di vita più alto rispetto al gasolio tradizionale. L'idrogeno rappresenta un'alternativa lontana per via delle complessità nello stoccaggio e nella gestione sicura a bordo».

E quindi? «Oggi il biodiesel è l'unica alternativa a breve ter-

mine al combustibile di origine fossile, e nel presente la più efficace per fornire un contributo alla decarbonizzazione del settore della nautica da diporto – ha spiegato Santarelli – Il biodiesel Hvo è la soluzione al momento più matura e di immediata applicazione pratica: l'adozione, infatti, non richiede importanti modifiche al sistema di stoccaggio e propulsione». Tesi, queste che hanno spinto la direzione ricerca e sviluppo di Azimut «a decidere di proseguire nella sperimentazione di tutte le opzioni concretamente futuribili e a confermare la strada delineata già venti anni fa combinando l'uso di propulsioni diesel-elettriche o ibride con l'architettura navale più avanzata della categoria, quella dei Low Emission Yachts di Azimut, fibra di carbonio, carene e propulsioni ad alta efficienza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il gruppo è leader al mondo da più di vent'anni nella produzione di megayacht. Azimut produce barche a motore dai 13 ai 38 metri ed è oggi organizzata in sette serie e 5 stabilimenti, fra cui Savona e Varazze