pressMare ITALIA

# Valvole bloccate e bagni: cosa fare?

Accessorio

Da **Guidi Srl** • 24/06/2026 - 09:00

Yacht industry

Il mare, si sa, può essere un ambiente ostile. E' del tutto naturale.

Il bagno della barca può esserlo altrettanto. Qui il problema è spesso di origine "umana", ma ampiamente gestibile con un po' di attenzione e usando i giusti prodotti ed accorgimenti.

Vediamo qualche consiglio per mantenere efficienti gli impianti idraulici della barca ed evitare problemi che possono rovinare una bella crociera.

**Bagni e valvole bloccate**

Una valvola bloccata nel circuito del WC è una delle situazioni più frequenti nel diportismo.

Nella maggioranza dei casi non c'è nessun difetto di produzione: il blocco è il risultato di una combinazione di fattori chimici, biologici e meccanici che agiscono lentamente sulle parti interne dell'impianto.

**Capire da dove viene il problema è già metà della soluzione.**

Il calcare urinario è la causa più comune. Si deposita sulle superfici interne della valvola, riduce i giochi costruttivi e aumenta l'attrito fino a bloccare il meccanismo.

Il biofouling è il secondo problema, causato magari da una valvola che rimane aperta a lungo: vari organismi possono insediarsi nelle parti interne, creando un blocco meccanico.

L'inattività fa il resto. Le valvole soffrono l'immobilità, specie durante l'inverno: se rimangono ferme per mesi possono fare resistenza al primo azionamento, anche se non sono danneggiate.

C'è poi la corrosione, che riguarda soprattutto le valvole costruite con materiali non adatti all'ambiente marino, in particolare l'ottone che è più soggetto a corrosione.

Le valvole Guidi sono in bronzo, che ha una resistenza alla corrosione marina molto superiore all'ottone.

**I prodotti chimici per la pulizia: un rischio sottovalutato**

Molti usano disgorganti chimici commerciali per tenere liberi gli scarichi del bagno di bordo.

Il problema è che questi prodotti, nella maggior parte dei casi a base di soda caustica o acido solforico, non agiscono in modo selettivo: sciolgono il materiale organico che ostruisce il tubo, ma danneggiano anche le guarnizioni interne della valvola e possono accelerare la corrosione sulle parti metalliche. L'effetto non è sempre immediato: il degrado è progressivo.

C'è poi un secondo meccanismo, più insidioso. I disgorganti chimici eliminano il sottile velo di lubrificante sulle superfici interne della valvola. Se lasciati ristagnare nel circuito a contatto con l'acqua salata, possono reagire e formare una pasta densa che, asciugandosi, blocca ulteriormente le parti mobili.

Candeggina, acido muriatico e soda caustica sono da evitare: danneggiano le guarnizioni e corrodono le parti metalliche.

**Le alternative che non danneggiano l'impianto**

• L'acido citrico in soluzione (controllare la concentrazione sulle indicazioni del produttore) è un disincrostante efficace contro il calcare urinario, biodegradabile e meno aggressivo.

• L'aceto bianco è un'alternativa economica per la pulizia ordinaria e il controllo degli odori.

• L'olio di vaselina, versato nel WC e pompato nel circuito, lubrifica le parti interne e crea un velo protettivo sulla sfera che rallenta l'adesione del calcare.

• I prodotti enzimatici specifici per la nautica, formulati per non danneggiare le parti interne degli impianti, sono la scelta migliore per chi vuole un'azione continuativa.

**Resistenza normale o valvola bloccata?**

Vale la pena fare questa distinzione con chiarezza, perché genera confusione.

Le valvole a sfera, azionate con leva, hanno una certa resistenza alla rotazione che è attesa e normale.

Le valvole antiblocco, azionate con volantino, hanno anch'esse una resistenza alla manovra che fa parte della loro funzione: il sistema di tenuta interno è progettato per non cedere anche in condizioni di pressione e acqua sporca. Una valvola che si gira con troppa facilità è, paradossalmente, più preoccupante di una che richiede uno sforzo normale.

Il problema non è la resistenza in sé. È quando la valvola non si muove affatto, o richiede uno sforzo sproporzionato rispetto al solito. Una valvola integra risponde alla forza: cede gradualmente, anche se richiede impegno.

Una valvola bloccata non cede gradualmente: se sottoposta a una forza eccessiva, può cedere improvvisamente un componente, causando uno scatto della leva o del volantino. In questo caso la valvola non si è sbloccata: qualcosa si è rotto o danneggiato.

**Manutenzione: cosa fare e quando**

La manutenzione ordinaria risolve quasi tutti questi problemi prima che diventino un guasto.

Per le valvole nel circuito bagno e WC, sia a sfera che antiblocco, conviene stabilire una pulizia periodica. Si versa una soluzione di acido citrico o aceto nel WC, si danno due o tre pompate per far arrivare il liquido alla valvola e si lascia agire qualche ora. In questo tempo si muove la leva o il volantino più volte per far penetrare il liquido nelle parti interne. Si pompano poi abbondante acqua, preferibilmente dolce, per espellere i sedimenti. Un bicchiere di olio di vaselina versato nel WC con poche pompate finali lubrifica le parti interne e crea un velo protettivo che rallenta l'adesione del calcare.

Tutte le valvole, sia a sfera che antiblocco, vanno revisionate annualmente prima dell'avvio della stagione. Si verifica che la valvola si muova correttamente, si ispeziona lo stato generale, si pulisce da fouling, alghe, detriti e residui organici che possono impedire la chiusura completa o danneggiare le superfici interne.

Prima del rimessaggio invernale, risciacquare l'intero circuito bagno con acqua dolce. Eliminare il sale e i residui organici dal circuito è il modo più semplice per ridurre la formazione di incrostazioni e biofouling durante la sosta. Una valvola che entra in rimessaggio pulita funziona al primo azionamento della stagione successiva.

Nota: tutti i controlli e gli interventi di manutenzione devono essere eseguiti in condizioni di sicurezza, verificando preventivamente l'assenza di perdite d'acqua dovute all'apertura dell'impianto.

**Due famiglie diverse, stesso ambiente**

Guidi produce due famiglie principali di valvole per impianti nautici: le valvole antiblocco e le valvole a sfera.

Le valvole antiblocco (artt. 2200, 2210, 2220, 2230, 2260, 2261, 2270, 2275, 2240, 2250) si azionano con volantino. La loro costruzione nasce per risolvere il problema delle valvole tradizionali a bordo, che si incrostano e si bloccano nel tempo. Sono in bronzo, brevettate, omologate RINA e Lloyd's Register secondo ISO 9093:2020.

Le valvole a sfera (serie 2300: artt. 2300, 2350US e cod. 2300AE) si azionano con leva. Stessa omologazione, stesso materiale del corpo. La 2300AE è la versione con attuatore elettrico, che mantiene sempre disponibile la manovra manuale. Anche queste sono in bronzo e omologate RINA e Lloyd's Register secondo ISO 9093:2020.

Le valvole antiblocco si montano principalmente nella sala macchine, sui circuiti di raffreddamento di motori, generatori, desalinatori e aria condizionata. Le versioni in taglie ridotte, come ad esempio alcune misure dell'art. 2260, sono adatte anche ai servizi interni, inclusi i bagni di bordo. Anche le valvole a sfera trovano impiego in entrambi i contesti.