

Transfluid ad Amsterdam fa navigare in elettrico il 90% delle barche.

Parla il titolare Ugo Pavesi

Di Gian Basilio Nieddu

8 Luglio 2020



*Il titolare di Transfluid, Ugo Pavesi*

**Transfluid** ad Amsterdam fa il pieno di elettrico. Il 90% delle barche da trasporto passeggeri viaggia con il sistema di propulsione ad emissioni zero italiano. E' solo uno dei tanti traguardi internazionali tagliati dal marchio lombardo che ha acquisito l'olandese **Bellmarine**. Oggi fa navigare in elettrico migliaia di barche – dalla Russia al Sud Africa, dall'Estremo Oriente agli Stati Uniti passando naturalmente per l'Europa – e anche i veicoli speciali utilizzati in aeroporti, gallerie ferroviarie, centrali nucleari e cantieri industriali.

La famiglia Pavesi: Il nonno inventore di trattori ai primi 900, e il padre fondò Transfluid nel 1957



*Una linea dell'azienda*

Parliamo di successi attuali e di una storia antica. Il nonno, omonimo dell'attuale titolare **Ugo Pavesi**, è noto alla storia meccanica mondiale per i trattori messi in campo negli anni venti del 1900, il **noto P4** (la p sta per Pavesi) diventato un mito della meccanizzazione agricola. Questa è una curiosità storica. Ma **Transfluid nasce nel 1957** con Franco Pavesi, padre di Ugo. Una storia di motori ed elettricità. *"Io sono entrato in azienda nel 1987 – racconta l'imprenditore – la mia estrazione però non è meccanica: ho fatto ingegneria nucleare, lavoravo al CNR ma il con referendum post Chernobyl il lavoro finisce. **Ci tolsero tutti i fondi**".*

Nel 1987 entra in azienda Ugo Pavesi. Nel 2011 inizia l'avventura nella nautica elettrica



*Uno dei pattugliatori russi motorizzati da Transfluid*

Inizia la sfida in Transfluid, una realtà che cresce anno dopo anno: **"Abbiamo aperto filiali in Cina, Francia, Usa..."** e in tanti altri Paesi del mondo. Uno scacchiere internazionale. **"Nel 2011 facciamo i primi disegni e nel 2013 partiamo con il primo ibrido, la TUV tedesca omologa il nostro camion che abbiamo ritargato e utilizziamo tuttora per farlo provare ai clienti"**. Dopo il veicolo pesante **arrivano la barca ibrida e quella elettrica**: **"Sono ormeggiate sul Lago Maggiore, abbiamo installato anche i pannelli solari e le fanno provare ai clienti"**.

Due anni fa il salto internazionale: Transfluid acquisisce l'olandese Bellmarine



*Transfluid ha curato il sistema di propulsione di diversi Bavaria*

Il progetto nautico si basa su competenze italiane: "Con una bella squadra di progettisti abbiamo **ingegnerizzato tutti i componenti** che avevamo e scelto il sistema a magneti permanenti per il motore elettrico. Facciamo tutto noi, escluso l'**inverter**. **Ma abbiamo** selezionato un partner ottimo, certificato e con tutte le carte in regola". Il prodotto c'è ed è soprattutto Made in Italy. Mancava però una chiave per aprire altre porte ed entrare meglio nei mercati internazionali: "Ci serviva **un'azienda di sbocco**. Per i motori e abbiamo trovato **Bellmarine in Olanda**. Loro compravano all'estero i motori fatti secondo le loro specifiche; abbiamo sostituito il fornitore con la nostra produzione. Il lavoro è raddoppiato e si è aperto **un buon mercato all'estero**. Vendiamo i nostri sistemi di propulsione in **Sud Africa, USA ed Estremo Oriente**".

Se l'**inverter è tedesco**, per le **batterie si torna in Italia**: "Abbiamo siglato una partnership con un costruttore italiano, che le produce per noi con le nostre specifiche tecniche. Siamo gli unici al mondo ad aver superato il test sulla propagazione dell'incendio dalle batterie".

**Dottor Pavesi, cresce la vostra presenza sui mercati internazionali. Ci può parlare delle più recenti commesse e lavori realizzati all'estero?**

"Transfluid si sta affacciando con successo in **Russia**. Abbiamo consegnato **due pattugliatori da 25 metri e 110 tonnellate**; hanno superato tutti **i test del registro navale russo**. Oggi utilizzano il motore elettrico all'interno dei porti, hanno una doppia motorizzazione. Un'altra presenza importante nei Paesi dell'Est è sul **lago Balaton**, in Ungheria: qui possiamo contare **su due distributori e un cantiere** che costruisce

barche con i nostri sistemi di propulsione. In **Olanda sono migliaia** e sta crescendo bene anche la Francia”.

**In questo settore è fondamentale l’assistenza, come riuscite a garantirla ai vostri clienti?**

**“Abbiamo un service che gira il mondo per offrire le nostre competenze.** Si tratta di un dato fondamentale perché ci sono tanti che non danno garanzie. *Una situazione che ricorda l’inizio del XX secolo quando in tanti mettevano su quattro ruote e un motore, e sparivano. Poi è arrivato Ford... C’è gente che si improvvisa, degli assemblatori che mettono insieme le cose e poi non riescono a risolvere i problemi”.*

**Non è ancora una rivoluzione, ma c’è fermento nel mondo della nautica per la conversione in elettrico dei motori. In Italia come va?**



la barca di rappresentanza del Comune di Venezia

*“Una situazione particolare, eppure **abbiamo Venezia dove lavorano decine di migliaia di barche.** Ma non è facile. Qualcosa si muove anche qui, abbiamo preso la commessa per l’ibrido dei Carabinieri, saremo presto in consegna con **Ferretti Security & Defence.** Poi la barca di rappresentanza per il Comune di Venezia, quella di **Pietro Tosi** e sempre nella città lagunare il mototopo ibrido per la consegna di bevande. Stiamo tagliando dei traguardi importanti e sempre con risorse nostre, mai preso soldi da nessuno”.*

**In una fase così embrionale \_ non per la tecnologia in costante miglioramento \_ non è necessario auspicare l’intervento dello Stato con gli incentivi come succede per il settore delle auto?**

*“Se io lavoro con la barca è gusto che lo Stato **incentivi il passaggio ad ibrido o elettrico;** ma non per andare a fare il bagno perché mi sembrerebbe dare uno schiaffo*



a chi lavora. Su questo aspetto penso abbiano più forza le norme e i regolamenti. Faccio un esempio: se voglio navigare **una zona fragile e protetta** lo devo poter fare solo con il motore elettrico. Alla fine quasi tutti faranno la conversione o installeranno un fuoribordo elettrico per questi spostamenti. In certe zone molte belle, pensiamo al **Parco de La Maddalena**, non è proprio più possibile vedere in giro certi diesel inquinanti”.

### **E il popolo dei diportisti che amano la velocità, che amano planare?**

“Penso che anche il privato seguirà, ma chi vuole andare a 50 nodi ci sarà sempre. Per gli yacht **vedo lo sviluppo dei tender elettrici** che saranno utilizzati per andare a mangiare al ristorante, per i piccoli spostamenti. Questa la tendenza, i tempi sono maturi e la tecnologia esiste da anni, c’è solo da far partire il sistema”.

### **Uno dei temi più ricorrenti sul fronte automotive è l’infrastruttura di ricarica. I porti sono dotati delle prese nei posti barca, ma mancano le colonnine fast. E un problema?**

“Con l’ibrido non c’è bisogno dell’infrastruttura, io penso che il vero **dato sottovalutato sia l’alimentazione con il fotovoltaico**. Rispetto all’auto le barche sono grosse, hanno quindi molto spazio e stanno in posti dove c’è sole. Poi avere i pannelli anche sul molo dove caricano sempre e poi diciamola tutta: la gran **parte delle barche non si usa per di più di 100 ore l’anno**. Noi infatti i pannelli, di una ditta italiana (la **Solbian**, Ndr), li abbiamo in catalogo”.

### **Come vede il futuro della nautica, nei prossimi anni si recupererà il gap con la mobilità su strada?**

“Nel tempo le barche verranno ibridizzate. Tempo dieci anni e in tutta Europa, negli USA e perfino in l’India, **tutte le barche sotto i dieci metri saranno elettriche**. Quando si parla di lavoro la situazione è difficile perché nessun operatore si metterà in condizione di inferiorità rispetto ai suoi concorrenti. C’è da fare un discorso diverso per gli **operatori turistici che invece vogliono differenziarsi** ed offrire un prodotto diverso e migliore ovvero senza rumore e senza emissioni”.

**Transfluid è conosciuta dai nostri lettori per la nautica. Avete realizzato il sistema di propulsione per pescherecci, per il pilot del porto di Londra, per alcuni Bavaria ma nel vostro catalogo si notano anche veicoli terrestri molto particolari. Si tratta soprattutto di macchine da lavoro come i Trams full electric negli Stati Uniti, ma c’è tanto altro...**



Una delle macchine da lavoro con propulsione Transfluid

"Abbiamo lavorato con gli aeroporti (leggi [qui](#)), lavoriamo anche **nell'elettrico ferroviario**. Per esempio **in Svizzera è proibito lavorare nei tunnel** e quindi si dovranno ibridizzare tutti i carri ferroviari. Ma pensiamo anche ad una fornitura che stiamo curando alla **metropolitana di New York con 12 gru** perché anche lì si può andare in galleria solo in elettrico. Anche in Italia sarebbe necessario un intervento di questo genere e quando arriveranno queste regole non si perderà tempo. **Tutti convertiranno il motore**".

**Anche sul fronte dei veicoli da lavoro è fondamentale l'intervento dello Stato?**



I Trams elettrici con motore Transfluid



 TRAMS INT.

N°	6
APPLICATION	Road Train
ELECTRIC PROPULSION	TIER-G / EPS100
	100 kW(134 hp) @ 3000 rpm
TRANSMISSION	Revermatic 21-700
ENERGY STORAGE	76.8 kWh

"Quando si entra nei **silos si dovrebbe usare solo il motore elettrico**, lo stesso discorso vale per i **compattatori dei rifiuti**. C'è tanto da fare, **nelle centrali nucleari in Giappone si può entrare solo in elettrico**. Ma il mondo dei veicoli speciali è **ancora più indietro di quello della nautica**. E non è facile lavorarci perché le aziende sono molto più sofisticate rispetto ai cantieri navali. Hanno uffici molto corposi e spesso vogliono sviluppare loro il sistema. Proporne uno chiavi in mano fa quasi l'effetto opposto, da fastidio".