

Transfluid, la logica industriale nella nautica elettrica

di Gian Basilio Nieddu

13 aprile 2018



Ci sono tanti validi artigiani e intraprendenti piccoli cantieri in Italia che sfornano interessanti motori elettrici. Ma c'è pure **Transfluid**, 60 anni dalla parte degli organi di trasmissione, che da 5 ha pensato e poi creato una linea dedicata ai motori elettrici. Parliamo di un'azienda che vanta un fatturato da 20 milioni di euro, dà lavoro a 120 persone e conta 5 filiali nel mondo: Cina, Russia, Stati Uniti, Germania e Francia.

La Transfluid non fa motori per i privati. Propone soluzioni da installare, che necessitano l'intervento dei professionisti di un **cantiere** o di un'officina. Sistemi industriali, anche oltre la nautica, come i 4 variatori di velocità che gestiscono **4 Mega** ciascuno in una centrale di produzione di energia in **Russia** o i **130 traghetti in Svezia** che utilizzano i giunti idraulici made in Gallarate.

Parla il manager Gianluigi Taroni

Numeri e dati aziendali significativi che presenta a **VaiElettrico** il manager **Gianluigi Taroni**, responsabile dello sviluppo tecnico e commerciale del sistema Transfluid. "Abbiamo un campionario di prodotto molto ampio, posso portare innumerevoli esempi: abbiamo

fornito cambi di velocità per i **camion che lavorano in miniera**, lavoriamo anche nel settore agricolo. Realizziamo sistemi di livello industriale che hanno un'ampia adattabilità, una robustezza significativa ed una visione dell'utilizzo molto stressante".



Il manager Taroni mostra il sistema Transfluid al sindaco di Venezia

A Gallarate stanno puntando sulla nautica, ma non si può non citare il loro lavoro negli **aeroporti**: "Si arriverà presto ad avere tutti i mezzi in elettrico, qui le trasformazioni sono molto più veloci. Abbiamo partecipato alla realizzazione di **scale completamente elettriche** di un costruttore inglese che si stanno installando all'aeroporto di Helsinki". Ma torniamo alla nautica citando con Taroni un prestigioso riconoscimento industriale : "La PLA (**Port London Authority**) in un bando prescrive che il sistema da usare per la costruzione delle barche dei piloti deve essere Transfluid".

L'elettrico che allunga la vita del motore

Nei giorni scorsi Taroni ha partecipato al convegno di **Assonautica** a Venezia, la città che grazie alla sua conformazione può diventare un laboratorio di livello mondiale, dove ha presentato il sistema Transfluid ad operatori provenienti da diversi Paesi del mondo, ma anche ai **carabinieri** per una **motovedetta** e soprattutto ha dato informazioni significative sui consumi delle barche elettriche.



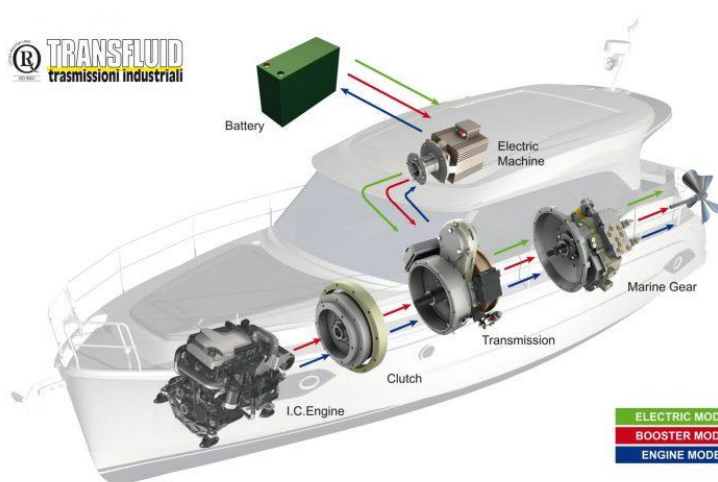
"Si è lavorato su una **Mototopo** con una gru idraulica comandata da motore elettrico. Viaggia ogni giorno da Mestre a Venezia in diesel, in **città** poi

si muove **full electric**, fa numerose soste per scaricare i prodotti e **non accende mai il diesel**. Lavora sei ore full electric poi torna a Mestre ed inizia a ricaricare le batterie. Questa modalità di utilizzo fa risparmiare il **50% dei costi** del gasolio. Prima si muovevano 8 ore con motore diesel, ora 2. La convenienza arriva anche dalla durata: un **motore diesel** – usato in modo professionale – ha in media una vita di **5/6mila ore**, ogni 5 anni si cambia, con il sistema ibrido si raddoppia l'esistenza".

Una riflessione che porta ad un ragionamento più complessivo sul **costo e sul prezzo** dei motori elettrici che "incidono anche **meno del 10%**, ma presentano i vantaggi richiamati prima". E nel caso di Venezia, i benefici di "non sentire **rumori nei canali**, le barche senza emissioni e tutte in elettrico e un sostanziale controllo della velocità". Un **sogno**.

Motori per le barche Bavaria

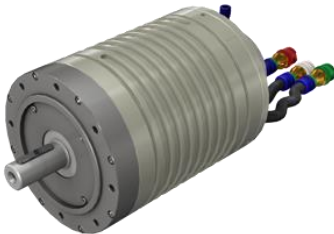
Transfluid ha iniziato 5 anni fa, con il presidente e CEO **Ugo Pavesi**, a puntare sulla nautica. "L'idea di base era verificare l'esistenza di nuovi campi di sviluppo futuro. Non costruire qualcosa di nuovo, ma trovare una nuova **soluzione** a partire dall'esperienza maturata. Partire dall'esistente. Ma il mercato cosa può accettare? Questa la domanda. Siamo partiti da un modulo, ma serviva un'integrazione che non è facile trovare sul mercato e abbiamo integrato il sistema con una **linea di produzione di motori elettrici magneti permanenti** che sono i più indicati per la propulsione. Abbiamo siglato un accordo con un produttore italiano di batterie e creato un **kit pronto all'installazione**".



Il successo si vede anche da collaborazioni e sinergie. A iniziare da quella con uno dei marchi di barche più conosciuti: **Bavaria**. "Ogni modello proposto ha anche l'opzione ibrida che produciamo noi fornendo il motore che loro **installano sulla linea di produzione**. I nostri moduli si possono installare su tutti i brand, andiamo dagli **8 ai 200 kw**". La richiesta è

soprattutto per motori ibridi per poter navigare su lunghe distanze, ma non manca il full electric: "Come le **sei barche elettriche** consegnate a Praga".

Futuro elettrico anche grazie alle norme



Il futuro elettrico visto da Transfluid? Quali sono le condizioni per lo sviluppo della nautica elettrica?"Ci sono tre aspetti: quello emozionale di chi ha un **animo ecologico**; quello delle aree marine protette e tutelate con la **limitazione** della circolazione ai motori tradizionali; quello della tutela delle aree portuali dove sarà **vietato usare il diesel in manovra**. Per ora si sta iniziando in **California**, nel **Mare del Norde** nel **Canale della Manica**". La rivoluzione della mobilità ha bisogno di un nuovo codice di navigazione.