

POMILIO BLUMM, SUCCESSO PUBBLICO

NAGEL, QUEL FIL ROUGE IN MEDIOBANCA

ECONOMIA
CIRCOLARE
COME VIVERE
DUE VOLTE

GLI SPONSOR CHE VANNO A CAVALLO

LA NUOVA ERA DELLA COMUNICAZIONE

AGOSTO, 2021

Forbes

Italia 4,90 euro - Anno 5 - N° 46 - agosto, 2021 - Periodicità: mensile - Prima immissione: 30/7/2021
Mensile - Poste Italiane Spa - Spedizione in abbonamento postale D. L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) Art. 1 comma 1 LO/MI

COVER STORY

LUSSI DI MARE

I CAPITANI DELLA NAUTICA
D'ECCELLENZA

GIOVANNI COSTANTINO
FONDATORE E CEO DI THE ITALIAN SEA GROUP

Esclusivo/Turismo

Parla il fondatore di Airbnb
"Niente sarà più come prima"

ISSN 2532958-8



9 772532 958005

10046



20



17



34

11 | Contribuenti del mondo, attenti!
Steve Forbes

12 | La forza dei numeri
Andrea Giacobino

14 | Tutta una vita in versi
Marino Bartoletti

FRONTRUNNER

17 | Largo ai giovani

20 | Il gusto di eccellere

23 | I nuovi podcast di Forbes Italia

28 | Alta formazione

NEWS

24 | Silicio
Gabriele Di Matteo

25 | Space economy
Emilio Cozzi

26 | Innovation people
Giovanni Iozzia

27 | Social responsibility
Enzo Argante

COVER STORY

30 | La grandezza del dettaglio
Alessandro Rossi

34 | Yacht awards
Alessia Bellan e Susanna Tanzi

38 | Altre frontiere
Antonio Leggieri

40 | Nuovi cigni del mare
Elena Briglioli

42 | Sull'onda green
Edoardo Prallini

44 | Una suite vista mare
Anna della Rovere



14



30

45 | Un'oasi nel golfo
Roberta Maddalena

46 | Noleggio tailor-made
Anna della Rovere

BRANDVOICE con Shanghai Solid Limited

48 | La cura della pelle diventa naturale e senza additivi

SULL'ONDA GREEN

42

COVER

Riduzione delle emissioni di Co2, risparmio di carburante e navigazione silenziosa.

E-Motion, azienda di motori marini con sede a La Spezia, scommette che l'elettrico sarà la propulsione del futuro. Una partita che si vincerà anche sui costi più contenuti delle batterie

Lo Yachting Festival di Cannes anche quest'anno ospiterà imbarcazioni, espositori e anteprime provenienti da tutto il mondo. Dal 7 al 12 settembre, nel cuore della riviera francese, uno dei grandi temi che verrà affrontato sarà senz'altro quello della transizione verso l'elettrico, un processo che, nel settore nautico, risulta essere ancora 'in alto mare'. Ad augurarselo, tra i grandi sostenitori di questa battaglia, ci sarà sicuramente **E-Motion**, un'azienda tutta made in Italy che è stata capace di attraversare l'Oceano Atlantico e sbarcare in Florida, a Miami, al timone di un business che, dalla distribuzione di motori tradizionali marini, si è ampliata e diversificata fino a scommettere sulla propulsione del futuro: quella elettrica.

Per il momento, tuttavia, la formula che sta conquistando importanti fette di mercato è quella dei motori ibridi. "Con l'ibrido parallelo, montiamo un motore elettrico con frizione elettromagnetica e generatori a giri variabili fatti con degli alternatori

a magneti permanenti", afferma **Michele Maggi**, amministratore delegato dell'azienda con sede a La Spezia. "Il nostro gruppo elettrogeno nostro da 300 kw è grande quanto un gruppo elettrogeno standard da 55 kw e il motore che montiamo permette di navigare in full electric o in diesel electric". Un sistema che dà enormi vantaggi all'armatore dal momento che, ad esempio, permette di fare navigazioni silenziose pur a velocità sostenuta. Inoltre, ha una ridondanza enorme rispetto a un motore tradizionale, con cinque fonti di energia per muovere le eliche e altrettante per dare corrente all'Hotel. "Siamo gli unici ad avere miniaturizzato tutti i componenti di questo sistema", aggiunge Maggi. "Riusciamo a dare un impianto plug and play che dimensionalmente non interferisce con le sale macchina esistenti".

E infine c'è il tema dell'impatto ambientale. "I clienti che usano i nostri sistemi ibridi abbattano le emissioni di co2 del 50%".

Oltre allo sviluppo tecnologico e ingegneristico del motore ibrido, l'impresa spezzina ha infatti dalla sua parte anche una conoscenza approfondita delle abitudini di armatori, clienti e proprietari di yacht. E sulla base dei dati acquisiti, Maggi ha capito che una buona parte delle azioni di uno yacht che vengono normalmente eseguite a motori accesi, possono essere svolte in full electric. "Uscire ed entrare nel porticciolo e eseguire le varie manovre di accostamento in attesa del 'via' per muoversi sono operazioni che possono essere svolte a motori spenti". Numeri alla mano, se tutte queste manovre venissero eseguite in full electric, l'armatore si troverebbe con 70 ore di moto all'anno anziché 200 e 50 ore sui gruppi elettrogeni a giri variabili, che gli sono serviti per ricaricare le batterie, anziché 1400. Un





risparmio, in termini economici e di inquinamento, di fronte al quale non si può rimanere indifferenti. Un concetto che è riservato a un range molto ampio di imbarcazioni, dai 15 ai 64 metri, e che presenta una lunga lista di vantaggi. Dall'altra parte, tuttavia, c'è ancora una partita da vincere: quella dei costi. "Le batterie avranno uno sviluppo in termini di densità di energia e di calo dei prezzi sensibilissimo nei prossimi anni", dichiara Maggi, che ricorda come E-Motion sia già stata artefice di una notevole riduzione in tal senso (da 1.500 euro di qualche anno fa ai 500 di oggi). "Il punto di non ritorno nello yachting è più difficile da raggiungere che nell'automotive: quando raggiungeremo il prezzo di 200 euro per kwh riusciremo a costruire yacht sempre più full electric". Nel frattempo, per fare da apripista a questa transizione, l'azienda spezzina ha messo in commercio una soluzione che si posiziona

Michele Maggi, amministratore delegato di E-Motion. L'azienda sarà protagonista allo Yachting Festival di Cannes.

tra il full electric e il sopra citato ibrido parallelo: si chiama 'ibrido seriale' ed è un motore in cui viene eliminato del tutto il motore di propulsione principale. "Sono due motori elettrici che in 550 millimetri danno potenze da 500 o 700 kW e che fanno muovere navi da 40 metri a velocità importanti". In che modo? Lunghi trasferimenti in diesel electric, piccole traversate e soste in rada in full electric. Il risultato? Impatto ambientale minimo, risparmi di manutenzione e la possibilità di avere una barca future ready. "Quando le batterie costeranno 200 euro e avranno densità maggiori, lei sarà già pronta per essere totalmente elettrica".

Perché il futuro, in fondo, va in questa direzione. Servono soltanto prezzi più competitivi e una maggiore coscienza green che, nel mondo della nautica, non è ancora così diffusa come nell'automotive. I primi sforzi legati ad esempio all'impiego di marmite catalizzatrici, che producono meno Nox ma non fermano sufficientemente la Co2, sono stati implementati da nuove tecnologie per trattenere le emissioni attraverso Scr, oltre che, e soprattutto, da nuovi sistemi di propulsione che diminuiscono realmente le emissioni di anidride carbonica. Adesso la palla passa ai cantieri e ai grandi costruttori, pedine fondamentali di questa partita. "E pensare che i porti si potrebbero attrezzare velocemente e facilmente nell'arco di nemmeno sei mesi". Come Tesla sta installando i supercharger, anche nella nautica esistono aziende che dispensano gratis delle colonnine di ricarica e altrettanto potrebbero già fare tutti gli scali marittimi che, avendo una cabina di trasformazione già presente, avrebbero una buona parte del lavoro già fatto. "Già le colonnine di energia elettrica presenti da 125 ampere sono da 84 kw: in una notte ricarichi un megawatt. Per creare una rete di stazioni di ricarica non ci vorrebbe uno sforzo così notevole".

Trenta dipendenti da implementare tra Miami e La Spezia, un indotto di 300 persone totali tra sub fornitori e collaboratori, un fatturato che sta crescendo in maniera esponenziale e una storia familiare che fornisce esperienza ai Maggi da ben tre generazioni non son un punto di arrivo, bensì di partenza. "Dobbiamo migliorare ancora, puntiamo a vincere questa sfida dopo il 2025", dice Maggi, che ha montato il suo primo ibrido su un Ferretti nel 2007. Poi ci fu la crisi finanziaria del 2008, che investì anche il settore della nautica, e nel 2014 il ritorno in campo dell'appassionato amministratore delegato, stavolta in proprio. "Se volevo spingere la fase di elettrificazione mi dovevo staccare dalle fabbriche di motori e da chi non aveva reale interesse a perseguirla". La partita è ancora lunga, ma una cosa è certa: l'elettrico, già oggi, corre sull'acqua molto più velocemente di quanto ci si possa immaginare. **F**