

SuperYacht24

Il quotidiano online del mercato superyacht

Idrogeno, elettrico e tecnologia a bordo secondo Sesenna (Navico Group)

Nicola Capuzzo · Sunday, November 6th, 2022

Progetti, risultati e aspettative di Navico Group, uno dei più importanti fornitori del mercato della grande nautica acquisito a sua volta da un big come Brunswick. Sinergie fra 18 brand e prodottivi innovativi in portafoglio che strizzano l'occhio alla transizione ecologica, tramite sistemi di stoccaggio energia e assistenza virtuale in plancia all'insegna di una navigazione sostenibile. SUPER YACHT ha intervistato Roberto Sesenna, country manager Italia e responsabile cantieri per l'area Emea di Navico Group, e Max Cecchini, executive vice-president di C-Map.

Da luglio di quest'anno c'è stato un cambio di rotta in Navico, con sinergie aumentate fra i brand: precisamente cosa è successo?

Roberto Sesenna: “Sì, dopo essere stati acquisiti da Brunswick nel 2021, a luglio 2022 Navico è diventata Navico Group, con l'idea di poter offrire una soluzione integrata ai nostri cantieri clienti attraverso tutti i 18 brand. Abbiamo una struttura anche europea, in parte diretta e in parte tramite distributori. Poi, se non ci sono i partner presenti, andiamo direttamente sul posto.”

Quali sono i paesi dove ci sono progetti importanti in ambito navale?

RS: “Se parliamo di super yacht, considerato che l'Italia conta poco meno del 40% della produzione mondiale, abbiamo una presenza molto forte nel Paese, con soluzioni per la navigazione come i prodotti di Mastervolt. Ma ci avvaliamo anche di Navico Forlì, che tramite un'interfaccia offre un'integrazione tecnologica per tutti i tipi di barche fino ai super yacht da 135 piedi. Navico Group lavora molto con Ferretti, Azimut, Sanlorenzo, Sunseeker, ma sono solo alcuni dei più grandi produttori europei con cui operiamo. Senza contare tutti i cantieri del gruppo in America.”

In termini di cyber sicurezza che tipo di azioni avete implementato?

RS: “I super yacht sono molto protetti, hanno anche dei sistemi di Firevault che noi però non forniamo, ma i nostri software sono proprietari e sono molto protetti. Il nostro è un sistema chiuso. I nostri sistemi non sono, per così dire, aperti all'esterno, nel senso che non si può scaricare un'App del Gruppo Navico dal web per installarla sui prodotti del Gruppo Navico”.

Max Cecchini: «Il Gruppo Brunswick è molto attento alla tematica della sicurezza informatica, sia da un punto di vista enterprise per quanto riguarda hacker che possono entrare nei sistemi informatici interni, ma anche per quanto concerne i prodotti che offriamo ai nostri clienti.»

Che tipo di strategia intendete adottare nel mercato dei super yacht?

RS: “La nostra strategia sui super yacht consta di tre parole ‘Design, define, delivery’. Alcuni lavori per portare degli esempi, possono essere i Ferretti dalla serie 600 al 1000, Sunseeker, l’Azimut S10, ecc. Lavoriamo e collaboriamo insieme a un cantiere per definire quali siano le esigenze di una imbarcazione, che possono toccare sia quelle legate alla navigazione, ma anche la parte elettrica come batterie, carica-batterie e altri digital switching.”

Come lavorate insieme al cantiere?

RS: “Disegniamo insieme al cantiere un sistema che permetta loro di monitorare e controllare l’imbarcazione, integrandolo anche con i motori, sia che abbiano Mercury, Mann, Caterpillar, o altri tipi di motori. Lavoriamo insieme con il team tecnico e con l’ufficio marketing che cura la comunicazione del cantiere, al fine di creare un’interfaccia utente che permetta di comandare questi sistemi di bordo, tenendo conto del tipo di esperienza desiderata dal cantiere e dai suoi clienti. Insomma, per quanto riguarda i super yacht, offriamo un’esperienza disegnata su misura per l’esigenza del cantiere.”

Cifre e aspettative, in termini di fatturato, per il periodo?

MC: “Nel 2021 la Brunswick Corporation ha generato un fatturato complessivo di 6,2 miliardi di dollari, articolato in quattro gruppi fra Mercury Marine (2,5 miliardi di dollari), Navico Group (2 miliardi), Brunswick boath building group e la quarta divisione di Business Acceleration, queste ultime due divisioni insieme si attestano circa sugli 1,7 miliardi di dollari. Per il 2022, l’anno sta andando bene, fra una settimana rilasceremo i risultati trimestrali.”

Sostenibilità: il *Green Assistant* è stato un successo?

RS: “Collaboriamo con il Gruppo Permare da tanti anni, sono molto sensibili all’ambiente. La Ceo, Barbara Amerio, ci ha posto una richiesta affinché i display delle imbarcazioni Permare dessero delle informazioni utili riguardo all’ambiente. Perciò si è formato un gruppo di lavoro a cui ha partecipato anche C-Map con un ruolo molto importante a causa della cartografia. Per la parte integrazione ci siamo avvalsi invece di Navico Forlì. Il risultato è stato questo prodotto, Green Assistant, lanciato insieme al Gruppo Permare, grazie anche agli input del cantiere. Il prodotto offre indicazioni all’armatore in caso di avvicinamento a un’area protetta come un parco marino.”

Più nel dettaglio come funziona?

RS: “Green Assistant suggerisce le operazioni da fare: per esempio quando scaricare le acque nere e grigie indicando la distanza consentita dalla costa. Indica, poi, le zone dove navigare con motore ibrido. È importante l’inedita integrazione della cartografia di C-Map con il monitoraggio di bordo sulla base della posizione dell’imbarcazione; tutto ciò permette di raccogliere informazioni importanti per l’armatore o il capitano. L’elettronica sta aiutando a rendere la navigazione più responsabile e più ‘green’. Green Assistant è utilissimo, per esempio, se pensiamo alla normativa sui parchi marini che non è mai uguale fra un parco e l’altro.”

Quali sono le particolarità del Green Assistant rispetto a un chartplotter tradizionale?

MC: “Il prodotto è molto interessante perché prende il concetto di cartografia, estendendolo rispetto alla fruizione della cartografia classica, e lo utilizza come supporto alla navigazione. Le applicazioni sono molto varie. La possibilità di scaricare le acque nere è un problema concreto, che ancora non era stato affrontato. Di fatto non esisteva un player cartografico in grado di informare l’armatore su quando e come poter scaricare o meno le acque. Green Assistant è in grado di fornire la distanza dalla costa dell’imbarcazione, e non si limita soltanto a fornire elementi informativi, perché tramite il sistema è possibile anche disabilitare le pompe fintanto che non si raggiunge una zona dove lo scarico è consentito.”

Il prossimo step riguarderà l’impatto sonoro?

MC: “Lo step successivo del sistema è quello di informare su elementi legati all’inquinamento sonoro permettendo, oltre un certo grado di decibel, di influire abbassando i giri del motore o il volume dell’impianto audio del super yacht, adeguandosi ai limiti imposti in una certa area marina. Oppure il sistema può impedire di non gettare l’ancora su una barriera corallina per esempio. Comunque le applicazioni sono molteplici e vanno anche al di fuori della pura sfera di sostenibilità dell’ambiente.”

Idrogeno a bordo dei super yacht?

RS: “Stiamo collaborando, a livello di sviluppo, con diversi produttori di prototipi di motori a idrogeno. E stiamo collaborando anche con un’imbarcazione dell’America’s Cup.”

Invece sull’elettrico?

RS: “A livello di motoristica Navico Group si interfaccia con marchi come Mercury, Yamaha, Suzuki, ecc. Notiamo un’attrazione molto forte verso i motori elettrici. Nei super yacht il problema è il peso delle batterie, che implica anche problemi di spazio e di isolamento delle batterie al litio. Temo che queste unità saranno le ultime a implementare il modello di propulsione elettrica, anche per i costi.”

Nel frattempo l’elettrico potrebbe interessare i tender?

RS: “Noi collaboriamo con diversi produttori di motori del tipo e-motion, e anche di più grandi, per capire come interfacciarli e aiutarli a trovare soluzioni per il monitoraggio. Adesso stiamo lanciando un nuovo prodotto, il Fathom e-Power System, che permette di godere di un sistema ‘generator-free’, si applica a barche idealmente fino a 70 piedi, in pratica consente di fare a meno del generatore usando le batterie al litio e gestendo le stesse tramite il motore.”

[CLICCA QUI PER ISCRIVERTI ALLA NEWSLETTER GRATUITA DI SUPER YACHT](#)



This entry was posted on Sunday, November 6th, 2022 at 11:55 pm and is filed under [Suppliers](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.