una nuova era per la nautica - dal diporto al trasporto

SEALENCE

nothing like us

DeepSpeed

Hydro Jet Fuoribordo High-Speed – High Efficiency

2021

Le informazioni tecniche e commerciali contenute in questo documento sono riservate e di proprietà esclusiva di SEALENCE S.P.A. e pertanto assolutamente confidenziali, riservate al destinatario del documento, che si è dichiarato interessato a valutare un eventuale investimento early stage.
Tutti i diritti rimangono in capo a SEALENCE S.P.A.

Stiamo semplicemente sviluppando la propulsione navale più efficiente che sia mai stata concepita.

Spenderemo meno per arrivare prima e l'acqua sarà l'unica impronta che lasceremo dietro di noi.

Il vantaggio competitivo
sono le innovazioni sul piano fluidodinamico
che ci hanno portato ad ideare una propulsione
che prima non esisteva :

i nostri jet DeepSpeed.

Tutto qui.

William Gobbo CEO, Aprile 2020
Presentazione progetto DeepSpeed al Premio Gaetano Marzotto

European Commission
SEAL OF EXCELLENCE

Fase 1
Concept

European Commission
SEAL OF EXCELLENCE

Fase 2
Business Plan
2020-2025

by European Commission Horizon2020

European Innovation Council

EVALUATION REPORT RICEVUTO DALLA COMMISSIONE SCIENTIFICA DEL PROGRAMMA EIC ACCELERATOR

4 / 4 GO!

Technological excellence with a high potential for disrupting the market

Excellent timing and really well geared to the new regulatory landscape for maritime vessels

Definitely a breakthrough in the relevant shipbuilding sector

The team is excellent, with impressive capacity and the necessary experience to carry out the project

La Nostra Innovazione

INNOVAZIONE

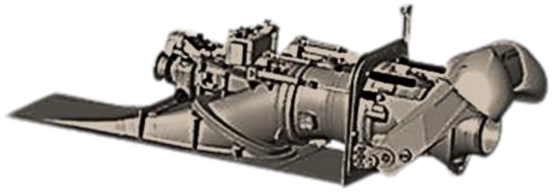
ATTUALI SISTEMI DI PROPULSIONE

ELICA

Oltre il 50% dell'energia impiegata per accellerare il fluido non genera spinta, ma si perde in turbolenza

Limiti fisici che impedisce di accellerare il fluido oltre una certa velocità

L'efficenza diminuisce all'aumentare della velocità



IDROGETTO ENTROBORDO

Peso e ingombro all'interno dello scafo

Necessita di un condotto per portare l'acqua al jet, che richiede un noteole ipiego di energia

Inefficienza a bassa velocità

CONSEGUENZE

- INEFFICIENZA
- SPRECO DI ENERGIA
- INQUINAMENTO

NUOVO SISTEMA PROPULSIVO

DEEP SPEED

JET ELETTRICO FUORIBORDO

INNOVAZIONI FLUIDODINAMICHE

INNOVAZIONE BREVETTATA
47 paesi Worldwide

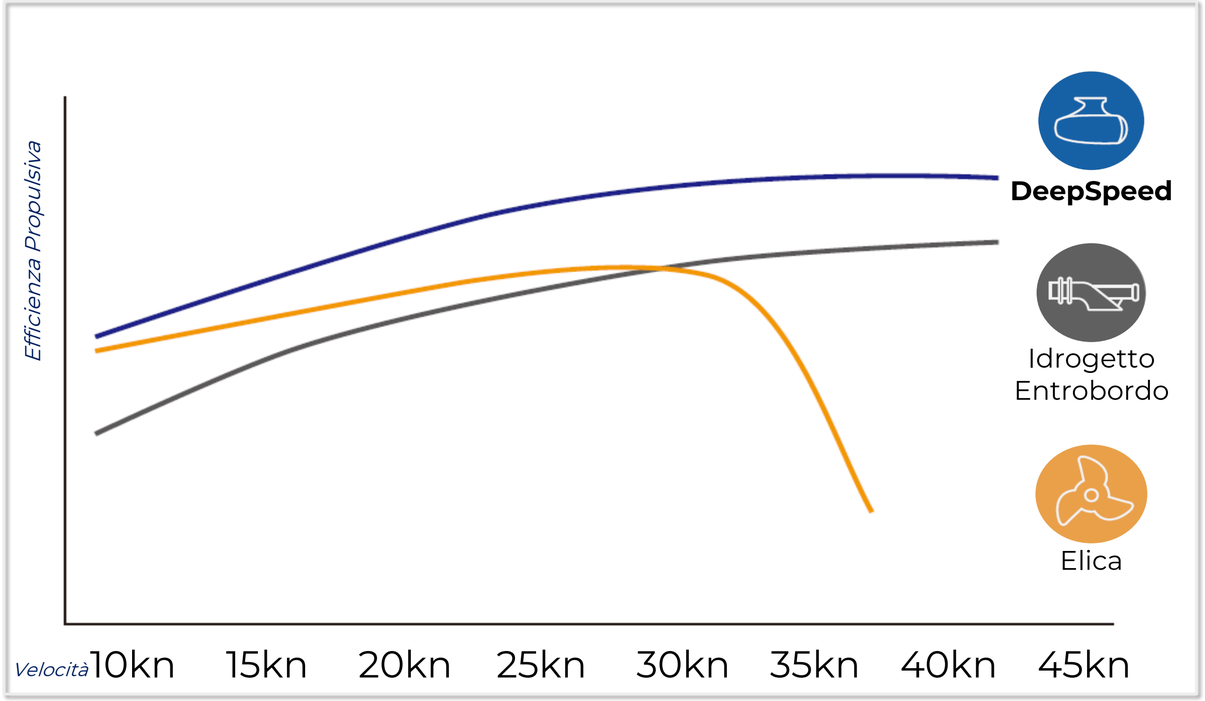
- ALTA EFFICIENZA
- ENERGIA OTTIMIZZATA
- RIDUZIONE EMISSIONI

MIGLIORAMENTO EFFICIENZA ENERGETICA DELLE IMBARCAZIONI

UN BALZO VERSO UN TRASPORTO MARITTO A IMPATTO ZERO

TECNOLOGIA DISTRUPTIVE

EFFICIENZA



- Comparando DeepSpeed con gli altri propulsori la curva di efficienza è sempre superiore, a tutte le velocità
- L'elevate efficienza è stata raggiunta grazie a una serie di innovazioni fluidodinamiche, non tecnicamente possibili sui sistemi attuali
- Non esiste sul mercato un jet ad uso navale in grado di essere efficiente garantendo velocità, performance e sostenibilità

CAMBIO DEL PARADIGMA PROPULSIVO

Dal momento in cui la coppia è fornita dall'idrogetto fuoribordo DeepSpeed, il motore all'interno dello scafo può essere:

- Sostituito da un range extender per ricaricare le batterie
- Ridimensionato con meno cilindri e minore cilindrata

CONSEGUENZE

MENO CONSUMI
EMISSIONI RIDOTTE

	Hydorcarbon + Nitrogen Oxides	Nitrogen Oxides	Hydorcarbon	Particulate Matter
DeepSpeed	0,17	0,08		0,0045
Tier 3	5,8			0,15
Tier 4		1,8	0,19	0,04

Confronto tra il powertrain DeepSpeed e i limiti Europei imposti dalla normativa MARPOL Annex VI Tier 3 / Tier 4

MARKET & STRATEGY

MARKET READINESS

SPINTA LEGISLATIVA VERSO LA TRANSIZIONE ENERGETICA SOSTENIBILE

- **Ridurre almeno del 50%** le emissioni annue totali di gas serra derivanti dal trasporto marittimo.
- Le navi commerciali dovranno adattarsi alla normative MARPOL Annex VI, che prevede limiti più severi sulle emission dei motori marini
- Il Parlamento europeo ha approvato una proposta di legge per includere le emissioni prodotte dalle navi nel sistema di scambio delle quote di emissione dell'UE (ETS)

Cantieri e compagnie di navigazione dovranno adattarsi alle nuove normative in termini di transizione energetica

> **DeepSpeed E' LA TECNOLOGIA IN GRADO DI SODDISFARE QUESTO BISOGNO: LA PROPULSIONE DEL FUTURO PER UNA NAVIGAZIONE SOSTENIBILE**

NECESSITA' DI MERCATO

Oggi la nautica elettrica è circoscritta su scafi di piccolo dimensioni o su grandi navi commerciali ibride

NAUTICA DA DIPORTO E SUPERYACHT (12m – 50m)

Non c'è una soluzione propulsiva elettrica che copra questo segmento DeepSpeed faciliterà l'adozione di propulsioni elettriche nella nautica da diporto di fascia alta

NAUTICA COMMERCIALE E MILITARE

Per grandi navi ibride aumentare l'efficienza grazie a una propulsion come DeepSpeed, significa risparmiare tonnellate di carburate e ridurre le emisisoni

GO TO MARKET

MERCATO DI RIFERIMENTO

NAUTICA DA DIPORTO >12m

SUPER YACHTING

COMMERCIAL & TRANSPORT

Fase Startup

VALIDATED

Fase Scaleup

BUSINESS MODEL

SEALENCE

Business Model
NON SCALABILE

VALIDATED

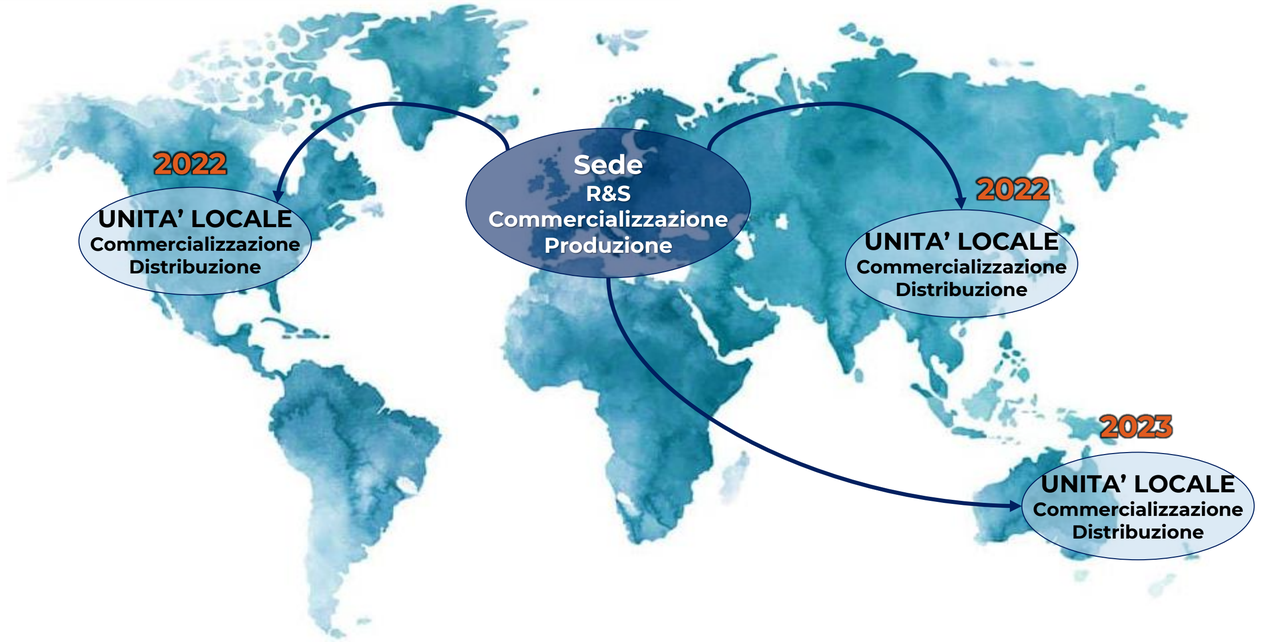
CANTIERI NAVALI
new & refitting

Business Model
Scalabile

VALIDATING

COMPAGNIE DI NAVIGAZIONE
refitting

INTERNAZIONALIZZAZIONE



ROAD MAP

SEALENCE
nothing like us

2007 2016

- Fase di Concept
- Studi di Fattibilità
- Prima Prototipazione

2017 2018

- Seal Of Excellence Fase 1 Concept
- Deposito Brevetto
- Costituzione Startup
- Seed ed avvio R&S
- Validazione meccanica dei jet

2019

- Test Fluidodinamica
- 1° Round Equity "Crowdfunding test"

2020

- Seal Of Excellence Fase 2 Industrialization
- Test in acqua
- Ingegnerizzazione affidabilità
- Ingegnerizzazione efficienza
- 2° Round Equity «A Series
- Rilascio brevetto in 23 paesi europei

2021

- Test coi cantieri partner
- Omologazione
- Produzione pre-serie
- Apertura pre-vendita
- Internazionalizzazione del brevetto in ulteriori 24 paesi worldwide

2022

- Produzione e vendita in serie
- R&S per grandi imbarcazioni
- 3° Round Equity

2023

- Licensing per grandi imbarcazioni commerciali e passeggeri
- IPO

- **Expected BEP**

TEAM

MANAGEMENT

WILLIAM GOBBO - CEO

- Project Manager Professionista
- Imprenditore
- Funder & Founders di startup
- Project Manager di progetti del Piano Strategico per i maggiori Istituti di Credito Italiani e per FCA (settore automotive)
- Co-autore di libri sul Project Management
- Co-autore di pubblicazioni scientifiche sui temi dell'innovazione
- Co-autore dei Brevetti DeepSpeed

Oltre al ruolo di CEO, nel progetto DeepSpeed, assume la responsabilità del coordinamento e dello sviluppo della startup e del progetto, oltre ad avere la responsabilità del controllo di gestione e del budget.

ERNESTO BENINI

Supervisione Scientifica
Ottimizzazione Fluidodinamica

- Professore della Facoltà di Ingegneria dell'Università di Padova
- Docente del corso «Metodi Avanzati per l'Ottimizzazione delle Macchine a Fluido»
- Specialista nella progettazione di jet aeronautici e idrogetti navali
- Consulente Scientifico presso le principali industrie del settore aeronautico
- Oltre 300 pubblicazioni scientifiche sulle maggiori riviste specialistiche internazionali
- Membro del «Club 2%» che raggruppa il 2% degli Scienziati più citati al mondo
- Co-autore dei Brevetti DeepSpeed

Nel progetto DeepSpeed ricopre l'incarico di coordinatore scientifico e di progettista nello sviluppo della fluidodinamica dei jet

MARCO CASSINELLI - CTO

- Ingegnere Meccanico
- Direttore Tecnico MVAgusta
- Responsabile sviluppo motore Lamborghini per i nuovi motori endotermici 10 e 12 cilindri
- Responsabile progettazione motori Alfa Romeo
- Ufficio Calcoli motori off shore Isotta Fraschini

In qualità di CTO coordina il team dei progettisti oltre che occuparsi in prima persona dello sviluppo dei jet DeepSpeed.
Coadiuva il professor Benini ed il CEO nella definizione della strategia di sviluppo del team tecnico e dello sviluppo dei propulsori.

TEAM

SEALENCE
nothing like us

WILLIAM GOBBO
CEO & Project Manager
Project Manager dei progetti del Piano Strategico per i maggiori Istituti di Credito e per FCA (settore automotive)

ERNESTO BENINI
Coordinatore Scientifico
Professore Presso l'Università di Padova, è tra i massimi esperti in fluidodinamica a livello internazionale.

MARCO CASSINELLI
Direttore Tecnico
Ingegnere Meccanico, CTO in MVAgusta con un passato in Lamborghini , Alfa Romeo, Maserati and Audi

ROBERTO GREGORI
Direttore Finanziario
Dottore Commercialista e revisore legale con un passato come CFO in Perfetti, De Agostini e Vodafone Automotive

FABIO
Ingegnere Aerospaziale
Progettista Fluidodinamico

ANTONIO
Ingegnere Meccanico

ELISABETTA
Ingegnere Biomeccanico

DAVIDE
Ingegnere Elettronico
Progettista del Powertrain

FRANCESCO
Pilota F1H2O

LUCA
Ingegnere Elettronico

VINCENZO
Ingegnere Meccanico

FILIPPO
Ingegnere Aerospaziale
PhD student

PAOLO
Ingegnere Informatico

ANTONIO
Ingegnere Aerospaziale

FILIPPO
Ingegnere Meccanico

FRANCESCO
Ingegnere Meccanico

SELVAM
Ingegnere Automazione

MARCO
Ingegnere Meccanico

FILIPPO
Ingegnere Meccanico

DOMENICO
Ingegnere Gestionale

DAVIDE
Ingegnere Informatico

SARA
Relationship Manager

ALESSIO
Marketing Responsible

ZHIWEI
Designer del Prodotto

INES
Servizi Generali

PATRIZIA
Responsabile Sicurezza

4 UNIVERSITA' PARTNER
1 ISTITUTO DI RICECA

- Università di Padova
- Università di Parma
- Università di Modena e Reggio Emilia
- Politecnico di Milano
- CNR – Consiglio Nazionale delle Ricerche

MARKETING

RASSEGNA STAMPA

SEALENCE
nothing like us

Fiere ed Eventi

SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE DI GENOVA 2019

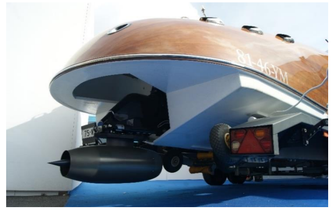
SEA TECHNOLOGY & DESIGN CARRARA 2019

SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE DI GENOVA 2020

BOLOGNA BOAT SHOW 2020

SOLAR CHALLENGE MONACO 2021

SALONE NAUTICO INTERNAZIONALE DI GENOVA 2021



SEAFUTURE LA SPEZIA 2021

CONTATTI

www.sealence.it

www.deepspeed.it

CEO
william.gobbo@sealence.it

DIRETTORE TECNICO
marco.cassinelli@sealence.it

RELAZIONI ESTERNE
sara.sabatini@sealence.it

info@deepspeed.it

se@lence.info

- *Le informazioni tecniche e commerciali contenute in questo documento sono riservate e di proprietà esclusiva di SEALENCE S.P.A. e pertanto assolutamente confidenziali, riservate al destinatario del documento, che si è dichiarato interessato a valutare un eventuale investimento early stage.*
- *Le soluzioni tecniche prospettate sono da considerarsi in fase di ipotesi ed analisi, in quanto sono ancora in corso le attività di sperimentazione tecnica, con un conseguente e consistente rischio che debbano intervenire modifiche anche consistenti.*
- *Conseguentemente, anche le prospettazioni finanziarie sono meramente ipotetiche e suscettibili di essere influenzate da molteplici fattori.*
- *L'investimento in una società a questo livello di evoluzione deve pertanto intendersi ad alto rischio. Inoltre, l'investimento in società non quotate è altamente illiquido, risultando difficile trovare un potenziale acquirente di una partecipazione di minoranza.*
- *E' pertanto necessario affrontare con estrema prudenza l'ipotesi di un investimento early stage, limitandolo ad una porzione adeguata delle proprie disponibilità. Si suggerisce inoltre di ricorrere al supporto di advisor che possano coadiuvare l'investitore nelle decisioni sull'eventuale investimento e sulla sua dimensione.*

SEALENCE

nothing like us

2021