

FILA DRITTA COME UN TRENO

Ets non ha infatti patito le atroci sofferenze di altre realtà del comparto per lo shock produttivo imputabile alla chiusura forzata. I codici Ateco e le competenze di Padova hanno sostenuto la promozione delle attività legate ai motori Man. Anche nel ferroviario il repowering è un assetto produttivo

I provvedimenti restrittivi innescati dalla pandemia hanno coinvolto tutti gli attori della filiera, senza risparmiare nessuno. Non poteva fare eccezione Ets, distributore dei motori Man per applicazioni stazionarie e mobili. La coda del lockdown si è 'impastata' con altre vicende parallele: dalla ristrutturazione della sede, condivisa da Ets e da Tessari, alla digestione della cancellazione dal listino del D28 (e la sua 'parziale' resurrezione), alla risegmentazione della parte alta del listino dei propulsori per applicazioni mobili, all'assistenza alle linee di assemblaggio alla Agco di Breganze (fu Laverda).

Ne abbiamo parlato, rigorosamente a distanza, con colei che di Ets incarna l'intelligenza ingegneristica, Marianna Benetti.

Come se la sta passando Ets?

Io sono stata assente dalla fine del 2019 fino agli inizi di maggio. Sinceramente, ero preoccupata per l'impatto del Covid. La realtà che ho ritrovato a Padova mi ha però confortata. Durante il lockdown, Ets ha continuato a lavorare, con un calo ineludibile principalmente legato alle attività di servizio (che comunque non si sono mai fermate) durante il mese di aprile. Il magazzino è stato svuotato e continuiamo fortunatamente ad avere ordinativi. I progetti in essere riguardano quei settori che richiedono la cogenerazione, risparmiati dal blocco produttivo, come l'industria farmaceutica e quella alimentare.

In mia assenza i colleghi si sono redistribuiti gli oneri. Dal primo novembre 2019, Filippo Simonato si è insediato per curare l'assistenza alle mietitrebbie Ideal motorizzate Man, dal momento che a gennaio è

partita la produzione in serie presso lo stabilimento di Breganze. L'assemblaggio delle grandi macchine da raccolta è prevalentemente stagionale. In inverno mi affiancherà nell'application engineering e in una serie di attività collaterali, come la revisione e i collaudi nel settore ferroviario.

A livello di organizzazione del lavoro, abbiamo confermato lo smart working, presidiando gli uffici a rotazione. Abbiamo distanziato ulteriormente le postazioni di lavoro e, già nella seconda parte del 2019, ristrutturato la sede Ets, che adesso prevede anche un'area degna di questo nome per Ets Academy. Quest'ultima si occupa dell'erogazione di corsi ai clienti e ai nostri autorizzati. Con Motortech il rapporto di collaborazione continua proficuamente con il nuovo management, per ora non ci

sono stati cambiamenti importanti di strategia con la nuova proprietà, dal 2017 in mano a Generac.

Che ne è stato del D28?

Il lutto non è ancora stato completamente elaborato. Il D2876, 6 cilindri in linea, è tornato in produzione, la stessa Tessari continua a ordinarne quando è possibile. La nuova serie, dopo quattro anni, è pienamente a regime, a partire dall'E3262. Proprio la scorsa settimana ho assistito a un collaudo: per farle capire, il motore gira così bene che è come se fosse fermo anche quando è in funzione. Alte efficienze dimostrate (non solo sulla carta!), basse rumorosità ed emissioni (consideri che in alcune regioni il limite è fissato a 250 mg/Nm³, a fronte di un limite di legge di 500 mg/Nm³) giocano a favore. Utilizzare l'Scr per rispettare i parametri di legge rappresenta un onere aggiuntivo, sia in termini di Capex che di costi operativi (per esempio per la sostituzione di filtri e urea), e questi motori riescono a raggiungere i 250 mg/Nm³ pur non essendo provvisti.

Quando invece le Regioni esigono un limite inferiore (fino a 75 mg/Nm³), l'Scr diventa inderogabile. In questi casi Man attinge a un modello di derivazione truck completo di un Scr sui motori in linea, due per quelli a V, cioè uno per banca. Dispone di pompa dosatrice, miscelatore, doppi sensori di temperatura e di NOx ed è sicuramente compatto perché concepito per l'installazione sotto i cofani dei camion. Come dire? Sono dispositivi che riducono le emissioni ma aumentano la complicazione,



In questi scatti, il motore E3262 LE252, in cabina, nell'allestimento da gruppo elettrogeno, e l'Scr. In basso, un'immagine della sede rinnovata e lo stand all'ultima edizione di Ecomondo - Key Energy.

quindi se si può farne a meno è meglio.

Tutte cose che non erano possibili con l'E28. L'E3262 da 520 chilowatt è già disponibile anche in versione per gruppi elettrogeni, quindi con pompa dell'acqua, radiatore e ventola. Sono previste altre taglie, probabilmente entro fine anno.

Cosa ci racconta del 2019 e delle previsioni per il secondo semestre?

Il 2019 è stato un anno transitorio, senza picchi di nessun genere, in conformità con il budget, con poco biogas e tanto gas naturale, ci siamo salvati grazie al twin pack (n.d.r.: Ne parliamo l'anno scorso. Si riferisce all'iniziativa di Ets che consente di installare due motori a V sullo stesso sito, a un prezzo fortemente scontato. Questa proposta si rivolge a tutti gli impianti di cogenerazione industriale, o terziaria, in cui si registrino scarti sensibili tra il carico durante il giorno e quello notturno).

Allargando lo sguardo alla congiuntura, a dirlo adesso suona quasi ridicolo, ma a gennaio eravamo preoccupati per la Brexit...

Il rilancio sarà imperniato sull'edilizia, mentre ristorazione e ospitalità saranno penalizzate, questo trend a caduta si riverbera sulla produzione di energia.

Passiamo alle applicazioni mobili?

In merito allo Stage V Man è pronta con il D26, il D38 e il D42, che sono purtroppo sovradimensionati per le applicazioni in voga, come le spazzatrici (n.d.r.: hanno registrato un boom in seguito all'impulso alla sanificazione).

Lo stesso problema riguarda altre applicazioni radicate a livello produttivo in Italia, come gli specializzati e i telescopici. Per soddisfare questi livelli di potenza e dimensionali, attendiamo l'omologazione della serie 08. Esiste tuttavia un piccolo mercato di macchine operatrici di grande taglia dove Man ha già pronti i motori emisionati per competere.

Impressioni sul Samoter?

Parteciperemo, portando uno dei 'fiori all'occhiello' di Man. Il Samoter è l'espressione della voglia di riscatto del settore dopo la crisi del 2008/9. Il tessuto imprenditoriale dell'I-

talia è identificato da aziende come Perlini, che avrebbero rilanciato al pubblico le proprie quotazioni al Samoter. L'Ecobonus inietterà liquidità nel settore, con riflessi benefici sull'intera filiera. Di conseguenza, immagino una fiera legata anche ai servizi collegati all'edilizia.

Cosa farà Man da grande?

Restiamo fiduciosi sulla tenuta dello stazionario. Manca il trait d'union tra la gamma Man Engines e quella Man Energy Solutions. Il gruppo elettrogeno, specialmente se alimentato a gas e quindi operabile in centro città, sarà un vettore della ripresa post quarantena, e può attecchire nei cantieri stimolati dagli incentivi. La Sen è fortemente incentivante per il biometano; attendiamo gli sviluppi del mercato biogas, che in Italia è stagnante. Gli impianti in-

centivati tra il 2008 e il 2012 esauriranno progressivamente le tariffe agevolate a partire dal 2023. A quel punto la palla passerà nella metà campo del Legislatore.

D'altro canto, Ets è un player anche nel ferroviario, e il trasporto pubblico è stato fortemente penalizzato dal coronavirus. Dalla Germania provengono però segnali incoraggianti: Deutsche Bahn ha raggiunto un indice di carico tra il 50 e il 60 per cento, che fa ben sperare anche per la Penisola.

Le applicazioni mobili rappresentano una sfida, in considerazione delle specificità del prodotto Man.

Una considerazione sull'idrogeno: impiegando idrogeno da rinnovabili e celle a combustibile l'efficienza in un veicolo è al 40 per cento, inferiore al puro elettrico. Non può essere questo però l'unico parametro, ci sono anche per esempio la flessibilità e molteplicità di utilizzo (Snam miscela idrogeno e gas naturale, utilizzabile con i normali bruciatori).

Con idrogeno a prezzi competitivi, si può utilizzare anche il motore a combustione interna. Nella transizione serviranno entrambe le tecnologie, anche perché l'infrastruttura per il full electric è tuttora debole. Man sviluppò a suo tempo un motore a combustione interna che alimenta alcuni autobus a Berlino, e oggi ha ripreso a seguire con interesse gli sviluppi di questa tecnologia.

