

# ECONOMIA E COMMERCIO

GianRomeo Brugnetti ha una formazione ingegneristica, a Kathryn Soriani e Raffaella Riunno corrisponde un identikit tecnico-commerciale. Il titolo non ha niente a che vedere con gli atenei. BU Power ha riorganizzato il team motori, che si è trasferito in una palazzina adiacente alla sede centrale. La suddivisione si impernia sul target stazionari e su quello delle unità mobili industriali

**A**nche i motori hanno un'anima. Sicuramente ce l'hanno le persone, almeno secondo Sant'Agostino. Facendo tappa alla BU Power, l'anno scorso avevamo redatto un botta e risposta tra Stefano Meneghini e **GianRomeo Brugnetti**, il "dream team" del commerciale di BU Power. Il primo, a dicembre 2023, è andato in pensione. Il secondo ci ha introdotti al gruppo di lavoro che coordina. Siamo infatti tornati nei paraggi di Como, al quartier generale di BU Power Italia, dove incontriamo due business manager, **Kathryna Soriani** e **Raffaella Riunno**, che abbiamo conosciuto in occasione della visita ad Energreen.

Soriani: «Mi trovo alla BU dal gennaio del 2018. Conoscevo BU Power da qualche anno, nelle vesti di fornitori. Ho infatti lavorato dieci anni per un ex distributore Perkins di Lugo, nel ravennate. Lì mi sono formata sui motori Perkins. All'epoca gestivo motori a regime variabile e vendevo powerpack. In BU ho ricevuto in dote dalla persona che ho sostituito un pacchetto di clienti del mondo electric power. Mi sono quindi spostata sull'altra sponda di business, occupandomi della vendita di motori per gruppi elettrogeni. All'epoca eravamo organizzati per settori applicativi (Industriale ed EP). Successivamente siamo diventati eclettici, e ho ricevuto l'incarico di seguire sia clienti della generazione che dell'industriale. A quel punto è subentrata Raffaella Riunno, che al tempo gestiva prevalentemente installatori del settore industriale. Io mi occupavo tendenzialmente degli EP (all'incirca con un rapporto 80%-20%). Dal mese di gennaio 2024 siamo ritornati all'antico assetto commerciale della BU, imperniato sul criterio della specializzazione, in concomitanza col pensionamento di Stefano Meneghini e il ritorno di GianRomeo Brugnetti. Io seguo l'EP, Raffaella l'industriale. GianRomeo è il key account di entrambi i business».

Ed è proprio lui a precisare che, «nel 2024, risolti i problemi legati alla fornitura, abbiamo nuovamente



## BU POWER

GianRomeo Brugnetti, tra Kathryn Soriani (a sinistra) e Raffaella Riunno (sulla destra). Sono loro i coordinatori della forza commerciale di BU Power Italia, sia per gli stazionari (Soriani) che per i motori a giri variabili (Riunno).

avvicinato il mercato in maniera proattiva. Durante il 2022 e il 2023 è stato praticamente impossibile dedicarsi alla ricerca di nuovi clienti. In questo momento le perturbazioni produttive sono finite e ci siamo ri-specializzati. Due persone dell'ufficio tecnico seguono il polo EP, coordinate da Kathryn, altre due si occupano del polo industriale, sotto l'egida di Raffaella. Stiamo investendo nelle attività di personalizzazione dei motori, principalmente nei motori a regime variabile. Partendo da un allestimento standard di Perkins, riusciamo a customizzare gli allestimenti in base alle richieste degli Oem. Fanno parte del team anche una figura responsabile del processo di modifica e un giovane tecnico. Siamo così in grado di rivolgerci sia agli Oem strutturati che a quelli sensibili alla personalizzazione dell'allestimento».

### L'asso nella manica del solution provider?

Riunno: «È la capacità di soddisfare le esigenze di

## Perkins in trasferta a Dubai. Col 5012

In occasione del Middle East Energy (poi cancellato), Perkins ha calendarizzato la presentazione del 5012, capace di erogare da 1.275 a 1.710 kVA per applicazioni continue, a 50 Hz, e da 1.250 a 1.500 kW in standby, a 60 Hz. Ha presentato inoltre una suite ampliata di soluzioni di connettività per le sue applicazioni di energia elettrica, tra cui l'API (Application Programming Interface) per gli Oem che dispongono già delle proprie soluzioni di telemetria, nonché un sistema telematico. Per entrambe le soluzioni Perkins può fornire il monitoraggio delle condizioni e scambiare ininterrottamente informazioni approfondite con Oem e clienti. Disponibile entro la fine dell'anno, il nuovo motore è certificato come conforme allo standard

U.S. EPA Tier 2. Il 5012 è progettato per soddisfare gli standard ISOs G3 e NFPA110 per gestire le impegnative sfide di accettazione del carico. Utilizza una coppia di turbo più piccoli su ciascuna bancata che riducono i tempi di risposta transitoria rispetto a una singola unità



di grandi dimensioni. I suoi collettori di scarico sono progettati per ottimizzare il flusso di gas ai turbo, riducendo ulteriormente i tempi di accelerazione e migliorando l'accettazione del carico. Il motore utilizza un esclusivo sistema di alimentazione a bassa pressione sviluppato appositamente per la Serie 5000 che è più tollerante alle variazioni della qualità del carburante. Il 5012 può funzionare con biodiesel fino a B20 basato su una diluizione del 20% di biodiesel con diesel standard o con Hvo100. Gli iniettori a controllo elettronico utilizzati sul 5012 possono alterare sia i tempi che la pressione per adattarsi a diverse temperature ambientali e altitudini, senza sacrificare le prestazioni.

quegli Oem che non hanno volumi tali da permettersi una personalizzazione al loro interno. Un fattore che li induce alla parcellizzazione della fornitura. Si aspettano un prodotto plug-in, per non disperdere risorse e tempo nella progettazione. Siamo flessibili e ben strutturati, il che ci consente di soddisfare le loro esigenze».

**Ci raccontate il trasferimento nella sede in cui ci troviamo ora?**

Brugnetti: «Il trasferimento nella palazzina al civico 38, dietro la sede storica, ci ha consentito di riunire il team motori sotto lo stesso tetto: vendite, ufficio tecnico, amministrazione. BU Power Italia è composta da 54 risorse, di cui 10 fanno parte del team diretto di vendita motori. Gli altri gruppi di lavoro sono legati ad amministrazione, ricambi, logistica, finance e officinalassistenza (dislocate anche nelle sedi di Monastier e Imola).

Vorrei sottolineare che, in questo momento di crisi, noi stiamo investendo per rafforzare il team. Il mercato non sta attraversando un periodo di grande brillantezza. Il vantaggio competitivo di BU, oltre agli allestimenti personalizzati, è la gamma motori di Perkins, circa tre piattaforme motoristiche declinate in tutte i livelli di emissioni inquinanti. L'azienda ci crede e ha investito nel gruppo di lavoro. È stato recentemente duplicato l'ufficio tecnico e rafforzato l'ufficio vendite. Per quanto riguarda le modifiche ai motori, abbiamo ridefinito i processi e allestito una struttura adeguata».

**Quali aspettative per l'anno in corso?**

Brugnetti: «Realisticamente prevediamo un calo in doppia cifra, rispetto al 2023. La strategia è tenere la posizione nel mercato del gruppo elettrogeno, con la conferma delle percentuali di penetrazione e la fornitura di qualche prototipo Stage V. Nell'industriale puntiamo ad allargare la base dei clienti. Abbiamo privilegiato un rapporto franco e rispondere negativamente, quando non c'erano le condizioni per soddisfare le richieste. Adesso ci siamo strutturati per potere dire sempre di sì».

Soriani: «Il 50% delle vendite, attualmente, riguarda i motori dai 1.000 kW in su. Perkins è attrezzata per certificare DCP (Data centre power) rating la serie 4000. La stessa serie sarà a breve sul mercato nella versione certificata con valori inferiori ai 2.000 mg/m<sup>3</sup> di NOx, nel range tra 750 e 2.500 kVA».

Brugnetti: «C'è una crisi tra i desiderata e la reale reattività del mercato. Il gruppo elettrogeno può essere una valida soluzione per gli eccessi di carico sulla rete. Dipende da quello che si intende fare, se proporre un gruppo elettrogeno non emisionato, oppure uno Stage V, in competizione con motori che non sono, in fin dei conti, così "green"...».

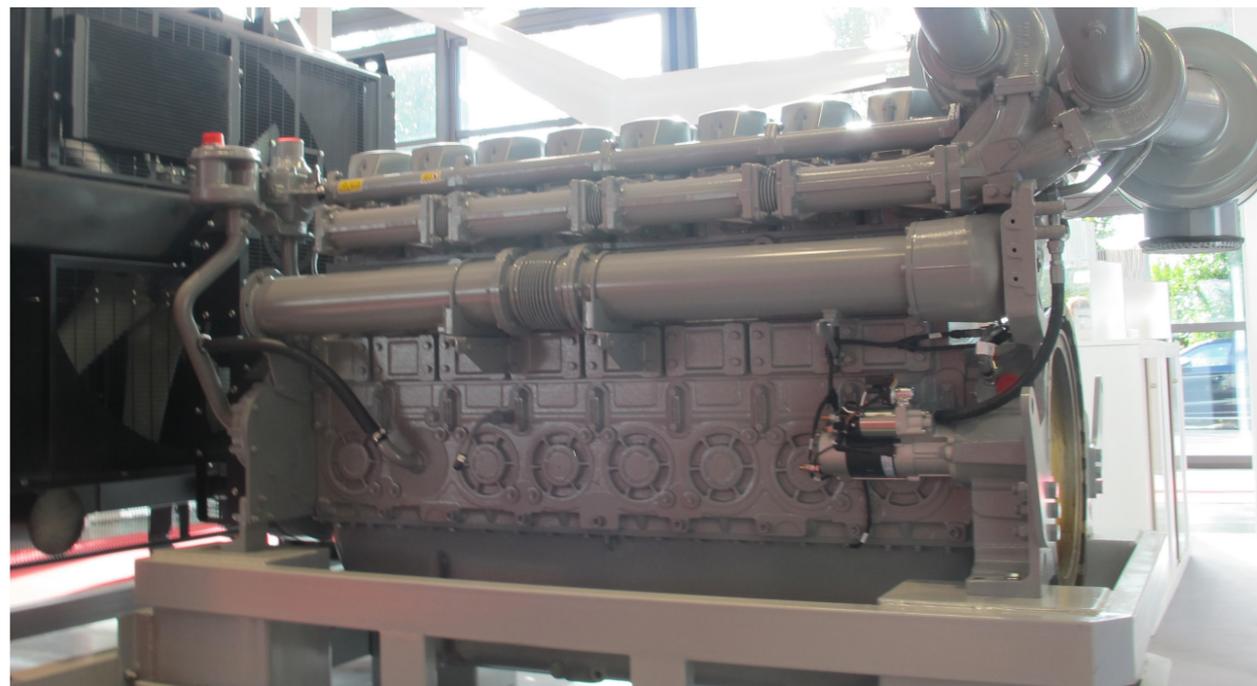
Riunno: «Le aspettative dipendono dal settore. I clienti lamentano difficoltà a ricevere nuovi ordini, perché gli utilizzatori finali sono in attesa di capire cosa succederà con i nuovi bandi e con il Pnrr. Siamo in una fase di stallo».

Brugnetti: «Il segmento EP è in stagnazione, mentre nell'industriale stiamo tenendo le posizioni. Riscontriamo una continuità nella richiesta di approvvigionamento nel sollevamento, tra i compressori e nella manutenzione del verde. L'irrigazione è ferma perché i clienti hanno fatto tanto magazzino. Fortunatamente, i nostri interlocutori si muovono su scala mondiale con delle macchine di nicchia, che distribuiscono nei vari mercati».



gionamento nel sollevamento, tra i compressori e nella manutenzione del verde. L'irrigazione è ferma perché i clienti hanno fatto tanto magazzino. Fortunatamente, i nostri interlocutori si muovono su scala mondiale con delle macchine di nicchia, che distribuiscono nei vari mercati».

**Come siete attrezzati per rispondere a questa de-**



**licata congiuntura?**

Brugnetti: «Perkins è impegnata su tutti i fronti, perché la soluzione non è elettrica, è eclettica. Ha istituito un gruppo di lavoro per l'elettrificazione e stanno testando sia il 7 che il 13 litri alimentati idrogeno. Le nostre attenzioni sono sempre rivolte anche alla gamma diesel, in modo che resti aggiornata a livello

di emissioni, che sono notoriamente proporzionate al consumo».

Annunciato alla stampa durante l'evento allo Shard di Londra, nel settembre 2023, il progetto Coeus svilupperà un'unità di potenza industriale Perkins Serie 1200 da 7 litri con componenti ibridi-elettrici e controlli avanzati per consentire il funzionamento a idrogeno. Coeus è sostenuto da un finanziamento del governo britannico di 11,14 milioni di sterline attraverso l'Advanced Propulsion Centre UK (APC). Tra le piste alternative c'è l'Hvo, approvato sull'intera gamma. Nella lista Perkins dei combustibili di origine biotica non sono compresi quelli funzionanti con il ciclo otto, come etanolo, bioetanolo e alcol etilico. Con una virata sul marino, anticipiamo che Perkins ha in pancia un 7 litri stage V per gruppi elettrogeni, per navigazione nelle acque interne.

Concludiamo con un paio di battute sui "best seller". Soriani: «Sul lato EP è richiestissima la serie 4000 (potenze da 800 a 2.250 kVA PRP. Per il resto, gli stock sono pieni».

Riunno: «Dal lato industriale, il 3.6 Stage V è molto apprezzato. È stata recentemente licenziata la versione Iopu di Perkins. Un altro motore molto gettonato è il 403J-E17T- 36kW, per compattezza e densità di potenza. Tra le nuove installazioni registriamo alcune macchine specializzate, tra cui un progetto legato alle centraline oleodinamiche. A giugno motorizzeremo alcuni carrelli per le fonderie».

Nel 2023 BU Power Italia ha fatturato 60 milioni di euro.