



In apertura e, a destra, al lavoro in cantiere, il dumper DP 405 WD di Perlini da 40 tonnellate, motorizzato con un 12 litri Stage V di Scania (qui sopra, con l'inconfondibile livrea arancio). Gli Stage V svedesi equipaggiano la gamma di dumper Perlini, ad eccezione del 'peso massimo', il DP 905 WD.



Uno dei primi clienti a cui ho fatto visita, dopo l'acquisizione di Perlini da parte del Gruppo Cangialeoni, usava il termine 'Perlini' per indicare i dumper, in generale, anche quelli di costruttori diversi. È un esempio forse banale ma, venendo da un altro settore, mi ha fatto capire immediatamente quanto il marchio sia radicato sul mercato. E come un simile retaggio non debba essere trascurato».

Dario Poltronieri, Project Manager, da un paio d'anni ha un compito ben preciso: riportare, per conto del Gruppo Cangialeoni, il nome Perlini al centro del mercato delle macchine per costruzioni e dei dumper in particolare. Laddove, come vi raccontiamo nel box della pagina a fianco, è stato a pieno titolo per diversi decenni, sulla scorta di visione imprenditoriale, coinvolgimento dei lavoratori nel progetto e grande competenza. A cominciare dalla meccanica. «Parto dal presupposto che la meccanica Perlini non ha rivali: da questo punto di vista c'era ben poco da cambiare, quanto piuttosto era necessario preservare le competenze. Per questo ci siamo concentrati su altri aspetti, dal potenziamento della parte elettronica alla riorganizzazione della struttura interna e della catena del

Perlini Dumpers: la rinascita di un marchio

I DUMPER SIAMO NOI

L'emergenza Covid-19 e lo slittamento del Samoter a fine ottobre hanno rallentato ma non fermato il piano di rilancio di Perlini Dumpers. Un nome storico che, per il futuro, punta su un'organizzazione più snella e su macchine più smart grazie all'evoluzione dell'elettronica

valore, a cominciare da un ecosistema di fornitori rigorosamente locali».

Esternalizzare per bene

Nello stabilimento di Gambellara (Vicenza) da 12.000 metri quadrati rimangono l'ufficio tecnico e le linee di assemblaggio dei dumper. I componenti chiave – da telai, cassoni e cabine, fino a quelli della driveline – vengono realizzati su disegno dell'ufficio tecnico Perlini da un ecosistema di 23 fornitori ubicati in un raggio di 50 chilometri che comprende fonderie, aziende di lavorazioni meccaniche e una grossa carpenteria. «Non solo – aggiunge Poltronieri –, alcune di queste imprese, che stanno molto investendo in personale e attrezza-

ture, hanno assunto addetti che hanno lavorato in Perlini per molti anni e noi stessi abbiamo coinvolto alcuni dipendenti storici su un progetto di formazione rivolto a figure più giovani, sia operatori che ingegneri, proprio per non disperdere un patrimonio di conoscenze fondamentale. Quello della rete dei fornitori è un meccanismo che, evidentemente, funziona solo se in fase di assemblaggio giungono prodotti assolutamente conformi alle specifiche e nei tempi previsti. Tutto deve incastarsi in modo rigorosamente preciso, altrimenti il processo snello e modulare che abbiamo immaginato non funziona».

Tutto questo ha permesso al 'nuovo corso' di Perlini di avviare, già nel 2019, subito dopo

il Bauma, il progetto di un nuovo dumper da 40 tonnellate di peso (DP 405 WD), presentato ad alcuni clienti e motorizzato con un 12 litri Stage V di Scania da 404 chilowatt di potenza e 6 cilindri in linea. Un'altra macchina, il cui lancio è previsto per il Samoter a ottobre, è la DP 705 WD da 70 tonnellate per la quale è stato scelto un motore Stage V Scania DC 16 da 16,4 litri e 566 chilowatt di potenza. Perché proprio i motori svedesi? «Penso che siano i numeri uno. Il supporto di Scania è stato ottimale, così come l'integrazione del motore. Ci siamo resi conto sin da subito che c'era l'humus giusto per fare un ottimo lavoro, e la risposta dei motori ai primi test, con i dumper al lavoro in condizioni par-

ticolarmente sfidanti in cantieri con pendenze fino al 18 per cento, hanno dato risultati persino superiori alle aspettative». Il 'peso massimo' della gamma, il dumper da quasi 1.000 chili di peso, monta un motore Mtu Tier 2 da 16 cilindri che eroga una potenza di 783 chilowatt. In questo caso, proprio per le caratteristiche e le performance richieste al motore, la strada dello Stage V, semplicemente, non è percorribile.

Approccio elettronico

Detto degli importanti cambiamenti apportati alla struttura

produttiva, un altro degli aspetti che il team di Dario Poltronieri ha curato è quello dell'elettronica integrata nelle macchine. Dalla nuova trasmissione con controllo elettronico del cambio fino a una serie di sistemi e attrezzature che consentono all'utilizzatore di aderire alle logiche di Industria 4.0: sistemi elettronici di pesa e controllo in Can-bus da remoto su tutte le funzioni della macchina per la gestione remota di parametri quali consumi, temperatura dei liquidi, chilometri percorsi, carichi effettuati, stato di usura dei componenti e così via.

«Era un'esigenza che sentivamo, quella di spingere sull'elettronica», spiega il Project Manager. «Per questo abbiamo lavorato a stretto contatto con Scania per la parte motoristica, con un'azienda ligure, Sangiorgio S.E.I.N., per la parte più strettamente elettronica e con un gruppo veneto, Vei, che ci ha fornito i sistemi per la pesatura, un fattore fondamentale per macchine come i dumper. L'obiettivo di fondo era, appunto, mantenere l'eccellenza meccanica delle macchine arricchendole con un nuovo approccio alla gestione elet-

tronica che le rendesse davvero attuali, moderne e attrattive per il mercato».

Il nuovo corso di Perlini è, dunque, quello di un'azienda che guarda sì al passato, ma che si proietta inevitabilmente al futuro. E il futuro, anche nel settore delle macchine per costruzioni, potrebbe parlare anche la lingua dell'elettrico. All'incontro con la stampa organizzato in ambito Samoter a fine gennaio avevamo pungolato il management su possibili progetti di ibridizzazione o elettrificazione. Al momento ci erano sembrati piuttosto freddi ma era, evidentemente, anche una nostra impressione...

«Quella chiacchierata aveva sollecitato il nostro interesse. L'ibridizzazione non fa parte dei piani a breve termine, ma penso che sia nostro dovere valutare le opzioni che la tecnologia offre per il futuro. Resta il fatto che Perlini guarda a clienti globali, che hanno bisogno di semplicità, innanzitutto: immaginare motorizzazioni alternative significa avere strumenti che non sempre sono reperibili. Pensiamo alla difficoltà di applicare uno standard come lo Stage V in zone del mondo dove è impossibile reperire l'urea tecnica. Nel futuro immediato, stando anche alle esigenze che esprimono i nostri clienti, vediamo ancora il diesel».

Fabrizio Dalle Nogare

Innovazione nella tradizione

1957, l'anno d'inizio della storia di Perlini. Un costruttore locale specializzato nella trasformazione di veicoli industriali che, in pochi anni e grazie alle capacità e alla lungimiranza del fondatore Roberto Perlini, ha saputo ampliare il suo raggio d'azione affrontando con successo il mercato globale. Arrivando a essere identificato come il nome di riferimento per i dumper e ottenendo gloriosi successi anche in ambito sportivo, dal Rally dei Faraoni alla Parigi Dakar negli anni '80 e '90. Poi, le prime difficoltà, culminate con il fallimento e il disimpegno della famiglia Perlini.

Appena due anni fa, nel 2018, il Gruppo Cangialeoni, con sede a Forlì, acquisisce il marchio con l'obiettivo di riportarlo in auge e lancia il brand Perlini Dumpers, fortemente incentrato proprio su questa tipologia di macchine. Dario Poltronieri segue in prima persona l'ambizioso progetto, che mira a innovare senza disperdere prestigio e storicità del nome Perlini.

