

CARRELLI ELEVATORI GPL: PERCHÈ NO?

Patrizio Mascitti, neo Presidente di Unicea Ascomac, ha riesumato dagli scaffali l'annoso problema: perchè in Europa il Gpl domina il mercato dei carrelli elevatori termici e in Italia è invece più che marginale? Una incongruenza sottolineata da Massimo Donà durante il webinar #offroadrecovery. Qui trovate le questioni sollevate da Mascitti

Patrizio Mascitti è il presidente di Unicea, incarico che affianca alla sua missione imprenditoriale, alla Rce carrelli elevatori di Grottammare, negli immediati paraggi di San Benedetto del Tronto. Le origini dell'azienda risalgono al marzo del 1978. Nel marzo 1983 viene istituita la divisione carrelli elevatori. Ancora a marzo, siamo nel 2000, risale la collaborazione con Toyota carrelli elevatori.

Mascitti, c'è un problema annoso, che investe i carrelli elevatori. Si chiama Gpl...
In effetti per quanto riguarda l'Italia, rispetto al resto d'Europa, l'applicazione del Gpl sui carrelli elevatori si riflette in numeri completamente differenti. Non riusciamo a comprenderne pienamente le ragioni, anche se i principali indiziati di questo gap sono la gestione dello stoccaggio delle bombole in azienda e, so-

prattutto, la latitanza della rete di fornitura per autotrazione, contrariamente a quanto avviene per l'utilizzo domestico. Esistono anche scogli di natura fiscale. In questo momento di difficoltà del diesel, per le restrizioni normative, un'alternativa praticabile di transizione potrebbero essere proprio i motori a Gpl. Il mercato europeo dei carrelli elevatori a propulsione endotermica Gpl si attesta intorno al 35 per cento. Circa il 50 per cento del totale è a propulsione elettrica e poco meno del 15 per cento è diesel. (secondo i dati della World Lpg Association). Situazione opposta in Italia, in cui si registra invece l'egemonia del diesel, con pochissime unità Gpl, del resto la richiesta è molto debole. Nel nostro ambiente, l'adozione di motori Gpl migliorerebbe di sicuro la qualità della vita dei lavoratori e anche delle azien-

de, in ragione dell'abbattimento del rischio chimico, inferiore a quello del diesel. **Quali sono le proposte di Unicea per stimolare il Gpl?** Urge affrontare la spinosa questione documentale, relativa alle procedure degli organi preposti per lo stoccaggio delle bombole in azienda, con quantitativi idonei al carico di lavoro aziendale, in modo da assicurare un approvvigionamento tempestivo. Attualmente la procedura più snella e meno onerosa per l'azienda non permette spesso dei quantitativi di bombole stoccabili, sufficienti al sostentamento della movimentazione merci all'interno dell'azienda. Anche se fosse consentito, fermare il carrello, smontare la bombola e fare rifornimento non è ovviamente efficiente né conveniente per l'azienda. Tanto più se non si dispone di distributori

nelle vicinanze dell'azienda. Un altro fronte critico è la rete di fornitura del Gpl idoneo alla trazione. Il mio auspicio è che Unicea Ascomac possa interagire con altre associazioni coinvolte nell'utilizzo del Gpl, per capire come dotarci di un servizio di rifornimento normato, idoneo e capillare. **E nelle vesti di imprenditore?** Ammesso che il discorso dello stoccaggio vada a buon fine, cambiare bombole su un carrello è comunque più agevole ed efficiente che ricaricare un elettrico o riempire il serbatoio di un diesel. C'è da dire inoltre che, per quanto riguarda le aziende che lavorano su più turni giornalieri, la sostituzione della bombola fa sì che la macchina sia disponibile istantaneamente, con conseguente abbattimento di tempi morti, dovuti alla necessità di

Unicea Ascomac

Direttamente dal sito Ascomac, una breve descrizione delle origini e della missione dell'Associazione. Unicea si è costituita nell'ottobre 1973 in seno all'Ascomac. Di essa facevano parte le più importanti aziende di importazione e distribuzione di carrelli elevatori costruiti nei Paesi U.E ed extra U.E. Nel luglio del 1998 si costituisce l'Uncomas - Unione Nazionale Concessionari di macchine ed apparecchi di sollevamento. Nel mese di aprile del 2002 viene deliberata la fusione dell'Uncomas nell'Unicea. Unicea oggi rappresenta le imprese di importazione, costruzione, distribuzione, noleggio, assistenza tecnica e servizi connessi di macchine, mezzi ed attrezzature per il sollevamento, l'accesso, il trasporto e la movimentazione di beni e persone (carrelli

elevatori, piattaforme aeree). Unicea opera a livello Istituzionale come soggetto di confronto con: 1. il Governo ed in particolare con i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti, delle attività produttive, del Welfare e con Enti ed Organismi nazionali quali l'Ispeel e l'Inail; 2. l'Unione Europea in relazione al recepimento e all'uniforme applicazione delle Direttive in materia di sicurezza dei prodotti, delle attrezzature di lavoro con particolare riferimento agli apparecchi sollevamento, alle piattaforme aeree ed ai carrelli elevatori; 3. Organizzazioni ed Enti nazionali e regionali, Associazioni di categoria per la promozione e lo sviluppo di proposte normative finalizzate a snellire le procedure burocratiche.

ricaricare batterie negli elettrici o fare gasolio degli endotermici diesel. Oltretutto il Gpl richiede una manutenzione ridotta rispetto al diesel Stage V (vedi Dpf e Scr, fermi macchine per le rigenerazioni ecc). Molti costruttori tendono a depotenziare le macchine proprio per evitare il Dpf, soprattutto nelle macchine di piccola portata (idealmente, a parità di cilindrata, con il Gpl si avrebbe dunque una potenza disponibile maggiore).

Una carrellata sulle macchine...
I motori diesel che vanno per la maggiore sono a marchio Toyota, Deutz, Perkins, Kubota (il 3,3 litri è molto apprezzato in questo settore), Yanmar, VW. Le potenze

medie si attestano sui 30-40 chilowatt sulle macchine da 20-30 quintali di portata. Sulle macchine a portata maggiore (70-80 quintali) siamo intorno ai 60-70 chilowatt. La resistenza agli agenti atmosferici e la continuità di lavoro sono caratteristiche che giocano a favore dei motori termici. In applicazioni "outdoor" il carrello per eccellenza da piazzale è tuttora principalmente a combustione interna.

Termico vs elettrico?
Le macchine termiche la fanno

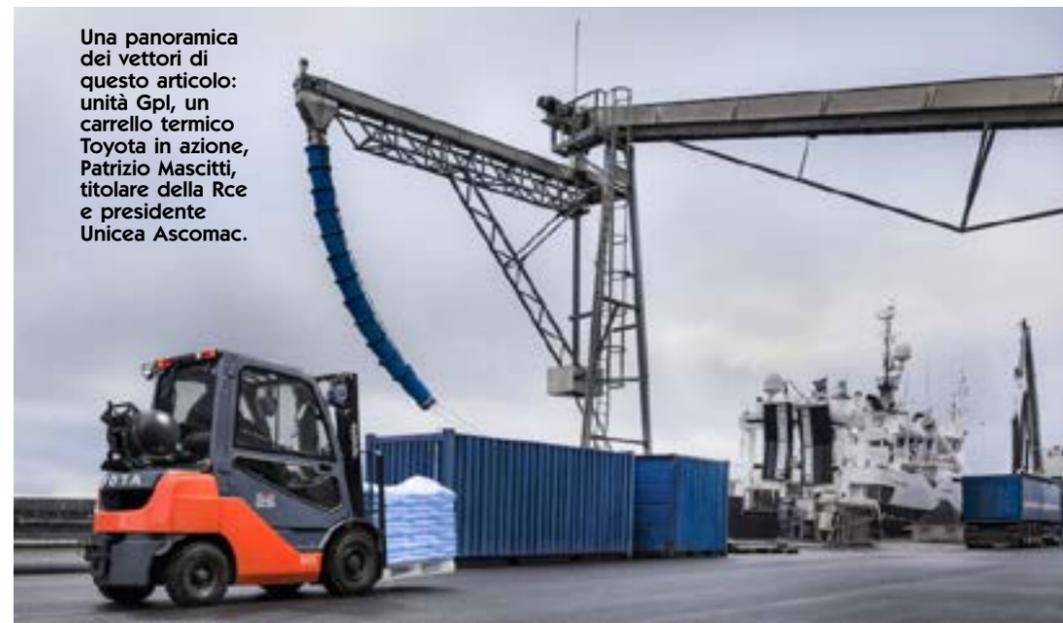
da padrone nell'outdoor, come anticipato. Le macchine elettriche sono applicazioni indoor, ancora poco adatte a determinate condizioni atmosferiche, come in caso di piogge di forte intensità. Il Gpl è un compromesso che consente, tra l'altro, di operare per brevi tratti anche all'interno.



Come si sta muovendo il mercato?
È il primo anno di decrescita di tutte le tipologie, con un calo del 2 per cento rispetto al 2018. Nel 2019 il controbilanciato elettrico ha

perso addirittura più del termico, anche in relazione alle quote di mercato. I carrelli controbilanciati elettrici (-9 per cento) e quelli endotermici (-5 per cento) hanno seguito l'andamento decrescente del mercato di riferimento mondiale. Una proporzione comprensibile, si ragiona infatti di 2.700-3.000 macchine termiche, il 6-7 per cento del totale. Le prospettive, anche numeriche, cambiano sensibilmente per i frontali elettrici, che subiscono molte più oscillazioni. Unica tipologia di macchine che ha registrato un aumento è quella dei caricatori da magazzino, anche per l'ingresso di costruttori asiatici, che si rivolgono al piccolo utilizzatore, più sensibile ai costi, e perché guadagnano sempre più quote di mercato nella logistica e nella Gdo, mentre il settore produttivo è, ahimè, in difficoltà. Si pensa che la diminuzione sia dovuta a un calo di ordini sul venduto, a fronte di un comparto noleggio pressoché invariato e prevalente. È altresì importante notare come quasi tutte le regioni del Centro-Sud Italia, abbiano avuto un trend 2019 quasi totalmente opposto a quello nazionale e siano le uniche, oltre al Trentino-Alto Adige, ad aver registrato crescita.

Quale futuro per i carrelli?
Il gas metano non si è candidato a soddisfare le esigenze di questo mercato. Lo studio delle fuel cell, vedi il caso Toyota, è a uno stadio avanzato, nell'ottica di una visione circolare all'interno dell'azienda. Ci sono alcuni carrelli pilota, operativi negli stabilimenti Toyota in Emilia-Romagna. Per il futuro prossimo, la tecnologia che sta prendendo sempre più piede sono le batterie agli ioni di litio, rispetto a quelle al piombo che è attualmente dominante tra i carrelli, ma che richiede lunghi tempi di ricarica e costituisce un problema per chi lavora su più turni, con un'attesa anche di 8 ore, dal momento che le batterie al piombo mal sopportano mezze cariche (il cosiddetto biberonaggio). Il litio garantisce tempi ridotti di ricarica, un ciclo di vita auspicabilmente raddoppiato rispetto ai canonici cinque anni del piombo, ma è più costoso, a parità di amperaggio. Un argomento sempre più in voga ultimamente è il riutilizzo delle batterie al litio, e non lo smaltimento: la cosiddetta second life delle batterie.



Una panoramica dei vettori di questo articolo: unità Gpl, un carrello termico Toyota in azione, Patrizio Mascitti, titolare della Rce e presidente Unicea Ascomac.