

Camion & Servizi



**NUOVO
DAILY CNG:
ECOLOGIA
SENZA RINUNCE**

**TRAKKER:
PROFESSIONISTA
IN CAVA**

**STRALIS & ALL BLACKS
ROAD SHOW**

IVECO SERIES 2007

& trend

4



Nuovo Daily CNG: ecologia senza rinunce

I suoi "plus": consumi ridotti, basso costo del metano e interessanti incentivi statali

7 Sep Pollution, il salone delle ecotecnologie

9 La strategia ambientale di Iveco

& prodotto / eventi

12



ANTEPRIMA Trakker: il professionista in cava

Il Nuovo Trakker prosegue il cammino di successo dell'affermata gamma di veicoli cava-cantiere Iveco

10 Iveco al Bauma di Monaco

16 "Stralis & All Blacks Road Show"

24 Politiche del trasporto, intervista a Clara Ricozzi

26 Irisbus Citelis: in città comodi e rispettosi dell'ambiente

& protagonisti

30



I trasporti di un grande gruppo

Tracem Spa è la Divisione Trasporti del Gruppo Financo, un'articolata holding del settore cementifero

& focus

34



All'avanguardia nel servizio al cliente

Nella moderna sede della Concessionaria Iveco Evicar, veicoli nuovi e usati, un'officina all'avanguardia e tanti altri servizi

Rubriche

38 Dal Mondo del Trasporto

- Autotrasporti Sole: sempre fedeli a Iveco
- Antes: distribuzione e non solo
- Trans Petroli: una vita con il petrolio
- Icea: dalla lava al calcestruzzo

46 News

50 Grandangolo



DIRETTORE EDITORIALE SILVIA BECCELLI DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO ORIOLO COMITATO EDITORIALE MARCO MONTICELLI, SERGIO PERINI, STEFANO STERPONE COMITATO DI REDAZIONE ALBERTO MONDINELLI (REDAZIONE), ALESSANDRA CELESIA, MAURIZIO PIGNATA, LORIANO SIGNORINI COLLABORATORI ANTONINO BRANCATO, JESUS CHAVIDA, LUIGI CASETTA, PAOLO DE BERNARDI, MAURO FIGLIOS, GIUSEPPE LISO, GIOVANNI MELLANO, MARCO RICCI, GUALTIERO SANNA EDITORE SATIZ SRL, CORSO SVIZZERA 185, 10149 TORINO REDAZIONE THE EDITOR, VIA SAN MAURIZIO 48, 24065 LOVERE (BG), TEL. 035.961.868, FAX 035.509.6958, E-MAIL MONDINELLI@THEEDITOR.191.IT STAMPA DEAPRINTING 2007 - NOVARA REGISTRAZIONE TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000 È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



La copertina di questo numero di *Camion & Servizi* è dedicata al Nuovo Daily CNG, volutamente appoggiato su un cielo azzurro per sottolineare quanto i veicoli ecologici, primo fra tutti proprio il Daily a metano, siano una realtà che Iveco ha sviluppato da tempo e propone oggi in una nuova versione ancora più performante, studiata per la distribuzione nei centri urbani ed extraurbani di breve-medio raggio. Una filosofia progettuale ribadita anche dal nuovo Citelis della Iveco Irisbus.

Iveco sta vivendo un periodo di grande vitalità e innovazione, ne sono la prova il lancio sul mercato di nuovi prodotti: dopo lo Stralis, ecco il nuovo Daily CNG in anteprima assoluta, così come il nuovo Trakker, presentato a distanza di pochi giorni, in forma statica, al Bauma di Monaco, il più grande salone mondiale delle macchine per l'edilizia. Un veicolo che abbina la tradizionale robustezza a soluzioni tecnologiche all'avanguardia, come le motorizzazioni Euro 4 ed Euro 5, con una nuova cabina che unisce il comfort di un veicolo stradale alle esigenze del lavoro in cava.

Tutto questo mentre la Carovana "Stralis & All Blacks Road Show" sta percorrendo l'Italia. Migliaia i clienti e autisti che hanno già potuto provare la nuova ammiraglia Iveco presso le Concessionarie e nelle aree di sosta autostradali o negli autodromi. Come potrete leggere nelle pagine centrali, questa importante iniziativa ha consentito anche a numerosi giornalisti di verificare le doti del nuovo pesante stradale Iveco partecipando ad alcune tratte del percorso.

Nelle pagine dedicate alla politica del trasporto segnaliamo l'incontro con il Direttore del Ministero dei Trasporti Clara Ricozzi che ci riporta ai continui mutamenti e necessità del mondo dell'autotrasporto.

A proposito di servizi, invece, trovate in questo numero la Concessionaria Iveco Evicar, dealer per le province di Cremona e Lodi con il suo modernissimo impianto. Non mancano infine le interviste ai nostri clienti con le loro storie di successo.

Silvia Becchelli



trend-PRESENTATO IN ANTEPRIMA AL SEP POLLUTION DI PADOVA IL NUOVO DAILY CNG



NUOVO DAILY CNG:

ECOLOGIA SENZA RINUNCE

Iveco è da tempo impegnata nello sviluppo di veicoli a basso impatto ambientale e sicuramente il nuovo Daily CNG presentato al Sep, il salone delle ecotecnologie, è un esempio concreto. I suoi "plus": consumi ridotti, basso costo del metano e interessanti incentivi statali

di Silvia Becchelli



La tutela dell'ambiente è uno degli aspetti irrinunciabili della vita quotidiana del mondo moderno. Le amministrazioni pubbliche di ogni città in Italia e nel mondo sono alla ricerca di soluzioni atte a contenere l'inquinamento ambientale che ci avvolge. Ogni giorno vengono presi provvedimenti che in qualche modo garantiscono il cittadino e la sopravvivenza del mondo nel futuro.

Le aziende costruttrici di veicoli commerciali ed industriali investono ingenti somme in ricerca e sviluppo al fine di produrre soluzioni di trasporto con emissioni ridotte e trazioni alternative nel più assoluto rispetto dell'ambiente.

Proprio grazie a una costante attività di ricerca e sviluppo Iveco da tempo progetta e realizza motori eco-compatibili, considerando aspetti come il consumo di carburante, i gas effetto serra, le emissioni allo scarico, la rumorosità, la durata, l'affidabilità, il riciclaggio e il risparmio di materiali e di risorse energetiche.

Iveco è quindi in grado di offrire ai propri clienti le soluzioni più evolute e nel contempo più affidabili.

IL NUOVO DAILY CNG

Il Nuovo Daily CNG, il veicolo leggero Iveco a metano con motore derivato dalla tecnologia diesel, garantisce alta affidabilità, grande sicurezza, elevato comfort di guida e di viaggio.

Si tratta di un investimento di grande valore sociale, ma che ha anche un valore economico per il cliente. La propulsione a metano garantisce un minore costo del carburante e consumi più bassi. La possibilità di ottenere sovvenzioni statali o da aziende municipali rendono infatti questi propulsori particolarmente concorrenziali.

Oggi il CNG è una delle reali alternative ai carburanti tradizionali, non solo dal punto di vista tecnologico, ma anche dal punto di vista commerciale. Iveco è uno dei pochi costruttori di veicoli commerciali e industriali a offrire un veicolo di serie con motore a gas naturale. Il propulsore a metano da 3,0 litri e 136 CV è particolarmente ecologico, moderato nei consumi di gas naturale compresso, il cui componente principale è il metano. L'acronimo CNG sta appunto per "Compressed Natural Gas". Il metano è un prodotto fossile facilmente reperibile a costi contenuti e può essere anche ottenuto dallo smaltimento dei rifiuti solidi urbani (biogas). Inoltre offre una buona garanzia in termini di sicurezza con una soglia di infiammabilità

molto alta (>600°C). Si tratta di un gas più leggero dell'aria, quindi i veicoli a metano possono essere parcheggiati anche in ambienti coperti o chiusi, purché opportunamente aerati. La composizione è molto stabile, pertanto la qualità del metano non è soggetta a variazioni sensibili dovute alle fonti di approvvigionamento.

Le bombole sono collaudate per resistere a stress termici e shock da urto, diventando un punto di forza e non di potenziale debolezza del veicolo. La dotazione di serie prevede cinque bombole per complessivi 220 o 270 litri a seconda del passo, con la possibilità di montarne una sesta optional che porta la capacità totale a 250 o 302 litri.

Il motore Iveco, derivato direttamente dalla versione diesel, assicura un'elevata affidabilità e longevità. La combustione del metano è particolarmente "pulita" senza emissioni di fumo, polveri sottili o odori sgradevoli e le emissioni acustiche sono inferiori rispetto a quelle di un motore diesel equivalente.

Iveco è uno dei pochi costruttori a offrire un veicolo di serie con motore a gas naturale

Due immagini del Nuovo Daily CNG. Qui sotto, in evidenza le bombole alloggiato sotto il telaio





Sergio Perini,
General Manager
del Mercato Italia Iveco, al
Sep Pollution



Grazie ai valori di emissione notevolmente inferiori a quanto previsto dalle norme Euro 4 ed Euro 5, il Daily equipaggiato con motore CNG viene classificato come veicolo particolarmente ecologico EEV. Iveco propone la gamma Daily CNG principalmente per l'impiego urbano, con particolare riguardo alla raccolta rifiuti, distribuzione urbana ed extraurbana.

L'offerta è molto ampia con la possibilità di scegliere tra furgoni e cabinati a ruote singole o gemellate posteriori, con diverse soluzioni di passo e di tetto, portate da 3,5 t a 6,5 t di MTT. Rispetto al vecchio modello è aumentata la disponibilità di passi ed è disponibile anche la cabina 6+1. Tutti i veicoli sono identificati dal logo CNG e dal colibrì stilizzato.

Comune a tutti i modelli è il motore F1C CNG di 3.0 litri turbo intercooler, quattro cilindri e 16 valvole, con 136 CV di potenza e una coppia di 350 Nm, abbinato a un cambio manuale a 6 marce. A partire dai primi mesi del 2008 sarà disponibile anche il cambio automatizzato Agile e il controllo elettronico della stabilità ESP. L'impianto elettrico è basato sull'architettura CAN ed è lo stesso della

versione diesel. Tra le dotazioni di serie da ricordare il cruise-control, l'immobilizer e l'alternatore da 140 Ah. Ricca è anche l'offerta degli optional comune alle versioni diesel del Nuovo Daily, dal limitatore di velocità elettronico regolabile al climatizzatore automatico.

Con il Nuovo Daily CNG si amplia ulteriormente l'offerta della gamma leggera Iveco.

I "PLUS"

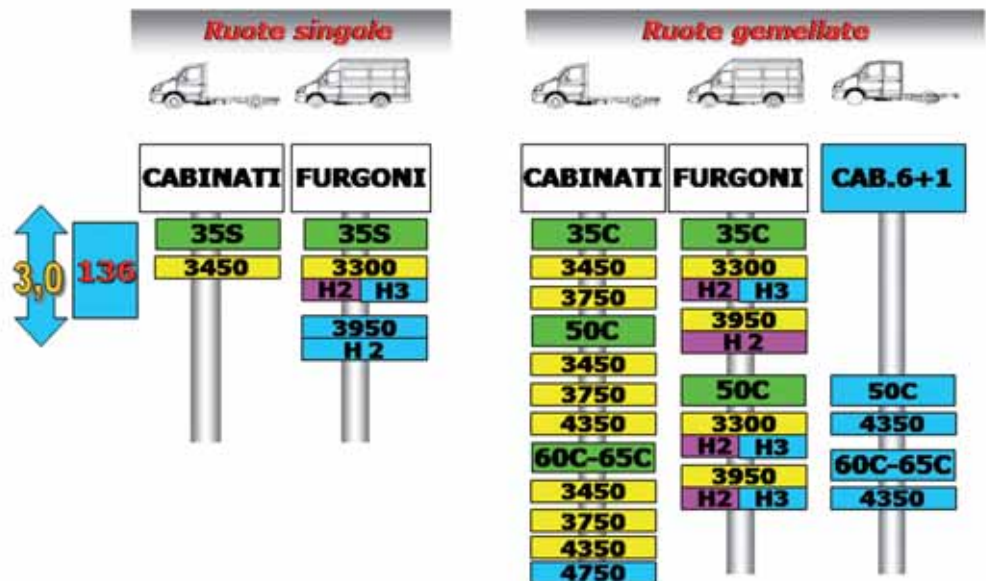
«In passato i veicoli a metano avevano come punti di vantaggio sostanzialmente il minore impatto ambientale e i bassi costi di esercizio - ha spiegato Jesus Chavida Responsabile dell'Ente Product del Mercato Italia Iveco -

Per contro prestazioni, offerta, autonomia e portata erano i principali limiti alla loro diffusione.

Oggi il Nuovo Daily CNG apre una nuova era. Da un lato conferma la leadership per i primi due aspetti, ma si propone come valida alternativa ai veicoli diesel anche per gli altri punti.

Analizziamoli con ordine. Le emissioni rispettano le restrittive norme EEV ma, in realtà, presentano valori nettamente inferiori: per esempio, il particolato è 0,004 g/kWh contro lo 0,20 richiesto dal legislatore e anche l'NOx è 0,380 g/kWh contro i 2,00. In compenso le prestazioni sono identiche a quelle dei veicoli diesel: 136 CV e 350 Nm di coppia si collocano nella fascia alta delle

L'offerta del Nuovo Daily CNG in Italia





L'offerta è molto ampia: furgoni e cabinati a ruote singole o gemellate posteriori, con diverse soluzioni di passo e di tetto, portate da 3,5 t a 6,5 t di MTT

motorizzazioni proposte per i veicoli commerciali. Mentre il risparmio rispetto alla motorizzazione diesel è di circa il 40% sul costo del carburante.

Oggi con il Nuovo Daily CNG l'offerta di prodotto è allargata e diversificata per coprire un range di esigenze davvero ampio, anche le possibilità di dotazione e personalizzazione sono ulteriormente ampliate. Particolare attenzione merita l'autonomia che, con la bombola supplementare, può arrivare fino a 340 km in città e 420 km su percorsi extraurbani collinari; mentre nella configurazione di bombole standard da 220 litri sono rispettivamente di 250 e 310 km di percorrenza.

Il maggiore peso delle bombole si traduce in circa 300 chili di portata utile in meno, una differenza minima sui veicoli sopra le 3,5 t di MTT, un po' più sensibile invece per quelli con patente B.

Se andiamo a rivedere l'analisi dei vantaggi e svantaggi dei veicoli a metano, notiamo quindi che la situazione si è nettamente evoluta in senso positivo, indicando nel Nuovo Daily CNG la soluzione ottimale per molte missioni».

UN IMPEGNO CONTINUO

«Il rispetto dell'ambiente è un impegno fondamentale per il nostro futuro - ha ribadito nel suo intervento di chiusura dell'incontro stampa Sergio Perini, General Manager del Mercato Italia Iveco -. È per questo che la nostra azienda ne ha fatto uno dei cardini della sua filosofia aziendale. Non si tratta di una semplice enunciazione: Iveco, a differenza di altri costruttori europei, ha proposto al mercato esclusivamente veicoli di gamma pesante con motorizzazioni Euro 5 con largo anticipo sulle tempistiche previste dal legislatore. Una scelta coraggiosa, perché richiede un nuovo atteggiamento anche da parte dei clienti, ma che è fondamentale per avere un futuro migliore. Iveco ha sostenuto questa sua



SEP POLLUTION, IL SALONE DELLE ECOTECNOLOGIE

Sep Pollution è l'appuntamento con l'ambiente dedicato alle ecotecnologie e soluzioni per la gestione dei rifiuti. La rassegna, nata con il supporto delle principali aziende produttrici di veicoli ecologici iscritte all'Anfia, ha dato spazio a uno dei settori strategici dell'ambiente oggi in grande evoluzione sotto il profilo del recupero energetico. La filiera dei rifiuti era presente in tutti i suoi aspetti: raccolta e trasporto, trattamento differenziato, trasformazione, produzione di bioenergia e termovalorizzazione. Importanti anche i numeri: oltre 20 mila visitatori, 400 le aziende espositrici su 40 mila mq di area.

Il recupero energetico, le fonti rinnovabili, le biomasse sono obiettivi strategici espressi sia dalle direttive comunitarie, sia dalla legislazione italiana. I sistemi di raccolta dei rifiuti urbani, ma anche speciali e agricoli, possono rappresentare un importante giacimento di fonti energetiche rinnovabili per un'alternativa all'uso delle fonti fossili e per la diminuzione dell'emissione di CO₂ nell'atmosfera.

Sep 2007 si è proposto pertanto come un forum di lavoro per la valutazione delle tecnologie e delle prospettive del recupero energetico di fonti rinnovabili come i rifiuti. Obiettivo è stato far incontrare i soggetti privati e pubblici, imprese ed enti che devono essere coinvolti per poter affrontare le problematiche strategiche del recupero energetico.



scelta anche con azioni di sensibilizzazione sulla clientela. Ci tengo a ricordare, per esempio, che 30 veicoli con motorizzazioni Euro 5 hanno le stesse emissioni di uno solo Euro 1, cioè un camion prodotto appena 10 anni fa. Iveco sta già lavorando nello sviluppo di veicoli Euro 6, ma contemporaneamente auspica che vengano avviate azioni da parte del legislatore al fine di svecchiare il parco circolante, una strada obbligata per garantire redditività agli autotrasportatori e rispettare l'ambiente».

«Coerentemente con questa politica ecologista - ha proseguito Perini - Iveco ha deciso da tempo di investire anche sullo sviluppo di veicoli a metano. Anche in questo caso si tratta di una scelta coraggiosa per gli elevati investimenti necessari. Una scelta che meriterebbe maggiore attenzione da parte delle amministrazioni pubbliche, troppo spesso distratte da soluzioni estemporanee e prive di validi supporti di ricerca come, per esempio, i filtri antiparticolato di cui tanto si parla. Iveco continuerà comunque a perseguire gli obiettivi che si è prefissata, è un impegno nei confronti dei clienti e della società».



LA STRATEGIA

La conferenza stampa di presentazione del Daily CNG è stata anche l'occasione per sottolineare il continuo impegno di Iveco sul fronte ambientale. «Le problematiche legate all'ambiente che Iveco deve affrontare fanno parte della nostra realtà quotidiana - ha spiegato Chavida, Responsabile dell'Ente Product Iveco Italia in apertura dell'incontro con la stampa -. All'eccesso di gas serra e di particolato, soprattutto nelle zone urbane, cerca di porre rimedio l'evoluzione della normativa europea, alla quale si affiancano variegata iniziative nazionali e locali. Tutto questo si deve poi confrontare con il sempre crescente costo del petrolio, legato anche alla sua decrescente disponibilità. Uno scenario ricco di criticità a cui si contrappone la politica ambientale Iveco che poggia su tre filoni di ricerca: il diesel pulito, le trazioni alternative e i combustibili alternativi. Questo ha generato cinque linee di sviluppo che puntano al miglioramento continuo delle motorizzazioni diesel, allo sviluppo di motori a metano, alla ricerca e sviluppo di soluzioni ibride e, infine, alla sperimentazione di motori alimentati con combustibili alternativi e le fuel-cell».

DIESEL PULITO

«Per quello che riguarda il "diesel pulito" le scelte di Iveco sono chiare e conosciute - ha proseguito Chavida -. Per i veicoli di gamma leggera si è scelto il sistema EGR (*Exhaust Gas Recirculation*) che prevede il ricircolo parziale dei gas di scarico per rispettare i limiti Euro 4. Inoltre viene anche proposto a richiesta il filtro del particolato.

Per la gamma media e pesante si è invece optato per il sistema SCR (*Selective Catalytic Reduction*) che consiste in un post-trattamento dei gas di scarico mediante un additivo (AdBlue) che riduce gli NOx. I veicoli di gamma pesante sono già adeguati alle norme Euro 5 mentre per quelli medi l'offerta standard è Euro 4, con Euro 5 a richiesta. Il sistema SCR ottimizza la combustione del motore per ridurre al massimo la produzione di particolato presente nei gas di scarico. Il rendimento del motore ne risulta migliorato, con conseguente riduzione dei consumi di carburante. Ottimizzando la combustione del motore per ottenere maggiori prestazioni, meno particolato e minori consumi, si aumentano le temperature di com-



Jesus Chavida,
Responsabile dell'Ente
Product Iveco Italia.

Qui a sinistra, il telaio del Nuovo Daily CNG. Nella pagina a fianco, sopra, l'Eurocargo Euro 5; sotto, l'Europolis elettrico e, a destra, il Daily del progetto Fideus presentato lo scorso anno al Salone di Hannover

AMBIENTALE IVECO



bustione e si produce una maggior quantità di ossidi di azoto il cui trattamento è demandato al filtro catalitico: il silenziatore SCR previa immissione di un liquido che consente di ridurre gli NOX. Gli ossidi di azoto sono così trasformati in azoto e vapore acqueo totalmente innocui. L'agente riducente è l'ammoniaca, che viene immagazzinata sotto forma di una soluzione acquosa a base di urea, commercializzata con il nome di AdBlue. La tecnologia SCR rende superfluo il filtro del particolato, in quanto questo tipo di emissioni viene direttamente abbattuto durante la fase di combustione, il catalizzatore brucia il particolato restante contemporaneamente al trattamento degli ossidi di azoto. Il sistema SCR scelto da Iveco consente di ottenere un compromesso ideale tra i due obiettivi fondamentali che gli ingegneri motoristi si sono posti per soddisfare le esigenze dei clienti. Da un lato, migliorare il rendimento dei motori per ridurre i consumi e i costi di esercizio, prolungando nel contempo la durata dei gruppi motopropulsori. Dall'altro lato, rispettare i limiti delle emissioni istituiti dalle autorità europee a salvaguardia dell'ambiente. Naturalmente quanto più il consumo di carburante per tonnellata di merce trasportata è ridotto, tanto meno il motore emette gas CO₂, responsabile del fenomeno di riscaldamento del pianeta».

VEICOLI ELETTRICI

«Per quanto concerne i veicoli elettrici, questa soluzione ha trovato applicazione soprattutto per i minibus e per gli autobus urbani, Iveco che è stata un'antesignana - ha ricordato Chavida -. Risale infatti al 1986 il suo primo Daily elettrico mentre oggi



l'offerta è allargata a minibus e autobus urbani.

Anche per il primo veicolo ibrido Iveco è stata un pioniere, si trattava del Turbocity datato 1992. A oggi sono oltre 100 gli autobus ibridi prodotti e oltre 60 quelli attualmente in servizio. Da ricordare infine i filobus di nuova generazione: Cristalis e Agorà, quest'ultimo destinato ai mercati dell'Est Europa, e poi il moderno Civis a guida ottica con traccia guida a terra e motoruote elettriche. Ma la sfida per il futuro sono i veicoli a idrogeno, con il primo "Cityclass fuel-cell" che ha prestato servizio durante i Giochi Olimpici Invernali di Torino 2006.

COMBUSTIBILI ALTERNATIVI

Per quanto riguarda i combustibili alternativi, e in particolare la trazione a CNG (*compressed natural gas*), Iveco ha sviluppato fin dagli anni Ottanta veicoli e bus ad alimentazione a gas metano e l'attuale offerta spazia sull'intera gamma prodotto. Le missioni principali dei veicoli a metano sono rivolte all'impiego urbano, con particolare riguardo alla raccolta rifiuti, alla distribuzione e al trasporto persone. Oltre al Nuovo Daily CNG fanno parte dell'offerta i bus Cityclass ed Europolis e presto il Nuovo Stralis con una particolare versione del motore Cursor 8.

Una citazione merita anche il progetto Fideus presentato lo scorso anno al Salone di Hannover. Si tratta di un prototipo di veicolo commerciale leggero, sviluppato sulla base del nuovo Daily CNG, nell'ambito del progetto comunitario Fideus (Freight Innovative Delivery of Goods in European Urban Space). Il veicolo propone soluzioni innovative per la distribuzione delle merci in ambito urbano allo scopo di ridurre nel breve/medio periodo l'impatto ambientale e di traffico senza effetti negativi su efficienza e sicurezza del trasporto. La livrea del Daily Fideus riporta i tre slogan che riassumono lo spirito del progetto: "Ergo Load" "Green Van" e "Urban Delivery", rispettivamente sinonimi di miglioramento della sicurezza ed efficienza delle manovre grazie a innovativi sistemi di assistenza guida; estrema attenzione all'ambiente con emissioni inferiori ai limiti previsti dal futuro standard EEV (Environmentally Enhanced Vehicle, ben al di sotto dei livelli di emissione Euro 5), bassi consumi e riduzione dell'inquinamento acustico; ottimizzazione delle operazioni di carico/scarico mediante utilizzo di soluzioni telematiche avanzate».





IVECO AL BAUMA DI MONACO

Le aspettative della vigilia sono state confermate. Il Bauma ha presentato presso il Nuovo Centro Fieristico di Monaco di Baviera le ultime novità di prodotti, tecnologie e servizi per l'edilizia, dai materiali da costruzione alle macchine per l'estrazione mineraria, ai veicoli destinati al settore. I grandi spazi espositivi all'aperto hanno portato a un'estensione complessiva della Fiera internazionale a oltre 540 mila mq. Di assoluto primato il numero dei visitatori registrato: oltre 500 mila, con un incremento di quasi 100 mila visite rispetto all'edizione 2005, il 30% dei quali provenienti da Paesi esteri. Complessivamente sono state 190 le Nazioni rappresentate.

LA PRESENZA IVECO

Iveco che vanta da sempre una presenza produttiva e commerciale importante in Germania non poteva certo mancare a tale appuntamento di carattere internazionale. Lo stand, di 700 mq, era ispirato alla recente sponsorizzazione della nazionale neozelandese di rugby, gli All Blacks, e ai valori condivisi di *Responsabilità, Determinazione, Affidabilità, Performance e Spirito di Squadra*.

Per celebrare quest'affinità, sia lo stand che i veicoli della gamma cava-cantiere presentavano una livrea di colore nero e argento su cui spiccava un inedito verde brillante del motivo grafico che richiamava il tatuaggio maori, elemento caratterizzante anche della nazionale neozelandese di rugby. Un innovativo effetto ottico, ottenuto con una cornice luminosa sull'intera parete di fondo, rendeva poi inconfondibile la presenza di Iveco.

Grande protagonista è stato naturalmente il nuovo Trakker, che Iveco ha scelto di presentare in forma statica proprio al Bauma in anteprima assoluta. Un veicolo di successo, ulteriormente migliorato e destinato a riscuotere un sicuro apprezzamento della clientela. Gli altri veicoli in esposizione erano il nuovo Stralis AS, il pesante stradale presentato a marzo; il nuovo Daily 4x4, il veicolo commerciale leggero per i professionisti del trasporto off-road e il possente dumper rigido Astra RD32C. Lo stand ospitava anche l'ormai celebre macchina movimento terra New Holland W190B, apparsa nell'ultimo film di James Bond a sottolineare lo stretto legame fra le due aziende del Gruppo Fiat. Stessa cosa avveniva sul grande stand New Holland che esponeva il nuovo Trakker

Oltre 500 mila visitatori, 540 mila mq di esposizione, il Bauma di Monaco si è confermato il più grande salone mondiale delle macchine per l'edilizia. In questa importante cornice Iveco è stata protagonista con l'intera gamma prodotta declinata sul cantiere e con l'anteprima del nuovo Trakker

di Silvia Becchelli

Iveco, mentre nell'area esterna erano presenti un Daily 4x4 e un trattore Stralis con un semirimorchio da cava. All'esterno del padiglione, in un'area di oltre 120 mq, era esposto anche un Eurocargo, indiscusso punto di riferimento del mercato europeo della sua categoria.

PRODOTTI COMPETITIVI E NUOVA IMMAGINE

«Oggi qui a Monaco di Baviera presentiamo il nuovo Trakker, destinato a sostituire il modello precedente già molto conosciuto e accreditato nonché punto di riferimento per tutti i professionisti del settore cava-cantiere - ha dichiarato nel suo intervento di chiusura della conferenza stampa Stefano Sterpone, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing -.

A distanza di un mese dal lancio del nuovo Stralis, Iveco con questo nuovo prodotto sottolinea il processo di grande vitalità e innovazione che da un po' di tempo a questa parte ha sviluppato e intende proseguire.

Possiamo infatti anticipare che il piano di rinnovamento della gamma Iveco per il 2007 non si ferma qui, ma porterà ulteriori novità. Si tratta di una grande offensiva che sta cambiando via via il volto della nostra azienda. Un'azienda sicuramente più aggressiva, certa delle proprie potenzialità che sa di avere una gamma di prodotti competitivi in termini di prestazioni, tecnologia, comfort e design. Iveco è quindi conscia del fatto di avere una solida immagine per proporsi al mercato globale sfidando tutta la concorrenza.

Il risultato di questo "cambio di mentalità" è confermato dai dati di vendita degli ultimi mesi. Il Nuovo Daily, messo in commercio nel giugno 2006, ha raggiunto in dieci mesi dal lancio circa 95 mila ordini ed è il leader europeo nel segmento di 3,5 t di MTT. Il Nuovo Stralis presentato a Roma quest'anno in marzo, ha avuto un successo immediato con più di 7.700 ordini in circa due mesi e mezzo di vendite. L'immagine vincente della nostra "bandiera" con gli All Blacks, ha sicuramente contribuito ad aumentare il nostro appeal a livello mondiale».

«Anche dal nuovo Trakker ci aspettiamo un importante contributo a questa crescita - ha proseguito Sterpone - senza dimenticare che siamo ai vertici delle vendite con il marchio Astra nel segmento off-road. L'obiettivo è raggiungere le 17 mila unità per la fine dell'anno. Questo può portare le vendite totali dei veicoli pesanti Iveco a 47.800 veicoli nel 2007, con un incremento del 26% rispetto all'anno scorso.

Ma non ci fermeremo qui. Continueremo a insistere sui tre punti che sono alla base del nostro successo: innovazione del prodotto, con-

scienza e immagine del marchio, conoscenza del prodotto e quindi test-drive in un numero mai visto prima. Per questo abbiamo organizzato una Carovana itinerante da marzo a ottobre di 100 Stralis in tutta Europa, dal nome "Stralis & All Black Road Show" per il legame con la nostra sponsorizzazione. In autunno, quando l'iniziativa si concluderà, avremo raggiunto 26 differenti nazioni, consentendo a 30 mila potenziali clienti di scoprire e provare il Nuovo Stralis».

IVECO IN GERMANIA

«A giudicare dai risultati commerciali del primo trimestre, il mercato tedesco per Iveco si mostra in ottima salute - ha detto Henrik Starup, General Manager Iveco in Germania in apertura della Conferenza stampa -.

Esso è caratterizzato da grandi volumi e solide crescite. Ci sono parecchi segnali che fanno ipotizzare che a fine anno il volume globale dell'intero

mercato tedesco raggiungerà il formidabile traguardo di circa 178 mila veicoli venduti oltre le 3,5 t di MTT. Ciò significherebbe un incremento del 12% rispetto allo scorso anno. Un trend molto positivo non solo per i volumi globali ma anche per le quote di mercato Iveco, dove performance importanti sono state raggiunte, per esempio con il Daily, con incrementi fino al 38,5%. La ragione essenziale di questo ottimismo è senza dubbio il lancio del nuovo Stralis, che è stato subito apprezzato dagli autisti e dai clienti, come ci hanno confermato i test su strada e i commenti raccolti dai nostri uomini addetti alla vendita in Germania. La conferma arriva dall'incremento degli ordini di Stralis: il 61% in più rispetto all'anno scorso.

La domanda ora è: possiamo pensare al medesimo trend per il mercato degli off-road? La risposta è sì, con la fine di questo anno ci aspettiamo di raggiungere le 10 mila unità. Ciò significa un incremento superiore al 50%. Il Trakker del resto raccoglie da tempo l'eredità del leggendario "Magirus Baubullen" alle cui proverbiali doti di affidabilità è stato aggiunto il comfort di un veicolo stradale. Con il nuovo Trakker Iveco vuole giocare un ruolo molto importante in Germania nel mercato degli off-road».



Sopra, Stefano Sterpone, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing, al Bauma davanti al nuovo Trakker. Sotto, Henrik Starup, General Manager Iveco in Germania.

Nella pagina a fianco, una vista dello stand Iveco





prodotto > PRESENTATO IN ANTEPRIMA AL BAGNA DI MONACO IL NUOVO TRAKKER

Il Nuovo Trakker prosegue il cammino dell'affermata gamma di veicoli cava-cantiere Iveco, concepiti per soddisfare le aspettative degli operatori del settore. L'evoluzione più recente coniuga la tradizionale robustezza con il comfort di guida di un veicolo stradale, sia per quanto riguarda i bassi livelli di rumorosità sia per le finiture dell'interno

IL TRAKKER: PROFESSIONISTA IN CAVA

di Marco Bianchi



La caratteristica distintiva della nuova gamma riguarda la parte anteriore del veicolo: il nuovo Trakker ha un design tipico, sviluppato dal Centro Stile Iveco in base alle esigenze evidenziate dai clienti, perché rispettare chi guida significa anche offrirgli un camion bello da vedere.

IL DESIGN DELLA CABINA

Lo stretto legame familiare tra il nuovo Trakker e il nuovo Stralis si evidenzia nell'utilizzo delle cabine Active Day (AD) e Active Time (AT) dello Stralis.

La nuova calandra con griglia di grande dimensione, disegnata coerentemente al "family feeling" della nuova gamma Stralis, rende agevole la personalizzazione grafica da parte del cliente. Il paraurti di acciaio in tre parti, una delle caratteristiche della nuova gamma Trakker studiate per avere bassi costi di esercizio, è verniciato in nero per intonarsi alle parti plastiche dello stesso colore.

In cabina, il nuovo tessuto blu del sedile con il logo Iveco ricamato in argento identifica chiaramente il nuovo modello. Nuovo colore grigio scuro per la plancia e gli elementi della zona inferiore con il vantaggio che piccoli graffi e abrasioni non appaiono come scoloriture della superficie.

La qualità della cabina è la stessa del nuovo Stralis, progettata seguendo i suggerimenti e i consigli forniti dai venditori e dai clienti che hanno guidato la matita dei progettisti.

Il modello AD è a cabina corta con tetto basso, mentre il modello AT è a cabina lunga per missioni che richiedono all'autista di trascorrere la notte a bordo ed è disponibile con tetto basso o alto.

La cabina AT dispone di un nuovo vano portaoggetti esterno situato sul lato passeggero, oltre a quello già presente nella versione precedente sul lato guida. Per entrambi, il meccanismo di apertura è ad azionamento elettrico.

COMFORT DI GUIDA

Tutti i comandi sono chiaramente visibili e facilmente raggiungibili per consentire il controllo del mezzo in totale sicurezza e comfort. I comandi di freno motore a decompressione, rallentatore idraulico, radio e cruise control si trovano in una posizione ergonomicamente più efficace in modo da permettere l'azionamento senza staccare le mani dal volante. Su quest'ultimo, altra novità, è integrato il selettore marce EuroTronic 2, un cambio totalmente automatizzato, che permette all'autista di concentrarsi interamente sulla strada. Anche selezionando la modalità manuale, la leva del cambio integrata nel piantone di guida consente un cambio marce in totale sicurezza. Al comfort di guida contribuisce la leva del comando frizione su cuscinetti, una novità del nuovo Trakker, che ne rende molto dolce l'innesto. Grazie all'efficiente impianto di climatizzazione e all'eccellente isolamento acustico, il nuovo Trakker assicura all'autista una guida piacevole e sicura anche in condizioni sfavorevoli. Inoltre, è disponibile a richiesta la sospensione pneumatica della cabina, novità per la versione AD.

FACILITÀ DI ALLESTIMENTO

Il nuovo Trakker facilita l'allestimento grazie ad opportune dotazioni elettriche e meccaniche. Oltre all'offerta di differenti catene cinematiche, adotta di serie l'"expansion module" (modulo dedicato alla programmazione per allestitori) e la predisposizione per l'applicazione di PTO che



Il nuovo Trakker coniuga la tradizionale robustezza con il comfort di guida di un veicolo stradale



prodotto <PRESENTATO IN ANTEPRIMA AL BAUMA DI MONACO IL NUOVO TRAKKER



**Il nuovo Trakker
si destreggia con agilità
in cava**

permettono di controllare e programmare fino a tre prese di forza in modo indipendente. Le connessioni elettriche necessarie per gli allestimenti dei veicoli sono presenti sia all'interno della cabina che sul telaio, per fornire elettricità a luci e accessori. Una caratteristica del modulo di espansione è il CAN data bus di tipo aperto con protocollo ISO 11898 che permette la trasmissione dati mediante il Sistema di Gestione Flotte (FMS), disponibile su richiesta. Il nuovo impianto elettrico con prese a telaio migliora la flessibilità degli interventi di allestimento e la manutenzione periodica, anche grazie al modulo di espansione elettronico con data bus specifico.

COSTI D'ESERCIZIO RIDOTTI

Il nuovo Trakker riduce i costi di manutenzione abbassando i tempi di fermo macchina grazie a intervalli di cambio olio motore estremamente elevati (uno all'anno in media) e attraverso una diagnostica di bordo veloce e accurata. La manutenzione periodica è supportata dall'architettura elettrica EasyMux. Questo sistema consente una comunicazione ottimizzata tra i principali sistemi del veicolo grazie ad un cablaggio semplificato, un numero ridotto di cavi, fusibili e relè, offrendo, se necessario, una diagnostica rapida e accurata per consentire al veicolo di essere sempre operativo.

Inoltre il nuovo Trakker, considerando il livello di emissioni dei motori Euro 5, è in grado di conseguire elevate economie nei consumi grazie al sistema di combustione avanzato dei motori Cursor e al sistema SCR (Selective Catalytic Reduction).

I motori Cursor Euro 5 sono un punto di riferimento in termini di coppia, durata, manutenzione e costi d'esercizio: consumano fino al 5% in meno rispetto alle già economiche versioni Euro 3.

LE CONFIGURAZIONI DEL NUOVO TRAKKER

La nuova gamma Trakker è più ampia che mai consentendo al cliente di personalizzare il veicolo per ogni specifica missione. Come per la precedente, il nuovo modello prevede versioni a "pesi legali" e "mezzo d'opera", queste ultime concepite appositamente per gli impieghi che richiedono telai e catene cinematiche adatte a sopportare le condizioni di lavoro più gravose. La principale novità del nuovo Trakker è rappresentata dalle sospensioni pneumatiche posteriori per le versioni "mezzo d'opera", che vanno ad aggiungersi a quelle già disponibili per i modelli a "pesi legali".

La gamma dei cabinati comprende modelli a 2, 3 e 4 assi, con motore Cursor 8 da 360 CV e Cursor 13 da 410, 450 e 500 CV.

Le versioni a 3 e 4 assi nelle configurazioni 6x4 e 8x4 sono rivolte sia all'impiego su strada che fuoristrada.

La configurazione 8x8 è disponibile solo con cabina corta e motore Cursor 13 da 450 CV.

La gamma dei trattori comprende modelli a 2 e 3 assi. Quelli a 2 assi, nella configurazione 4x2, sono disponibili con motore Cursor 13 da 450 e 500 CV, mentre le versioni 4x4 con motore Cursor 13 da 410 e 450 CV.

I trattori 3 assi, nella configurazione 6x4, sono disponibili con motore Cursor 13 da 450 e 500 CV, mentre i 6x6 esclusivamente con motore Cursor 13 da 450 CV.

L'intera gamma è disponibile sia con cabina corta "AD" che con cabina lunga "AT".

IMPIANTO FRENANTE

Gli assali sono provvisti di freni a disco, mentre i motoassali e i ponti sono equipaggiati con freni a tamburo per garantire un'eccellente frenata in fuoristrada.

Tutte le varianti mantengono il freno motore a decompressione Iveco e, per il motore Cursor 13 da 410 CV, l'efficienza frenante è migliorata dal freno motore combinato.

SOSPENSIONI

Le sospensioni meccaniche sono derivate dalle soluzioni adottate per i modelli precedenti. Nuove sospensioni pneumatiche con capacità da 26 t sono disponibili, per i modelli heavy-duty, sui tandem 6x4 e 8x4.

L'abbinamento a barre stabilizzatrici antirollio garantisce un'elevata stabilità del veicolo anche in condizioni di impiego fuoristrada particolarmente ardue e in presenza di baricentri alti.

MOTORI E TRASMISSIONI

I motori Cursor 8 e Cursor 13 montati sul Trakker garantiscono potenze da 360 fino a 500 CV per le missioni più impegnative. Tutte le versioni sono equipaggiate con freno motore a decompressione, mentre sul Cursor 13 da 410 CV è stato inserito il nuovo freno motore CEB (Compressed Engine Brake) a contropressione costante.

La gamma di trasmissioni prevista per il nuovo Trakker comprende il cambio automatizzato EuroTronic 2 a 12 marce con comandi integrati sul piantone di guida e il cambio manuale ZF a 16 marce provvisto di servo-shift.

Una caratteristica tipica dei motori Cursor è quella di fornire la massima potenza e coppia per una vasta gamma di regimi di rotazione. Il turbocompressore a geometria variabile fornisce un'elevata coppia già a bassi regimi, che viene mantenuta in un ampio intervallo di giri. Allo stesso modo, la potenza massima del motore si ottiene molto prima della velocità massima di rotazione, ed è mantenuta fino al suo raggiungimento.

Tutti i motori Cursor sono certificati e conformi ai limiti Euro 5 per le emissioni allo scarico che sono raggiunti utilizzando il sistema SCR (Selective Catalytic Reduction) che consente anche una riduzione del consumo di combustibile rispetto alle versioni Euro 3.

Potenti e affidabili, i motori Cursor sono stati progettati per garantire non solo eccellenti prestazioni ma anche bassi costi d'esercizio unitamente a un elevato comfort di guida grazie alla loro eccezionale flessibilità.

Motore	Potenza		Velocità motore (giri/min)	Coppia (Nm)	Velocità motore (giri/min)
	(kW)	(cv)			
Cursor 8 - 360	265	630	1700 - 2400	1500	1125 - 1685
Cursor 13 - 410	302	410	1500 - 1900	1900	1000 - 1515
Cursor 13 - 450	332	450	1450 - 1900	2200	1000 - 1435
Cursor 13 - 500	368	500	1520 - 1900	2300	1000 - 1525



Sopra, l'accesso alla cabina. Sotto, una vista degli interni derivati, come tutta la cabina, dal pesante stradale Stralis. In basso, un particolare dei fari con la protezione che è di serie sul mercato italiano





A due mesi dalla partenza, percorsi più di 11 mila chilometri. I 10 nuovi Stralis stanno attraversando tutta l'Italia per incontrare imprenditori e autisti e far apprezzare i loro "plus". Con il concorso "La Forza Vincente" di Autogrill c'è anche uno Stralis in premio

PROVE IN TUTTA ITALIA

STRALIS & ALL BLACKS ROAD SHOW

A due mesi dalla partenza, sono già stati percorsi oltre 11 mila dei 20 mila km in programma. La carovana "Stralis & All Blacks Road Show" composta da 10 Stralis sta attraversando l'Italia per presentare a clienti, autisti e imprenditori dell'autotrasporto il nuovo pesante stradale Iveco.

OTTIMI RISCONTRI

L'obiettivo, già annunciato alla partenza, è di far provare il nuovo Stralis in condizioni di utilizzo reali attraverso tre tipologie di loca-

tion: autodromi, aree di sosta autostradali, interporti o anche presso alcuni clienti.

Così come i veicoli sono equamente divisi tra versioni a cambio meccanico e automatizzato, in tre declinazioni di potenze da 450 CV a 560 CV, e vari allestimenti di cabina e dotazioni, offrendo una panoramica completa della ancora più ricca offerta di prodotto.

Il programma della Carovana segue un format diverso a seconda quindi della location. Nei giorni feriali si punta a coinvolgere gli autisti che si incontrano nelle aree di servizio, negli interporti e lungo i percorsi

Nella foto, una fase dei test presso l'autodromo siciliano di Pergusa



autostradali e sono programmate visite a clienti definiti dalle diverse Concessionarie. Nei giorni festivi le tappe si svolgono invece presso i diversi autodromi italiani, per vivere una giornata di festa con i clienti e gli ospiti delle Concessionarie e delle Officine Autorizzate della Rete Iveco.

È stato istituito anche un numero verde (800 800288) a cui si possono chiedere informazioni, soprattutto per individuare dove fanno tappa i veicoli della carovana e quindi fissare un appuntamento per una prova.

Ben 4 mila le prove già effettuate e registrate dall'organizzazione. Durante ogni weekend negli autodromi sono presenti mediamente 250 clienti e autisti al giorno, con punte di oltre 350 come è successo per l'appuntamento di Valle Ufita, in provincia di Avellino, dove ha sede uno dei più importanti insediamenti produttivi Irisbus.

UNO STRALIS IN PREMIO

Particolarmente interessante è l'iniziativa sviluppata in co-marketing con Autogrill in 39 aree di servizio autostradali. Per ogni appuntamento viene allestito un gazebo per la registrazione dei clienti, ed è presente lo "show trailer" per la presentazione multimediale delle novità del Nuovo Stralis, oltre ai veicoli per i test.

Per l'iniziativa sono stati selezionati Autogrill che hanno i caselli abbastanza vicini, in modo che si possa eseguire un giro ritornando al punto di partenza in un tempo abba-

stanza breve e compatibile con i periodi di riposo degli autisti.

Autogrill ha inoltre organizzato il concorso "La Forza Vincente" destinato a tutti gli iscritti a "Carta Invito" (carta fedeltà esclusiva degli autisti possessori di patente C e CE) il cui vincitore sarà estratto a fine settembre. In palio uno Stralis AS440S50T/P con cambio manuale e intarder. La consegna del veicolo al fortunato vincitore avverrà a Milano in occasione del Salone Internazionale dedicato ai veicoli commerciali e industriali, Transpotec Logitec 2007, il prossimo 7 ottobre.

La Carovana ha iniziato il suo viaggio il 10 marzo dal circuito di Balocco e le prime tappe si sono svolte in Piemonte e Liguria. È quindi scesa nel Sud raggiungendo la Campania, il Lazio, il Molise e la Puglia. C'è stato poi un trasferimento a Salerno per l'imbarco verso la Sicilia diretti a Palermo dove i veicoli si trovavano all'inizio di maggio e da lì raggiungevano Agrigento, Ragusa e Catania per fermarsi poi presso l'Autodromo di Pergusa.

A maggio la Carovana ha risalito la Penisola percorrendo la Calabria, la Puglia e il Molise fino all'Emilia Romagna, quindi trasferimento a Livorno e imbarco per la Sardegna. Giugno segna invece il ritorno nuovamente sulla Penisola con le tappe in Toscana, in Veneto e in Trentino. La chiusura dello "Stralis & All Blacks Road Show" è prevista presso lo stabilimento Iveco di Brescia a inizio luglio.

Nello svolgimento della Carovana è stato previsto che alcuni giornalisti avessero un'ulteriore opportunità di provare il nuovo Stralis.

Nell'ambito di questa iniziativa un gruppo di cinque giornaliste si è avvicendato per 270 Km da Cagliari ad Alghero attraversando l'isola da Sud a Nord a bordo di due veicoli

di **Olga Lattuada**

STRALIS & ALL BLACKS ROAD SHOW

DA CAGLIARI AD ALGHERO

Una tappa della carovana "Stralis & All Blacks Road Show" si è svolta in Sardegna. Dei dieci veicoli che la compongono, otto hanno seguito il programma di incontri con clienti e autisti con modalità diverse, mentre due Stralis AS440S56T/P sono stati messi a disposizione di cinque giornaliste per una giornata di test.

La sera prima della partenza i due trattori senza rimorchio hanno raggiunto Torre di Chia, località a 40 chilometri da Cagliari, per un briefing tecnico. La scelta della location ha permesso quindi un "walk around" attorno alle due cabine, allo scopo di presentare tutte le importanti novità del Nuovo Stralis.

IL PERCORSO

La sosta preliminare a Torre di Chia è stato solo il preambolo per consentire il giorno seguente di affrontare i 270 km, in gran parte sulla strada statale Carlo Felice che congiunge Cagliari a Sassari, con la deviazione per Alghero in base al programma scelto per il test.

Il percorso era ideale. Si trattava infatti di una strada a percorrenza veloce che presentava un andamento sinuoso, quindi molte curve ma anche tanti saliscendi hanno dato modo di provare la potenza, ma soprattutto la coppia del più potente dei motori montati: il Cursor 13 da 560 CV.

Identici dal punto di vista tecnico, i due Stralis differivano profondamente nell'allestimento della cabina. Infatti il modello dotato di cambio automatizzato è stato concepito per un solo autista, che può quindi sfruttare l'assenza del sedile del passeggero per poter disporre di una cabina più ampia, dotata però del sedile, cosiddetto "angelo", per poter ugualmente accogliere un ospite





in viaggio. Più tradizionale in tutti i sensi il modello con cambio manuale dotato dei due sedili e quindi, complice anche la leva del cambio, con una minore agibilità interna ma con molto comodità in più per coloro che viaggiano in coppia.

Il percorso è stato suddiviso in sei frazioni così da consentire a tutte le giornaliste di provare entrambe le versioni a fianco di due esperti driver.

La strada statale presentava inoltre una serie di cantieri imponendo ogni tanto delle deviazioni che mettevano alla prova la maneggevolezza dei veicoli. Anche il fondo stradale non era per alcuni tratti nelle migliori condizioni, così da consentire di verificare la resa delle sospensioni, sia del veicolo sia della cabina e dei sedili.

I COMMENTI

Al termine della giornata di test abbiamo voluto raccogliere le prime impressioni a caldo delle cinque giornaliste. Da tempo quasi tutte frequentano le presentazioni stampa e conoscono il prodotto Iveco oltre che quello della concorrenza.

Patrizia Amaducci di "Uomini e Trasporti" concentra la propria analisi soprattutto sulla vita di bordo. «Rispetto alla precedente versione - spiega - si percepisce una maggiore attenzione all'uomo. Già il primo Stralis presentava una cabina molto vivibile ed ergonomica, ma qui si nota l'impegno profuso per creare un ambiente davvero accogliente. Numerosi i vani e gavoni chiusi, facilità di movimento all'interno, soprattutto nella versione per un solo autista, grande attenzione anche alla sicurezza. A mio parere la qualità dei materiali è importante, ma lo è ancora di più come questi sono usati e sullo Stralis mi pare che tutto sia molto ergonomico, sicuro e pratico».

Carola Popaiz di "illustratofiat" ha una sua chiave di lettura. «Davvero comodo e confortevole - sottolinea - quello che mi ha sorpreso di più però è stata la silenziosità. Ottima, come eccellente è l'impianto hi-fi dall'efficace resa musicale. Ho notato che il driver del veicolo, nonostante la strada sconnessa e le continue deviazio-

ni, è sempre stato molto rilassato, segno che anche in condizioni difficili il nuovo Stralis si guida con facilità. I sedili erano assai molleggiati; ho apprezzato anche la razionalità dei comandi che consentono di non staccare mai le mani dal volante».

Tiziana Altieri di "Vie e Trasporti" ritiene davvero piacevole la versione con cambio automatizzato. «Sembra quasi di essere su un camper tanto è lo spazio a disposizione - spiega -. Certo il sedile "angelo" è la soluzione ideale e consigliabile per chi viaggia da solo e potrebbe sembrare limitativa, ma i vantaggi che riserva all'autista nella mobilità interna sono tali da farlo promuovere a pieni voti. Anche la seconda cabina, la più tradizionale, è ergonomica, molto bella poi la soluzione della cuccetta con movimento pneumatico che, quando è chiusa, quasi non si vede e cela efficacemente il materasso, a tutto vantaggio dell'ambiente interno».

Sonia Pampuri di "Trasportare Oggi in Europa" focalizza la propria analisi principalmente sul veicolo automatizzato. «Il cambio automatizzato a mio parere è una scelta sempre più obbligata per le flotte che puntano alla massima redditività e hanno problemi con il livello professionale degli autisti - spiega -. Il suo utilizzo rende molto più agevole la guida, riduce le possibilità di errore e permette al conducente di concentrarsi di più sulla strada, a tutto vantaggio della sicurezza. In compenso il sedile "angelo" è una soluzione sfruttabile solo per

tratte brevi, il suo comfort non è paragonabile a quello del modello tradizionale e quindi potrà essere scelto solo da coloro che sono certi di farne un uso limitato, ma con l'opportunità di poter disporre di un grande spazio in cabina».

Cristina Altieri di "Il Mondo dei Trasporti" propone un parallelo con il mondo dell'auto. «Frequento da poco il mondo dei camion, in redazione seguo di più l'auto: sono rimasta affascinata e stupita dal grande comfort dello Stralis - racconta -. Me lo aspettavo più spartano e invece i materiali e il posto di guida mi sono sembrati degni di una berlina. Lo spazio a disposizione è poi straordinario e viaggiare da una posizione così elevata garantisce una visibilità eccellente».



Il gruppo delle cinque giornaliste, da sinistra: Cristina Altieri, Sonia Pampuri, Carola Popaiz, Patrizia Amaducci e Tiziana Altieri.

Oltre 300 chilometri su strade statali e in autostrada in condizioni operative del tutto simili a quelle che incontrano quotidianamente gli autotrasportatori siciliani. Un test probante che mette a confronto due nuovi Stralis Active Space, il 500 CV con cambio automatizzato e l'ammiraglia 560 con cambio manuale

di Marco Bianchi

IL NUOVO STRALIS PROVATO DA PALERMO A CATANIA

PROMOSSO

A PIENI VOTI



L'appuntamento è presso la Concessionaria Iveco Trinacria V.I. di Termini Imerese, alle porte di Palermo, dove ci attendono quattro Stralis che fanno parte della Carovana "Stralis & All Blacks Road Show" che sta attraversando tutta l'Italia.

Due in particolare sono destinati al test stampa: si tratta di un trattore Active Space con motore Cursor 13 da 500 CV e cambio automatizzato EuroTronic a 12 rapporti, e un altro trattore Active Space con il motore nella taratura più potente di 560 CV e cambio manuale ZF a 16 rapporti.

DUE ALLESTIMENTI DIFFERENTI

Non è questa la sola differenza fra i due veicoli. Infatti cambiano radicalmente anche gli allestimenti interni della cabina, in funzione di due diverse tipologie di utilizzo. Lo Stralis da 500 CV è nella conformazione ideale per un singolo autista impegnato su lunghe rotte, quindi non c'è il posto fisso per il passeggero che è sostituito dal sedile denominato "angelo", che fa parte della cuccetta a tre moduli; una soluzione che consente di allestire anche una dinette e poi di trasformarsi in un comodo letto, davvero ampio e molto confortevole grazie anche alle nuove doghe. Tutto lo spazio solitamente occupato dal sedile del passeggero è così lasciato a disposizione per muoversi meglio in cabina e la sensazione è di grande spazio. Caratteristica di questa versione è anche la pavimentazione in gomma, sicuramente più pratica della tradizionale moquette. Non c'è la cuccetta alta, inutile con un solo autista, e questo contribuisce ulteriormente a dare un senso di ampia volumetria. Il tetto è molto alto, si sta in piedi senza problema anche in caso di statura elevata o corporatura robusta. Da notare che il sedile "angelo" è comunque abbastanza comodo e se c'è la necessità di ospitare in cabina un passeggero, non viaggerà certamente scomodo anche per tratti abbastanza lunghi.

Ben diverso l'allestimento del secondo veicolo, che presenta i due classici sedili e la doppia cuccetta. Questo rende la cabina più "piena" e l'allestimento più classico, con la leva del cambio come piace agli autisti più tradizionalisti. Sono infatti ancora molti a preferire questa soluzione, sia per la potenza esuberante di 560 CV, sia per il cambio manuale.

Dopo questa doverosa presentazione passiamo alla descrizione più generale della cabina Active Space, che è quella già presentata alla stampa internazionale a Roma qualche mese fa e provata a Vallerlunga. Una nota di merito per i nuovi materiali e per l'ulteriore ampliamento della volumetria interna che si sviluppa grazie a una maggiore profondità e una altezza in cabina più generosa. Grande la disponibilità di vani porta oggetti che si aprono all'interno dell'abitacolo; ci sono anche due ampi gavoni a cui si accede internamente e hanno anche un'apertura esterna sui lati comandata elettronicamente.

In conclusione due veicoli che, sia in viaggio sia durante i momenti di sosta, offrono soluzioni di grande comfort per l'autista. Più in generale questi nuovi plus della cabina Stralis sono molto apprezzati, come è stato confermato fin dai primi contatti durante i test con i clienti incontrati dalla Carovana.

DA PALERMO A CATANIA

Il percorso scelto per la prova è assai impegnativo e ci è utile per verificare le prestazioni dei veicoli in termini di comfort di guida e di performance.

Da Termini Imerese, dopo un breve tratto di autostrada, ci si immette sulla statale che porta ad Agrigento, percorrendo verso Sud tutta l'isola. Una statale trafficata e con un percorso collinare che mette a dura prova la coppia dei motori, infatti i veicoli sono allestiti in condizioni di uso quotidiano.

C'è anche una digressione nel Comune di Comitini, a cui si accede per una stretta strada che porta al centro storico dove, dato lo spazio limitato, un solo veicolo viene accolto con grande festosità e simpatia dalla municipalità capitanata dal Sindaco. Un eccellente stage fotografico oltre che un piacevole incontro, ma anche la possibilità di verificare lo Stralis in condizioni di strade strette dove viene evidenziata la sua eccellente manovrabilità, anche in condizioni limite.

Poco prima di arrivare ad Agrigento si imbecca la deviazione per Caltanissetta e quindi



In alto, la partenza dalla sede della Concessionaria Iveco Trinacria V.I. di Termini Imerese alle porte di Palermo. Sopra, lo Stralis nel centro storico di Comitini (Agrigento). Qui sotto, le sigle dei due veicoli



si risale verso Nord sempre su strada statale che presenta la medesima conformazione collinare della precedente. In prossimità di Caltanissetta si entra in autostrada per arrivare a Catania dopo aver percorso circa 300 km nei quali si sono affrontate praticamente tutte le condizioni che un veicolo pesante stradale può incontrare durante un trasporto nell'isola. Quindi un test quanto mai efficace.

IL PIACERE DEL CAMBIO AUTOMATIZZATO

Il primo tratto di strada lo affrontiamo con lo Stralis AS440S50T/P da 500 CV e cambio automatizzato. Fin dal primo contatto apprezziamo subito le doti di questa modalità di guida: il comando drive, neutral e retromarcia è costituito da tre interruttori sulla plancia, a sinistra del volante, il primo funge anche da selettore tra modalità automatica e manuale. Scegliamo la modalità automatica con l'accortezza però di intervenire manualmente quando riteniamo necessario avere uno spunto maggiore e quindi la necessità di far scalare una marcia al veicolo, oppure contenere il regime di rotazione, salendo di una marcia e anticipando l'intervento del comando automatico. È un'operazione molto semplice: è sufficiente intervenire sulla leva che si trova alla destra del volante con un tocco verso l'autista per salire di marcia o un tocco verso la plancia per scalare.

La medesima leva comanda anche il cruise-control che si rivela anche su strada statale di estrema utilità, quando le condizioni del traffico lo consentono. È un ottimo sistema per viaggiare in relax, sicuri di non oltrepassare i limiti di velocità.

Nel traffico intenso dell'entroterra siciliano, il nuovo Stralis si è disimpegnato con agilità facendo registrare un'eccellente velocità media



La posizione di guida è molto confortevole e naturale, il volante si impugna con facilità ed è molto preciso. La lettura degli strumenti è estremamente chiara, aiuta molto nel contagiri la zona verde per controllare l'ottimale regime di rotazione del motore ed eventualmente, quando si è al limite, intervenire manualmente sul cambio. Sono solo delle eccezioni, in realtà il cambio agisce molto bene in totale automatismo e anche i passaggi di marcia sono dolci e veloci.

Le prestazioni del motore da 500 CV, come si è avuto occasione di dire più volte, sono ottimali anche in condizioni di pieno carico e su strade collinari dove le salite richiedono spunti di maggiore potenza. Non si avverte mai la necessità di avere più cavalli e si riesce agevolmente a tenere il passo del veicolo che ci precede che è più potente.

Nel tragitto, dobbiamo riservare grande attenzione alla guida perché le strade sono abbastanza strette, i nuovi specchi retrovisori garantiscono un'ottima visione globale del veicolo, con la possibilità di avere sotto controllo tutto il semirimorchio e i suoi ingombri.

L'AMMIRAGLIA

Dopo Agrigento, mentre ci avviciniamo a Caltanissetta, procediamo al cambio del veicolo e saliamo sul trattore AS440S56T/P da 560 CV con cambio manuale.

Guidare un veicolo "manuale" può mettere in soggezione, però la dolcezza del pedale della frizione e la precisione degli innesti, consentono di superare subito le titubanze dell'inizio senza particolari problemi. Partiamo in seconda, saltiamo subito in quarta, quindi passiamo nella seconda griglia di marce e proseguiamo praticamente tra la settima e l'ottava marcia, ricorrendo qualche volta allo "split" della mezza marcia per affrontare le piccole salite. Lo facciamo più per provarlo che per reale necessità, in realtà la coppia del motore da 560 CV è tale da consentirci sempre degli spunti brillanti in ogni condizione, riducendo veramente al minimo il cambio delle marce. La differenza di potenza tra i due veicoli è percettibile e comprendiamo chi ama avere questo plus in più, certamente apprezzabile per la brillantezza e il piacere della guida.

Per il resto valgono gli stessi commenti estremamente positivi fatti per l'altro veicolo. Anche qui, soprattutto nei tratti in discesa verso Catania, c'è modo di provare e apprezzare l'utilizzo dell'intarder, che è comandato sempre dalla solita leva alla destra del volante: la prima posizione fa intervenire il solo freno motore, nelle successive intervengono anche il rallentatore idraulico. Particolarmente efficace è il suo utilizzo in combinazione con il cruise-control, così il veicolo mantiene i limiti di velocità nei tratti in discesa senza bisogno dell'intervento dell'autista.

All'arrivo a Catania, presso la Concessionaria Iveco Primosole, ritroviamo gli altri veicoli della flotta. La foto finale dello schieramento suggella una prova che può essere archiviata con un segno nettamente positivo. Il nuovo Stralis ha conquistato tutti i clienti finora incontrati durante lo "Stralis & All Blacks Road Show" e non solo qui in Sicilia.



Le due cabine a confronto. Sopra, la versione con cambio automatizzato e sotto quella con cambio manuale. Si nota la maggiore possibilità di movimento della prima e il layout più classico della seconda

INTERVISTA A CLARA RICOZZI

I QUATTRO PUNTI CARDINE

Misure di sostegno al settore, riforma dell'autotrasporto, bonus gasolio, riorganizzazione e ridefinizione della Consulta della Logistica e dell'Autotrasporto e dell'Albo degli autotrasportatori. I quattro punti cardine per il futuro del mondo dell'autotrasporto sono diventati altrettante domande a Clara Ricozzi, Direttore Generale Trasporto Persone e Cose del Ministero dei Trasporti

di Lorianò Signorini

I mondo dell'autotrasporto sta vivendo un momento di grandi cambiamenti e grandi aspettative sono rivolte alla riforma del settore e ai provvedimenti previsti dalla Finanziaria. Ne parliamo con Clara Ricozzi, Direttore Generale Trasporto Persone e Cose del Ministero dei Trasporti.



C&S. A che punto è la definizione delle misure di sostegno, previste anche dall'ultimo protocollo d'intesa tra il Governo e le associazioni dell'autotrasporto, per favorire il rinnovamento del parco veicolare delle imprese? Cosa si sta facendo per evitare di incappare – come per il bonus sul gasolio – nell'accusa di distorsione della concorrenza da parte dell'Unione

europea? E quali sono, a suo avviso, i tempi e i modi dell'erogazione degli incentivi?

Ricozzi. Le misure di sostegno alle imprese di autotrasporto trovano copertura nel Fondo di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto, sul quale sono stanziati, ad oggi, risorse per un importo globale di 224 milioni di euro, dei quali 38 rappresentano la quota residua dell'anno 2006 e 186 sono messi a disposizione dalla legge finanziaria di quest'anno. Al momento, è in corso la procedura per l'acquisizione dell'autorizzazione comunitaria sul regolamento che detta le modalità di spesa dei 38 milioni di euro relativi all'anno passato. Di questi, il 40% è destinato a ottimizzare e mettere in sicurezza la catena logistica nei principali centri intermodali e il 60% verrà erogato alle imprese che effettuano interventi in materia di protezione ambientale e sicurezza della circolazione, nonché di formazione professionale. In questi giorni, stiamo anche notificando a Bruxelles il regime di aiuti volto a favorire il rinnovo del parco veicolare, al quale la legge finanziaria

2007 destina 70 dei 186 milioni di euro stanziati sul bilancio di quest'anno. Abbiamo già preannunciato questa misura alle autorità comunitarie e siamo certi che la stessa andrà rapidamente a buon fine, in quanto sarà calibrata in modo analogo alla recente agevolazione autorizzata allo Stato tedesco, per un programma biennale di acquisto di mezzi pesanti di ultima generazione. È ragionevole pensare che il regolamento dedicato a questa misura possa essere adottato prima della pausa estiva, in modo da consentire un'adeguata programmazione alle imprese interessate.

C&S. La riforma dell'autotrasporto varata due anni fa prevedeva un periodo di "sperimentazione" per verificare sul campo l'applicazione delle nuove norme ed eventualmente correggerle alla luce dell'esperienza pratica. Il Governo ha di recente presentato, su proposta dei soggetti interessati, un disegno di legge per prolungare di un altro anno la scadenza dei termini per introdurre eventuali correttivi. Come mai questo rinvio? Quali sono i nodi di discussione? A che punto è il confronto sui correttivi?

Ricozzi. Il rinvio nasce da un'esigenza sollevata dalle stesse associazioni di categoria degli autotrasportatori, che all'unanimità hanno chiesto, e ottenuto, dal Governo l'adozione di un'iniziativa legislativa per far slittare il termine per l'introduzione di correttivi alla riforma del settore. La ragione risiede, da un lato, nel fatto che la liberalizzazione dei prezzi dei servizi e le nuove regole sulla responsabilità condivisa dei soggetti coinvolti nelle operazioni di trasporto delle merci sono entrate in vigore da poco più di un anno e, dall'altro, nella circostanza che l'operatività vera e propria dei controlli dedicati alla verifica del rispetto del nuovo sistema è scattata nell'autunno dello scorso anno. Il breve lasso di tempo non ha consentito il formarsi dell'esperienza sufficiente per emanare prima della fine del mese di marzo 2007, i correttivi che tutti giudicano necessari. È, infatti, in fase avanzata, nell'ambito della Consulta generale per l'autotrasporto e la logistica e con il contributo di tutti gli operatori interessati, la discussione sui principali nodi emersi dopo l'entrata in vigo-

re della riforma. In sintesi, vediamo che c'è un diffuso consenso sull'istituzione, in assenza di contratto scritto, di un documento da tenere a bordo, che valga a garantire la regolarità della catena del trasporto, individuando con precisione tanto i soggetti responsabili (vettore, caricatore, committente, proprietario), quanto le caratteristiche della merce trasportata (peso, tipologia ecc.), e faciliti anche la semplificazione delle procedure di controllo. Occorre, inoltre, individuare strumenti che servano a garantire la regolarità dei contratti, come la certezza della data di sottoscrizione, e dei termini di pagamento delle fatture emesse dai vettori. Questi sono i nodi principali finora affrontati, ma per individuare soluzioni ai problemi, che siano adeguate ed equilibrate, occorre partire da un monitoraggio, che finora è mancato, sul funzionamento del mercato dell'autotrasporto. È per questo che la Consulta ha deciso di dar vita, al proprio interno, a un apposito Osservatorio, con il compito di verificare l'andamento del mercato a seguito del processo di liberalizzazione, sia attraverso rilevazioni e sondaggi sull'utenza, sia mediante un'indagine statistica sulla capacità d'intervento degli organi di controllo. Si tratta di un obiettivo da raggiungere avvalendosi di un organismo qualificato e indipendente, che sarà scelto a seguito di apposita indagine di mercato.



C&S. Continua l'estenuante vicenda del bonus gasolio 1992-93-94, che l'Unione europea considera "aiuti di Stato" irregolari, minacciando pesanti multe se le aziende che hanno ricevuto quei benefici non li restituiranno con gli interessi. Sembrano però profilarsi i primi spiragli. Cosa stanno facendo il Governo e il Ministero dei trasporti per evitare le multe, riducendo il danno per le imprese?

Ricozzi. Prima di tutto dobbiamo ricordare che l'azione svolta dall'Amministrazione italiana presso le autorità comunitarie ha ottenuto il grande risultato di vedere estesi gli effetti del nuovo regolamento "de minimis" agli aiuti fruiti dagli autotrasportatori prima della sua emanazione, che è avvenuta nel dicembre dello scorso anno. Ciò vuol dire non solo che, d'ora in avanti, non occorre l'autorizzazione della Commissione europea per aiuti non superiori ai 100 mila euro per impresa in un triennio, ma che anche quelli accordati negli anni passati, fra i quali il "bonus" 1992-93-94, non devono essere restituiti, purché il loro importo rispetti il limite dei 100 mila euro. Questa soluzione è stata formalmente certificata dalle autorità comunitarie e ha consentito di ridurre la platea delle imprese tenute alla restituzione del "bonus" da oltre 40 mila a poco più di cento. Queste ultime sono però le imprese di maggiori dimensioni, che sono costrette a sopportare un danno economico di notevole entità per attemperare all'obbligo di rimborso di quegli aiuti che, dobbiamo ricordarcelo, sono stati dichiarati illegali con sentenze della Corte europea di giustizia. I contributi che

lo Stato intende erogare sulle risorse residue del Fondo di accompagnamento della riforma dell'autotrasporto relative all'anno 2006, sono destinate prevalentemente a supportare proprio quelle imprese, nella consapevolezza che il mercato dell'autotrasporto non può essere ulteriormente destrutturato, ma anzi aiutato a sostenere le sfide che ci impone, anche in questo settore, la concorrenza internazionale.

C&S. La legge di riforma prevede anche la riorganizzazione e la ridefinizione dei ruoli degli organismi pubblici preposti al governo del sistema autotrasporto: la Consulta della Logistica e dell'Autotrasporto e l'Albo degli autotrasportatori. Quali saranno i rispettivi ruoli e a che punto è il processo di riorganizzazione?

Ricozzi. Il processo di riorganizzazione di questi due organismi, entrambi essenziali per il settore dell'autotrasporto e della logistica, ha subito un'inevitabile battuta d'arresto sia per il cambio di Governo dello scorso anno, che ha rallentato l'iter dei regolamenti di organizzazione e contabili, sia per la nuova disciplina di riordino di tutti gli organi collegiali dello Stato, che è stata definita in questi giorni con i regolamenti governativi in corso di pubblicazione. La Consulta e il Comitato Centrale per l'Albo degli autotrasportatori sono stati confermati come organi indispensabili nella struttura del Ministero dei trasporti. È quindi potuto ripartire il procedimento per la messa a punto del regolamento che definisce la dotazione di personale e detta le disposizioni organizzative per entrambi gli organismi, al quale stiamo lavorando in questi giorni. È all'esame del Consiglio di Stato il regolamento amministrativo-contabile della Consulta, presupposto indispensabile per la gestione delle spese e la funzionalità degli organi della stessa, mentre devono ancora essere definite le modifiche al regolamento contabile del Comitato Centrale, che è comunque in grado di funzionare regolarmente anche con la disciplina attualmente in vigore. Dobbiamo poi studiare, d'intesa con le organizzazioni associative che ne fanno parte, l'ipotesi di apportare correttivi alla riforma dei due organismi varata con il decreto attuativo della legge di delega 32 del 2005, per i quali più che mai si rivela necessario lo slittamento del termine previsto dal disegno di legge in corso di esame parlamentare. Abbiamo, infatti, dovuto constatare, nella prima fase dell'attuazione delle nuove regole, che la definizione e, soprattutto, la distinzione dei ruoli degli ambiti di competenza e dell'inquadramento dei due organi collegiali nella struttura dell'Amministrazione dei trasporti, debbano essere completate e meglio articolate, nella consapevolezza che, per entrambi, l'obiettivo è quello di concorrere al meglio alla realizzazione delle strategie che il Ministero intende darsi nella politica del trasporto delle merci.

IRISBUS PRESENTA IL NUOVO VEICOLO URBANO CITELIS

IN CITTÀ COMODI E RISPETTOSI DELL'AMBIENTE

Secondo costruttore europeo nel trasporto passeggeri, Irisbus Iveco ha presentato nello stabilimento di Valle Ufita il Citelis, nuovo veicolo per il trasporto persone specificamente realizzato per le linee urbane

di Alberto Mondinelli



Per Iveco il termine "globale" non è una comoda etichetta ma un vero imperativo. Se nel mondo del trasporto merci è uno dei pochi costruttori ad offrire una gamma completa, dal Daily, all'Eurocargo, allo Stralis, nell'ambito del trasporto persone, con il marchio Irisbus, è il secondo costruttore europeo, protagonista in tutti i mercati e in tutte le tipologie di veicoli, dai minibus agli autobus urbani ed extraurbani fino ai Granturismo.

L'occasione per conoscere questa importante realtà del mondo Iveco è stata offerta dalla presentazione alla stampa specializzata del Citelis, il nuovo autobus per il trasporto persone in ambito urbano. A ospitare l'evento lo stabilimento di Valle Ufita, in provincia di Avellino, dove il Citelis viene prodotto.

UN PUNTO DI ARRIVO

«La nuova gamma Citelis rappresenta un punto di arrivo nella tecnologia relativa agli autobus urbani e contribuisce alla "chiusura del cerchio" di un percorso di rinnovamento iniziato nel 2003 - ha spiegato Danilo Martelli, Irisbus Sales & Marketing Director e Amministratore Delegato di Irisbus Italia -. Un processo complesso, di convergenza e globalizzazione, che ha richiesto ingenti investimenti, oltre 204 milioni di euro, con la ristrutturazione e unificazione del reparto di progettazione, la centralizzazione degli acquisti e la riorganizzazione della produzione di Irisbus, con un ulteriore investimento di 110 milioni di euro, che ha portato al rinnovamento dello stabilimento di Vysoké Myto nella Repubblica Ceca e di quelli di Annonay in Francia e di Valle Ufita. Qui è stato recentemente avviato un nuovo impianto di cataforesi. Importanti cambiamenti anche nella struttura commerciale con il potenziamento su mercati emergenti come l'Iran, la Tunisia e il Marocco. Una riorganizzazione che ha marciato di pari passo con la crescita profittevole del mercato. Oggi in Europa, nelle cinque principali Nazioni che costituiscono il 70% del mercato, Irisbus detiene una quota di oltre il 24% con una posizione di vertice nel mercato dei minibus e dei veicoli urbani e un significativo collocamento tra i bus granturismo».

IL NUOVO CITELIS

«Citelis è un prodotto nato per essere commercializzato in tutta Europa e nel mondo, ma con una forte connotazione italiana - ha spiegato Enrico Vassallo, Direttore Generale di Irisbus Italia -.

Irisbus con questo prodotto si prefigge l'obiettivo di fornire alle aziende di trasporto uno strumento per incrementare la redditività del servizio, la fruibilità e l'appetibilità del veicolo per tutte le categorie di passeggeri e utilizzatori, rispondendo perfettamente alle necessità di trasporto attuali e future».

La gamma Citelis si articola in tre lunghezze di 10,5, 12 e 18 metri articolato, tutte disponibili con motorizzazioni Cursor 8 diesel Euro 4, Euro 5 ed EEV e Cursor 8 a gas metano. L'ulteriore dimostrazione della centralità per Irisbus Iveco del rispetto ambientale.

«Irisbus Iveco è l'azienda con la più ampia gamma di prodotti disponibili equipaggiati con motorizzazioni diesel a standard EEV, a bassissimo impatto ambientale, secondo prescrizioni che anticipano di molti anni le future normative europee in tema di inquinamento ambientale - ha ricordato Vassallo -. Si pensi che 100 bus Euro 0 hanno le medesime emissioni di 1.800 veicoli EEV, un dato che deve far riflettere sui benefici effetti di una loro adozione nelle nostre metropoli. La gamma Citelis offre addirittura due alternative di motorizzazioni a standard EEV, a gasolio e metano, per tutte le lunghezze, un traguardo che nessun altro costruttore al mondo può vantare».

Il motore che equipaggia la gamma Citelis è il Cursor 8 nelle potenze di 245, 290 e 380 CV per le applicazioni a gasolio e 210, 270 e 310 CV per le applicazioni CNG. Motori appositamente realizzati secondo le specificità dell'applicazione al trasporto pubblico urbano, ottimizzando le prestazioni in termini di velocità commerciale, rispetto ambientale ed economicità di esercizio. L'innovazione tecnologica del Citelis è costituita anche dall'adozione di una innovativa sospensione anteriore a ruote indipendenti, che conferisce guidabilità e comfort di alto livello, oltre a vantare il miglior diametro di volta per un autobus urbano di questa lunghezza, a tutto vantaggio della maneggevolezza in spazi ridotti.

La ricerca Irisbus ha coinvolto gli autisti sin dalla progettazione del posto guida, con gruppi di lavoro formati dagli autisti stessi e da tecnici specializzati in ergonomia, che



In alto, Danilo Martelli, Irisbus Sales & Marketing Director e Amministratore Delegato di Irisbus Italia.

Nella pagina a fianco, il nuovo Citelis, di cui qui sopra vediamo una vista dell'interno e il particolare della pedana per i disabili

In basso,
Enrico Vassallo
Direttore Generale
di Irisbus Italia.

Qui a fianco,
uno schieramento
di Citelis in vari
allestimenti.

Nella pagina
a fianco, tre reparti
di lavorazione
dello stabilimento
di Valle Ufita:
l'isola di montaggio,
il controllo
della verniciatura
e, in basso,
la vasca
di cataforesi



IRISBUS IVECO: AZIENDA GLOBALE CON UN CUORE ITALIANO

Irisbus è nata nel gennaio 1999 dall'alleanza tra due grandi gruppi industriali e commerciali - Iveco e Renault V.I. - i quali decisero di riunire le loro attività nel campo del trasporto pubblico attraverso la fusione dei rispettivi settori autobus. Un'alleanza che non fu una semplice integrazione di competenze e mezzi produttivi, ma unì una prestigiosa tradizione di eccellenza che risaliva alle origini del trasporto pubblico. La ricchezza di cent'anni d'esperienza del marchio Fiat che, all'inizio del secolo scorso, iniziò a produrre autocarri e autobus. Tradizione rilevata nel 1975 da Iveco. Dall'inizio del 2003, Irisbus appartiene al 100% al Gruppo Iveco.

«Siamo un'azienda globale con un cuore italiano - ha ricordato Enrico Vassallo -. Oggi Irisbus commercializza circa 10 mila veicoli ogni anno in più di 40 Paesi con un fatturato, nel 2006, di oltre 1.200 milioni di euro. L'attività produttiva si sviluppa su sei stabilimenti in Italia, Francia, Repubblica Ceca, Spagna e Ungheria; la progettazione può contare su 11 centri di ricerca mentre la rete commerciale ha 23 sedi in quattro continenti».

La gamma prodotto risponde a tutte le esigenze del trasporto persone, dai Minibus

su meccanica Daily alla gamma Interurbana che si arricchisce del nuovo Crossway, presentato in anteprima al Salone di Helsinki alla fine di maggio, a quella Urbana che, oltre al Citelis, propone anche filobus come il Cristalis. Completano l'offerta i bus Granturismo con l'attuale Domino a cui si affiancherà entro l'anno il nuovo Coach top di gamma.

«Per Irisbus - prosegue Vassallo - offrire comfort e sicurezza ai passeggeri, rendendone gradevole la permanenza a bordo dei propri veicoli, è la principale priorità. Allo stesso tempo non trascura la qualità della vita degli autisti, mentre al gestore flotte assicura la massima redditività del proprio investimento. Priorità che si inseriscono in una prospettiva

di sviluppo sostenibile, salvaguardia ambientale e rispetto dell'individuo. In Italia la copertura capillare del territorio è garantita da una Rete di 12 Concessionarie e 44 venditori, mentre la struttura post-vendita dispone di sei Service Manager e 131 officine specializzate dove operano oltre 600 tecnici. Tutto un mondo di professionisti pronti a soddisfare le esigenze dei nostri clienti».



hanno realizzato un posto guida adattabile a tutti, indipendentemente da altezza e taglia delle persone, e personalizzabile a seconda delle diverse esigenze.

Particolare cura è stata posta anche agli aspetti psicologici in tema di stress di guida e prevenzione degli incidenti. E proprio la sicurezza attiva e passiva è un altro elemento di forza di Citelis, grazie all'adozione di sistemi elettronici di assistenza alla frenata e di materiali di carrozzeria e di allestimento interno capaci di assorbire eventuali urti nel modo più efficace.

Ma l'autobus è anche un elemento di arredo urbano, oltre che un luogo pubblico. Su questo tema Irisbus ha lavorato per rendere Citelis un elemento qualificante del panorama urbano, con linee fluide e caratterizzate da ampie superfici vetrate che danno personalità alla carrozzeria, concedendo così ai passeggeri un'ampia visuale verso l'esterno, arricchita anche da particolari come la calandra anteriore con i gruppi ottici originali.

Per quanto riguarda gli allestimenti interni, Irisbus ha creato una serie di cinque differenti gamme di colori e materiali coordinati per i sedili passeggeri, i rivestimenti, i mancorrenti e la pavimentazione, fra le quali il cliente può scegliere quella più consona alle caratteristiche della propria città e azienda.

«Citelis ha già suscitato grande interesse - ha concluso Vassallo -. Iveco Irisbus infatti si è già aggiudicata ordini per un importante numero di veicoli, fra cui 400 unità EEV diesel per la Azienda Trasporti Milanesi Spa di Milano e 77 unità diesel per la Regione Campania».

LO STABILIMENTO DI VALLE UFITA

Lo stabilimento di Valle Ufita, situato al centro dell'Irpinia, è uno dei più moderni e avanzati d'Europa per la produzione di autobus. L'attività iniziò nel 1977 con l'assemblaggio della carrozzeria e, solo un decennio più tardi, vi vennero trasferite le lavorazioni di meccanica. Lo stabilimento venne riorganizzato in linee a isole di montaggio.

Quest'anno è stata effettuata la ristrutturazione del reparto di verniciatura, con l'implementazione di una vasca per il processo di cataforesi. Operazione estremamente importante perché garantisce un alto livello di protezione dalla corrosione non solo per le superfici esterne, ma anche per l'interno di tutti i tubi e scatolati. Le vasche di cataforesi dello stabilimento permettono di immergere completamente un veicolo di 12,80 m e il ciclo completo è di circa due ore.

Al trattamento di cataforesi la verniciatura robotizzata, attrezzata con due robot antropomorfi con pistole elettrostatiche. Anche l'assemblaggio del Citelis avviene in modo innovativo: vengono assemblati prima i singoli gruppi costituenti la scocca in specifici attrezzi girevoli che consentono di lavorare sempre in posizioni ergonomicamente corrette. Poi telaio, fiancate, testata anteriore, testata posteriore, padiglione arrivano in una postazione di assemblaggio generale costituita da un attrezzo con strutture semoventi che ricevono questi elementi principali e, chiudendosi automaticamente, avvicinano i vari gruppi per consentirne il fissaggio con

viti. Questa attrezzatura di assemblaggio consente il perfetto allineamento tra le ossature garantendo velocità di esecuzione e precisione.

Oggi lo stabilimento di Valle Ufita conta 890 dipendenti e occupa una superficie di un milione di mq di cui 105.000 coperti. È attrezzato per la produzione di autobus completi e di autotelai per carrozzieri. In particolare vi vengono costruiti veicoli urbani, come il CityClass e il nuovo Citelis e veicoli turistici, come il Domino.





TRACEM SPA

I TRASPORTI DI **UN GRANDE GRUPPO**

di **Alberto Mondinelli**



Tracem Spa, con la Inba Spa, costituisce la Divisione Trasporti del Gruppo Financo. Un'azienda con un'esperienza trentennale al servizio di un'articolata holding che ha nel settore cementifero il suo core-business

Il lupo, animale di francescana memoria è anche l'icona della Financo, holding della famiglia Colaiacovo con sede a Gubbio che, con un giro d'affari di oltre 680 milioni di euro, ha il suo core-business nella produzione e commercializzazione di cemento e calcestruzzo. La controllata Colacem è il terzo produttore italiano nel settore del cemento, così come l'altra consociata Colabeton lo è per il calcestruzzo. Il Gruppo Financo, oltre alla Divisione Trasporti, vanta un serie di attività diversificate tra cui l'autodromo Santamonica di Misano Adriatico e aziende in ambito turistico e agricolo.

Una premessa per inquadrare l'articolato panorama all'interno del quale opera la Tracem: infatti il 90% del suo fatturato è realizzato con i trasporti per conto della Colacem, che ne detiene la quota di maggioranza. Paola Colaiacovo è il Presidente.

TRASPORTO E INTERMODALITÀ

La storia di Tracem è iniziata, come quella di altre società di autotrasporto italiane, grazie al lavoro e all'iniziativa di un singolo imprenditore: Renato Gaggiotti tuttora Amministratore Delegato e socio.

«Ho iniziato a viaggiare con i camion nel 1960 e poi ho



**Alcune immagini
della flotta.
Nella pagina a fianco,
il Presidente di Tracem
Renato Gaggiotti con
la figlia Gabriella
nel suo ufficio**

sempre operato in questo settore - spiega -. Negli anni Settanta ho avviato il mio rapporto con Colacem curando una parte dei trasporti per lo stabilimento di Gubbio. A seguito di questa collaborazione i fratelli Colaiacovo decisero di entrare in società e, nel 1976, nacque la Tracem. Allora i veicoli erano 16, praticamente la mia flotta precedente, subito dopo è iniziato il grande sviluppo dell'azienda con una crescita molto rapida. Nei primi anni avevamo addirittura problemi nel reperire i veicoli, ne acquistavamo sia nuovi sia usati, andandoli a cercare fino in Sicilia. Negli ultimi cinque anni invece si è assistito a una trasformazione del lavoro, da semplici trasportatori siamo diventati soprattutto gestori, con molti investimenti per sviluppare al meglio l'attività logistica».

«Per Colacem l'attività logistica ricopre un ruolo di primo piano - interviene Lucio Mariotti, Responsabile tecnico di Tracem -. Oltre a Tracem è operativa anche un'altra azienda di trasporto, la Inba Spa con sede a Galatina (LE) che, a sua volta, controlla due società di navigazione, la TMM Srl e la MT Management. La prima è l'armatore di una nave da carico, siamo infatti stati il primo gruppo cementifero a diventare anche armatore, mentre la seconda è una società greca che cura la gestione della nave. Inoltre controlliamo altre due società di trasporto, in Tunisia e a Santo Domingo nella Repubblica Dominicana, quest'ultima ha tutta la flotta costituita da veicoli Iveco.

Un'attività molto articolata, che ha nella Tracem il punto di riferimento per i trasporti su strada, ma che ha dato vita a una vasta gamma di attività di servizio, in particolare con lo sviluppo del trasporto combinato. Per esempio, il cemento prodotto nello stabilimento di Sesto Campano, in provincia di Isernia, viene trasportato con i camion a Marcianise, in provincia di Caserta, e qui caricato sul treno fino a Milano. Di nuovo con i camion il cemento viene distribuito in tutto l'hinterland del capoluogo lombardo.

Completivamente gestiamo oltre un milione di tonnellate di cemento all'anno e dobbiamo dedicare grande attenzione all'ottimizzazione della sua manipolazione. È infatti molto importante ottimizzare la movimentazione. Grazie all'organizzazione creata dalla Colacem, nel 2005 ci hanno anche assegnato un premio per la logistica».

LA FLOTTA

«Del Gruppo fa parte anche la Colabeton che produce calcestruzzo e ha circa 150 impianti operativi in tutta Italia - ricorda Adriano Brunetti, Responsabile della Divisione Trasporti del Gruppo Financo -. Da questo complesso panorama operativo ne deriva una flotta di grandi proporzioni: la Tracem gestisce 110 trattori, 150 semirimorchi quasi tutti cisterna, e 110 silos per il trasporto ferroviario. Inba possiede 60 trattori, 105 semirimorchi di cui 70 cisterne; la Colabeton, 150 tra betoniere e betonpompe. I veicoli Iveco sono circa il 65% sia della flotta Tracem sia della flotta Inba; i mezzi della Colabeton sono invece tutti Iveco, mentre la società di Santo Domingo, nella Repubblica Dominicana, ha una flotta di 21 Iveco EuroTrakker.

La gestione è mista, il coordinamento centrale è dell'ufficio logistico che ha sede a Gubbio, però ogni filiale segue i suoi veicoli per i quali organizza al meglio l'attività

quotidiana. Le decisioni d'acquisto sono prese invece centralmente, grazie al consolidato rapporto esistente con la Concessionaria Centro Italia Veicoli Industriali Spa di Perugia. È il dealer Iveco a gestire anche i contratti di manutenzione programmata, una scelta fatta nel 1996 che consente di operare con costi certi e il massimo delle garanzie. Il nostro impegno del resto è fare logistica, non occuparci dei tagliandi dei veicoli, tutte le filiali sono dotate di officine interne che curano soprattutto la manutenzione dei semirimorchi. Nell'acquisto il costo del veicolo è importante, ma si cerca soprattutto un partner, e il rapporto storico con Luigi Bacchi lo testimonia. In questo



momento la flotta ha un'età media di poco più di tre anni. Per il trasporto del cemento un elemento fondamentale è la portata, per cui sono molto apprezzati i veicoli con una tara bassa e potenze medie, circa 430 CV. Ecco perché abbiamo privilegiato la scelta dello Stralis AT con una cabina a tetto medio, così da garantire comunque un eccellente comfort all'autista e salvaguardare anche l'immagine complessiva del veicolo che resta di grande effetto».

Grande sviluppo è stato dato anche all'informatica, adottando il sistema SAP per tutto il Gruppo che quindi coinvolge anche l'attività logistica, in particolare l'organizzazione del lavoro nel rispetto delle limitazioni delle ore di guida che

impongono un complesso studio per ottimizzare i turni.

«Si punta ad avere un'unica entità di gestione in modo da sfruttare al meglio le sinergie di gruppo, e rispondere così a un mercato che cambia in maniera sempre più rapida - conclude Adriano Brunetti -. Nonostante questo le singole aziende devono essere autonome e competitive sul mercato, i bilanci devono essere sempre ottimi, ma lo sono stati anche negli anni più difficili. Un confronto continuo con il mercato, pur all'interno delle regole, è il segreto di questa gestione, dove competitività e qualità si alleano per garantire un risultato positivo complessivo del Gruppo».



“Per il trasporto del cemento un elemento fondamentale è la portata, per cui sono molto apprezzati i veicoli con una tara bassa e potenze medie, circa 430 CV. Ecco perchè abbiamo privilegiato la scelta dello Stralis AT”



focus <VIAGGIO NELLE CONCESSIONARIE IVECO



Con l'inaugurazione della nuova modernissima sede avvenuta due anni fa, Evicar è in grado di garantire ai propri clienti un servizio sempre più completo: dai veicoli nuovi a quelli usati, da un'officina all'avanguardia al magazzino ricambi con 28 mila voci

di Olga Lattuada

EVICAR SRL

ALL'AVANGUARDIA NEL SERVIZIO **AL CLIENTE**



costituisce un reparto all'avanguardia sia per l'organizzazione sia per la tecnologia. Le attrezzature prevedono cinque buche di 14 metri di lunghezza completamente attrezzate e dotate di copertura elettrica a scorrimento; tre ponti a colonna da 70 quintali e un innovativo ponte a tre pistoni per il sollevamento fino a due metri da terra di motrici e trattori con semirimorchio; infine i carroponte sono due da 50 quintali l'uno. Particolare attenzione è stata riservata alla diagnostica con la strumentazione di ultima generazione Iveco comprendente tre E.A.Sy, un Modus e due IT2000. In questo ambito una soluzione particolarmente significativa è l'interfaccia realizzata tra un E.A.Sy e il banco prova freni: ciò permette di comandare i rulli dallo schermo "touch screen" e visualizzare i dati in tempo reale. Altra componente importante è sicuramente il magazzino ricambi, dove vengono trattate 28 mila voci con un indice di rotazione di 2,9, grazie anche a un servizio di approvvigionamento dei ricambi alle officine autorizzate dell'area con due consegne giornaliere». Evicar dispone inoltre di un Daily Center a Lodi. Una struttura di 1.000 mq coperti, 800 dei quali dedicati all'officina dotata di tutte le attrezzature della diagnostica di ultima generazione e strutturata per interventi e assistenza a tutti i veicoli della gamma prodotto Iveco. 200 mq sono invece occupati dall'esposizione e

A fianco di uno dei veicoli con cui ha iniziato a lavorare nel mondo dell'autotrasporto, Demes Ziliani, Presidente della Concessionaria Iveco Evicar Srl, con il figlio Stefano Ziliani, Amministratore Delegato

Inaugurata nell'autunno del 2005, la nuova sede della Evicar Srl, Concessionaria Iveco per le province di Cremona e Lodi, sorge a Gadesco Pieve Delmona, alle porte di Cremona. Una posizione strategica, a soli tre chilometri dal casello autostradale della Torino-Piacenza-Brescia, lungo la principale arteria di congiunzione tra Cremona e Mantova, e in prossimità della tangenziale che consente un rapido collegamento agli autisti in arrivo da Milano. L'insediamento è di 31 mila mq, circa 1.500 mq sono dedicati agli uffici comprensivi dell'area espositiva coperta. Ci sono quindi 3 mila mq di officina e 2.500 mq di magazzino sviluppati su due piani. Nel complesso vi lavorano 55 dipendenti. In questa moderna struttura grande importanza è stata riservata alla customer service. Infatti la nuova officina





dagli uffici commerciali. In questa sede lavorano quattro tecnici di officina e un responsabile vendite specializzato sulla gamma leggera. Particolarmente strategica è la posizione, direttamente sulla via Emilia, nelle immediate vicinanze dell'abitato di Lodi. Una collocazione ottimale per essere raggiunta dai clienti della gamma leggera.

Nel complesso il territorio di riferimento di Evicar è presidiato da altre sette Officine Autorizzate con le quali è garantito il servizio sulle 24 ore.

STORIA E UOMINI

«Sono passati quasi quarant'anni dall'inizio della mia attività lavorativa - spiega Demes Ziliani, fondatore e Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Concessionaria Iveco Evicar -. L'Evicar di oggi è lo specchio dell'impegno profuso: un investimento importante per essere più vicini al cliente».

Da tempo Demes Ziliani è affiancato nella conduzione dell'azienda dal figlio Stefano che ricopre la carica di Amministratore Delegato. «Nel corso di questi anni - spiega Stefano Ziliani - si è puntato a integrare alle attività istituzionali della concessionaria servizi sempre nuovi. Oggi siamo in grado di vendere, riparare, fornire ricambi e contratti di manutenzione e riparazione per i veicoli Iveco.





Inoltre commercializziamo e assistiamo anche rimorchi e semirimorchi, grazie a una società controllata esclusiva di alcuni importanti marchi stranieri. Esiste poi una specifica sezione dedicata ai servizi finanziari e assicurativi. In conclusione, possiamo dire di essere una concessionaria in grado di dare ai propri clienti un servizio a 360 gradi, di garantire qualità e professionalità e un'immagine positiva nel mondo del trasporto».

TERRITORIO

«Nelle province di Cremona e Lodi - prosegue Stefano Ziliani - la realtà dell'autotrasporto è abbastanza omogenea, con piccole e medie flotte dedite soprattutto al trasporto di latte e generi alimentari. Le nostre province sono attraversate da due importanti vie di comunicazione come l'Autostrada del Sole e la Torino-Piacenza-Brescia, che a sua volta si congiunge con la Torino-Venezia. Nonostante questo non si registra la presenza di importanti flotte impegnate su rotte a lungo raggio e, anche nell'attività dei nostri centri assistenziali, l'incidenza degli interventi prestati a veicoli di passaggio riveste un ruolo marginale. La parte più importante del nostro business, sia commerciale sia assistenziale, è legata ad aziende che operano in ambito locale, dove possono comunque contare su una realtà industriale e agricola molto vivace e in continua evoluzione. Ne consegue una tipologia di clientela molto attenta al servizio, con un'importante quota di trasportatori in conto proprio, fedele ma anche esigente, che apprezza il fatto di trovare in Evicar una Concessionaria che offre un ampio ventaglio di servizi per ogni esigenza».

«Nel corso del 2006 Evicar ha chiuso con un importante incremento di vendite rispetto all'anno precedente - conclude Stefano Ziliani -. Nel complesso sono stati venduti oltre 500 veicoli nuovi e 350 veicoli usati; le previsioni di chiusura per il 2007 sono altrettanto positive con un ulteriore incremento.

Per quanto riguarda le nuove immatricolazioni, la gamma leggera rappresenta circa il 60%, mentre il restante 40% è suddiviso equamente tra la gamma media e pesante».

L'insediamento complessivo è di 31 mila mq, circa 1.500 mq sono dedicati agli uffici, comprensivi dell'area espositiva coperta; ci sono quindi 3.000 mq di officina e 2.500 mq di magazzino sviluppati su due piani

LO STAFF

Sede

Via Arti e Mestieri, 7
26030 Gadesco
Pieve Delmona (CR)
Centralino 0372-84171
Fax 0372-841760

Ufficio Commerciale

Direttore Commerciale
Angelo Gualazzi
Logistica Veicolo Nuovi
Stefano Peplis
Logistica Veicoli Usati
Valeria De Bernardi
Responsabile Veicoli Usati
Giuseppe Ziliani
Fax 0372-841760
info@evicar.it

Officina

Accettazione
Francesco Vezzosi
accettazione@evicar.it
Responsabile Officina
Filippo Braghieri
Fax 0372-841763
officina@evicar.it

Magazzino

Responsabile Magazzino
Gianluca Lavezzi
Fax 0372 841762
magazzino@evicar.it

Filiale

Via del Guado snc
26817 San Martino in Strada (Lo)

Ufficio Commerciale

Venditore di sede
Paolo Larotella
0371-476064, 476065
Fax 0371 476789
commercialelodi@evicar.it

Officina

Accettazione
Paolo Larotella
accettazioneelodi@evicar.it
Responsabile Officina
Paolo Stefanelli
0371-475020
Fax 0371 476178
officinalodi@evicar.it

Sito Internet

www.evicar.it



AUTOTRASPORTI SOLE

SEMPRE FEDELI A **IVECO**

Pioniere sulle rotte dalla Campania alla Germania, Michele Sole ha scelto 10 Stralis "Euro 5" per i viaggi internazionali. Tra i motivi della scelta, oltre alla fedeltà al marchio Iveco, attenzione all'ambiente e rispetto delle rigorose normative tedesche e austriache

Michele Sole iniziò la sua attività di trasporto nel 1957, all'età di 18 anni, quindi quest'anno celebra il 50° anno di attività. Il primo camion, nuovo di fabbrica, lo acquistò due anni dopo, un Alfa Mille con cui iniziò a trasportare frutta e verdura dalla Campania verso il Nord d'Italia. Mediamente effettuava due viaggi alla settimana, e nel ritorno eseguiva trasporti per conto di alcuni spedizionieri.

ROTTI INTERNAZIONALI

«Negli anni Settanta - racconta Sole - iniziai ad operare anche sulle rotte internazionali. L'idea mi venne notando un numero sempre maggiore di camion stranieri caricare i prodotti della terra campana. Allora, insieme ad altri colleghi, decidemmo di offrire i nostri servizi alle aziende agricole per trasportare, soprattutto in Germania, pomodori e frutta e verdura, secondo le stagioni, del nostro territorio. Così cominciai a entrare in contatto con alcune strutture della Grande Distribuzione tedesca. Proprio consolidando i rapporti con questa tipologia di clientela, gettai le basi per la futura crescita, che si concretizzò negli anni Ottanta con l'ingresso in azienda dei miei tre figli, Giuseppe, il primogenito che iniziò a lavorare guidando un proprio camion, Carmelina e Giosuè. Oggi Giuseppe si occupa della parte commerciale, Carmelina segue l'amministrazione e Giosuè è il responsabile del traffico, mentre io sovrintendo alla gestione complessiva dell'azienda».

È infatti verso la fine degli anni Ottanta, per la precisione nel 1987, che iniziò la crescita dell'azienda di Nocera che avrà il suo pieno sviluppo negli anni Novanta.

«L'impegno dei miei figli è stato determinante - prosegue Sole. A fianco dei semirimorchi centinati, che fino a quel momento erano gli unici utilizzati, acquistammo anche semirimorchi isoterme con gruppo frigo, e anche i trattori crebbero di numero. La tipologia dei trasporti, dall'Italia

meridionale all'Europa settentrionale, vedeva sempre una netta prevalenza di prodotti alimentari, con sporadici inserimenti di collettame e prodotti industriali. Al ritorno, trasportavamo dall'estero invece terricci e torba, oltre a particolari meccanici per alimentare le catene di montaggio dello Stabilimento Fiat di Pomigliano d'Arco. Proseguiva inoltre la trentennale collaborazione con alcuni spedizionieri del Nord d'Italia che utilizzavano i nostri veicoli per inviare al Sud il loro collettame. La nostra forza è di aver creato un'azienda ben strutturata e con un business articolato. Infatti, oltre al trasporto nazionale e internazionale, svolgiamo anche attività di raccolta e distribuzione per il Centro-Sud d'Italia di alcuni prodotti che provengono dalla Germania».

UNA CRESCITA CONTINUA

Nel 2000 il processo di crescita proseguì, sempre caratterizzato dalla politica dei piccoli passi, evitando investimenti a rischio.

«Così si arriva ai giorni nostri - prosegue Sole - la flotta oggi dispone di 30 trattori, di cui 25 Stralis tra i quali i 10 oggetto della consegna, due motrici e 55 semirimorchi. I nuovi Stralis sono degli Active Space, con motore Cursor 13 da 500 cavalli Euro 5 e cambio manuale. In particolare il cambio è stata una scelta degli autisti, altri Stralis della nostra flotta sono invece dotati di cambio Eurotronic e le prossime ordinazioni saranno per veicoli con cambio automatizzato; chi l'ha provato non vuole più rinunciarci».

La storia della Autotrasporti Sole è legata a doppio filo a quella della Concessionaria salerinitana Iveco Me.Car e, in particolare, il rapporto fra Michele Sole e Giuseppe Ferrajoli, il titolare, risale ai primi anni Sessanta e al primo Fiat 682 che sostituì l'Alfa Mille. «Da allora i nostri veicoli sono sempre stati Fiat e poi Iveco - sottolinea Sole - e anche oggi il rapporto con la Concessionaria è quanto mai solido».



Nella pagina a fianco,
lo schieramento
degli Stralis della flotta.

Qui, da sinistra, Giosuè Sole,
la sorella Carmelina, Michele
Sole, Giuseppe Ferrajoli della
Concessionaria Iveco Me.Car,
Salvatore Miccio
District Manager Iveco
e Giuseppe Sole

ANTES SNC

DISTRIBUZIONE E NON SOLO

Antes detiene la quota di maggioranza della CSSO Spa, che coordina oltre 160 supermercati a marchio Sigma nella Sicilia Occidentale. Una flotta di 14 veicoli Iveco assicura il puntuale rifornimento di ogni punto vendita

Tre soci, due fratelli e un cugino, con in comune tanta passione: una tradizione familiare legata al commercio di derrate alimentari e, soprattutto, intuito imprenditoriale e capacità organizzativa.

Così si può riassumere la realtà della Antes e dei suoi tre titolari: i fratelli Guido e Giovanni Anello e il cugino Gioacchino Testa. Antes detiene la quota di maggioranza, per la verità quasi il 90%, della CSSO Spa, acronimo di Centro Supermercati Sicilia Occidentale, che

rappresenta in questa parte dell'isola il marchio Sigma, un importante operatore della Grande Distribuzione Organizzata con sede centrale in Emilia Romagna. I tre soci si spartiscono equamente le attività: Guido Anello è il responsabile della logistica, Gioacchino Testa il responsabile amministrativo, mentre Giovanni Anello segue più specificamente l'attività commerciale dei supermercati di proprietà.

LA STORIA

Antes nasce nel 1981, naturale evoluzione dell'attività di famiglia, da decenni grossisti



alimentari che distribuivano direttamente le loro merci nell'area di Palermo avvalendosi di un camion. Nei primi anni il lavoro si sviluppò prevalentemente nel capoluogo siciliano e nel suo immediato hinterland, per poi allargarsi a tutta la provincia e quindi a quelle limitrofe. L'attitudine commerciale e organizzativa dei tre soci dette subito i suoi frutti e la Antes crebbe e si articolò al punto di diventare un partner interessante per una rete della Grande Distribuzione. Cosa che avvenne puntualmente nel 1991 con la catena di supermercati emiliani Sigma.

L'accordo diventò la chiave di volta per l'evoluzione dell'azienda che ebbe così modo di continuare a crescere. Antes diventò il principale socio della CSSO Spa che oggi con la sua attività commerciale serve tutta la Sicilia Occidentale, quindi le province di Palermo, Trapani, Agrigento e Caltanissetta con 160 punti vendita tra affiliati e associati. I primi sono semplicemente riforniti dall'organizzazione palermitana, gli altri detengono delle quote nella Spa. Ovviamente si tratta di punti vendita di varie dimensioni, dal piccolo negozio al supermercato; la stessa Antes controlla direttamente cinque supermercati.

Fondamentale nell'organizzazione è il magazzino di 9 mila mq coperti che funge da centro distributivo, i fornitori vi consegnano le merci che vengono poi distribuite con i veicoli di proprietà a tutti i punti vendita. Tra magazzinieri e autisti i dipendenti sono una sessantina.

DISTRIBUZIONE A MEDIO RAGGIO

Oggi il ruolo principale della Antes è quello di rifornire i 160 punti vendita. Per farlo dispone di una flotta di 14 veicoli: tre Stralis, sei Eurocargo e cinque Daily, tutti Iveco, un sodalizio che dura da molti anni e che ha accompagnato tutta la vita aziendale.

Proprio il terzo Stralis è ormai prossimo alla consegna e si tratterà del primo veicolo della nuova gamma immatricolato in provincia di Palermo. Una scelta ben precisa, in particolare per la motorizzazione Euro 5, già voluta e apprezzata per i due Eurocargo acquistati recentemente. «Il comune di Palermo sta definendo proprio in questo periodo delle zone a traffico limitato vietate ai veicoli maggiormente inquinanti, per noi diventa quindi molto importante disporre di camion di ultima generazione per non avere impedimenti alla nostra attività distributiva» spiega Guido Anello, che non nasconde la speranza di poter vedere ulteriormente abbattuti anche i costi di gestione con camion più parchi nei consumi e più efficienti.

La distribuzione riguarda sia food che non-food, secco e fresco, al momento non sono trattati solo i surgelati. A quest'ultima categoria merceologica sono destinati due veicoli con allestimenti frigorifero, mentre il resto della flotta è costituito da camion con cassone centinato e sponda idraulica.

«Ogni veicolo serve mediamente due o tre clienti, quindi complessivamente ogni giorno vengono raggiunti 30 punti vendita, con tragitti di circa 100 km, che sono resi abbastanza complessi dalle strade disagiate - spiega Guido Anello -. Il rapporto con Iveco dura da moltissimo tempo e con piena soddisfazione. I veicoli hanno sempre fatto il loro dovere e si è creato un ottimo rapporto con la Concessionaria Trinacria V.I. che cura direttamente anche la manutenzione dei veicoli. Un partner importante anche in una prospettiva futura, perché l'obiettivo è quello di espanderci, sia consolidando la zona di attuale pertinenza, sia allargandoci al resto della Sicilia, sempre ovviamente insieme al marchio Sigma».

Qui sotto da sinistra, **Gioacchino Testa** e **Guido Anello**, rispettivamente **Responsabile Amministrativo** e **Responsabile della Logistica**



Antes diventò il principale socio della CSSO Spa che oggi con la sua attività commerciale serve tutta la Sicilia Occidentale

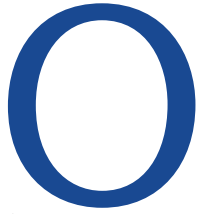


Da dipendente di una compagnia petrolifera a Presidente di un'azienda di autotrasporto specializzata nei servizi tra la raffinerie e le stazioni di servizio stradali. Tutta la carriera professionale di Giuseppe Scarpello è segnata dal rapporto con il petrolio e i suoi derivati



TRANS PETROLI SRL

UNA VITA CON IL PETROLIO



Oggi la Trans Petroli è una bella realtà specializzata nella distribuzione di prodotti petroliferi, quasi esclusivamente per il marchio Agip. Ma la situazione era ben differente nel 1990, quando Giuseppe Scarpello, forte della sua esperienza nel settore petrolifero, decise di organizzare un gruppo di padroncini nella Trans Petroleum, una cooperativa che acquisì una serie di commesse per servire le stazioni di servizio della parte occidentale della Sicilia a marchio Shell e Agip.

RAZIONALIZZAZIONE E CRESCITA

«La metodogia di lavoro, nei tempi passati così come oggi, è sempre la medesima - spiega Scarpello -. Si carica nel deposito costiero di Palermo dell'Eni e si distribuisce a tutta la provincia di Palermo e Trapani; un tempo si copriva anche parte di quella di Agrigento. La sera viene predisposto il lavoro per il giorno seguente, quindi l'autista è informato a che ora dovrà caricare e quale sarà la sua destinazione. I primi autisti arrivano alle cinque del mattino e i carichi proseguono per tutta la mattinata, al fine di completare nel corso della giornata tutti i trasporti.

Con il passare degli anni il lavoro si è modificato, da un lato la Shell ha abbandonato la Sicilia con la propria rete e, dall'altro, la razionalizzazione dei punti vendita, con numerose chiusure, ha portato a una riduzione dei viaggi. In tempi più recenti si è aggiunta la cessione da parte dell'Eni della IP all'Api che ha ulteriormente ridotto la domanda di trasporto».

Tutto questo ha portato a una diversa organizzazione della flotta, e quindi della struttura di Giuseppe Scarpello che ha trasformato l'originale cooperativa Trans Petroleum in Trans Petroli Srl di cui è Presidente.

«All'inizio i veicoli che lavoravano per la Trans Petroleum erano 17 di proprietà dei singoli "padroncini" - prosegue Scarpello -. A seguito della razionalizzazione, la nuova Srl ha acquisito una flotta di 12 veicoli di proprietà e ha organizzato il coordinamento del lavoro dei padroncini che hanno continuato a collaborare con la nuova società.

Oggi, oltre all'attività di distribuzione per le aree di servizio Agip, forniamo la benzina ad alto numero di ottani alla rete IP ed è stato sviluppato anche un servizio per la extra-rete: i distributori di combustibili per il riscaldamento, le comunità, la pesca e l'agricoltura.

In questi anni il mercato è molto cambiato, c'è stata una contrazione dei consumi e in Sicilia, in particolare, si registra una forte differenza fra i consumi invernali e quelli estivi dove, grazie al turismo, la domanda è in netta crescita. Trans Petroli è però strutturata e flessibile per poter gestire queste variazioni senza dover ricorrere a subappalti».

ATTENZIONE ALLA TARA

La sede degli uffici è nel centro di Palermo, mentre il piazzale è nella zona industriale del capoluogo siciliano, proprio di fronte al deposito ENI.

«Tutti i 12 trattori di proprietà sono Iveco e, come spesso succede nella distribuzione petrolifera, si tratta di veicoli ottimizzati nella tara, quindi molto essenziali negli allestimenti - spiega Scarpello -. Nonostante questo, per lo Stralis destinato alle percorrenze maggiori si è scelta una cabina Active Space, mentre ottimale per le altre mission è la cabina Active Time, con pochi accessori estetici come, per esempio, le minigonne laterali. Tutti i veicoli sono dotati di intarder, che ha consentito risparmi nella manutenzione dei freni, e del cambio manuale, una scelta nella tradizione. In media ogni veicolo percorre circa 600 km al giorno. Trans Petroli coordina inoltre un indotto di sei imprenditori monoveicolari.

Il rapporto con Iveco è solidissimo e in questi giorni stiamo sostituendo due EuroTech con i nuovi Stralis Euro 5. Una scelta per ottimizzare la redditività, ridurre i consumi e confermare l'attenzione alla tutela dell'ambiente proprio per un trasporto delicato come è quello petrolifero. Eccellente è anche il rapporto con la Concessionaria Iveco Trinacria V.I. e con l'Officina Autorizzata nella zona industriale di Palermo che segue direttamente la manutenzione dei veicoli».

Giuseppe Scarpello ha mantenuto inalterato l'entusiasmo dei primi anni. È ancora oggi sul piazzale alle cinque del mattino per controllare le operazioni di carico, perché questo è il suo lavoro e continua a farlo con grande passione.



ICEA SRL

DALLA LAVA AL CALCESTRUZZO

Dall'originaria idea di sfruttare gli inerti lavici dell'Etna, allo sviluppo di un'azienda in grado di fornire una diversificata serie di materie prime ai cantieri edili, dal calcestruzzo a intonaci, malte e premiscelati



La storia dell'Icea inizia nel primo dopoguerra per rispondere alla forte richiesta di materie prime per l'edilizia necessarie per la ricostruzione post bellica. Fu il suo fondatore, Antonino Di Fedè, a intuire le possibilità di sfruttamento degli inerti lavici, materiale con doti di resistenza uniche.

Un'opinione condivisa da molti progettisti che hanno decretato il successo dell'azienda. È così che, negli anni Settanta, l'incremento esponenziale dei clienti e alcune necessità tecnico-organizzative, indussero l'intraprendente Antonino Di Fedè a trasferire l'azienda da Catania alle falde dell'Etna, precisamente nella zona industriale di Piano Tavola, nel territorio di Belpasso, dove si trovano delle cave di pietra lavica risalenti a una eruzione del vulcano nel 1669.

UNA CRESCITA CONTINUA

Alla fine del 1976 l'azienda affiancò alla produzione degli inerti lavici quella dei conglomerati cementizi e proseguì il progressivo incremento dell'attività, con il conseguente adeguamento della struttura organizzativa e produttiva. Nel frattempo al fianco di Antonino Di Fedè entrarono in azienda i figli Angelo e Paolo ed è anche grazie al loro impulso che proseguì lo sviluppo, basato sull'attenzione alla qualità dell'offerta e dei servizi e alla continua ricerca di prodotti sempre più rispondenti alle esigenze del mercato. Nasce così la "Linea Premiscelati", ovvero inerti lavici, singoli e composti, pronti all'uso.

«Per ottenere un buon prodotto è necessario utilizzare materie prime di alta qualità - spiega Angelo Di Fedè -. Di questo siamo fortemente convinti e perciò produciamo direttamente le materie prime necessarie. Ecco perché coltiviamo ben quattro cave di pietra lavica, regolarmente autorizzate dal Distretto Minerario di Catania. La felice scelta delle aree di cava, operata dall'occhio esperto di mio padre, l'esperienza e la particolare cura posta dal personale addetto, le continue prove di laboratorio, costituiscono l'assoluta garanzia e certezza di fornire ai nostri clienti prodotti di alta qualità. Inoltre, dal 2002 l'azienda opera in Sistema di Qualità Certificata a norma UNI EN ISO 9002».

Gli impianti e gli stabilimenti dell'azienda sono ubicati su terreno di circa 30 mila mq. Per la lavorazione degli inerti, Icea dispone di una linea completa di frantumazione e selezione del frantumato. Il materiale frantumato viene successivamente inviato per mezzo di nastri trasportatori al vaglio vibrante che lo seleziona, in base alla granulometria, in diverse tipologie di prodotto. La capacità produttiva totale è pari a 1.500 metri cubi giornalieri.

La gamma di prodotti tradizionali, indirizzata a soddisfare tutte le esigenze del settore edile, comprende diverse tipologie di prodotto che vanno dai semplici inerti lavici di alta qualità a premiscelati quali malte, intonaci, calcestruzzi ed altri prodotti di finitura. Gli inerti lavici, resi disponibili solo dopo una successione di lavorazioni mediante diversi frantoi, offrono una gamma di prodotti con caratteristiche diverse come azolo (sabbia lavica), graniglia, rasaglia e breccia con particolare attenzione per i prodotti messi a servizio dei prefabbricati e premiscelati. Infine i calcestruzzi, conformati alla nuova normativa europea UNI EN 206-1, soddisfano le più svariate richieste dei clienti.

Assolutamente innovativa e frutto di un'esclusiva produzione Icea è l'offerta di premiscelati che sono confezionati rigorosamente con inerti lavici e sono rispondenti, non solo ai dettami della tradizione locale, ma anche alle più severe norme per la produzione di materiali di qualità.

LA FLOTTA

La flotta di veicoli cava-cantiere costituisce la colonna portante dell'attività della Icea. Un centinaio di veicoli che operano al servizio dei diversi settori operativi dell'azienda. Il gruppo più cospicuo è costituito dai veicoli legati alla lavorazione e distribuzione del calcestruzzo: 40 betoniere, 11 pompe e quattro betonpompe sono pronte a portare il materiale presso i cantieri di tutta Italia, dai cantieri della Catania-Siracusa al nuovo polo fieristico di Milano-Pero. 16 veicoli, sei autoarticolati e 10 motrici a quattro assi, sono invece destinati al trasporto dei materiali inerti e dei sacchi di premiscelati che sono distribuiti in tutta Europa. Infine una terza flotta, con una netta prevalenza di macchine movimento terra, è utilizzata per l'attività di estrazione: sei camion per i servizi ai frantumatoi e poi 13 tra escavatori e pale caricatrici.

I veicoli Iveco costituiscono una parte importante dell'intera flotta, merito dell'ottimo rapporto instaurato da anni con la Concessionaria Iveco Primosole di Catania.

A sinistra, uno Stralis transita davanti all'ingresso della sede principale. Qui sotto, alcuni veicoli della flotta



RUGBY: AL VIA LE IVECO SERIES 2007



Sono iniziate le "Iveco Series 2007" di rugby in Nuova Zelanda. Una manifestazione sportiva di grande rilevanza per la partecipazione di tre delle più forti squadre del mondo: Francia, Canada e Nuova Zelanda, ovvero i leggendari All Blacks.

Mentre andiamo in stampa, i giocatori di rugby francesi e neozelandesi - gli All Blacks - si stanno sfidando nella "Stralis Cup". I "Blacks" hanno vinto per 42 a 11 la prima partita disputata il 2 giugno a Auckland, mentre la seconda sarà giocata il 9 giugno a Wellington. In considerazione della caratura delle due squadre potrebbe già essere una sorta di finale anticipata del Campionato del mondo. Il 16 giugno ad Hamilton sarà la volta delle squadre di Nuova Zelanda e Canada a sfidarsi per la Trakker Cup.

Le Iveco Series sono giocate in stadi nei quali il brand Iveco, con i loghi Stralis e Trakker, è presente sia sul terreno di gioco sia all'esterno della struttura. Tutto lo stadio parlerà di Iveco tramite i grandi loghi disegnati sul campo e ai suoi bordi, i giocatori faranno il loro ingresso passando attraverso la gigantografia di due Stralis Iveco.

Si tratta di un'iniziativa che lancia l'immagine Iveco presso un pubblico vastissimo, si ipotizza infatti siano oltre 16 milioni i telespettatori che seguiranno gli incontri.

«Questo è solo il preludio - spiega Alessandro Cicchetti, Iveco Marketing Managing Director -, a settembre e ottobre in Francia si svolgeranno i Campionati mondiali dove i "Blacks" saranno i mattatori e il marchio Iveco comparirà al loro fianco fra i grandi protagonisti dello sport».



IVECO E GLI ALL BLACKS IN TV

Il debutto è avvenuto pochi minuti prima della partenza del Gran Premio di Formula 1 di Monaco. Così il brand Iveco ha fatto il suo ingresso anche in televisione. Milioni di telespettatori hanno potuto assistere a uno spot pubblicitario che ha come protagonisti lo Stralis, il nuovo veicolo pesante stradale Iveco, e gli All Blacks, di cui Iveco è Official Global Sponsor.

È la prima volta che Iveco promuove i suoi prodotti di gamma pesante con una campagna televisiva e lo fa a livello europeo, coinvolgendo le televisioni nazionali dei mercati più importanti, quali Francia, Germania, Spagna, Gran Bretagna, oltre naturalmente all'Italia.

Gli spot (*di cui vediamo qui a fianco alcune immagini in sequenza*) sono realizzati dall'agenzia Domino su materiali prodotti da "The Family" con la creatività di Andrea Giorcelli e Pietro Verri della DgtMedia, per la regia di Luca Merli e da Promo Video, per la regia di Tiziano Vuillermoz. La colonna sonora è "O Fortuna" dai Carmina Burana di Carl Orff per l'esecuzione del coro e dell'orchestra sinfonica di Atlanta diretti da Robert Shaw. È possibile vedere lo spot anche collegandosi ai siti www.stralis.iveco.com e www.allblacks.iveco.com.

La campagna coinvolgerà i canali televisivi che trasmettono le gare di Formula Uno in diretta, raggiungendo circa 30 milioni di persone. La programmazione si protrarrà per sei Gran Premi, cioè fino a quello di Germania, in programma sul circuito del Nürburgring. Dopo il debutto nel Gran Premio monegasco lo spot sarà riproposto, da Rai Uno per quanto riguarda l'Italia, in occasione dei GP di Canada, Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna e Germania. Testimonial d'eccezione per la campagna in Italia sarà la show girl Samantha De Grenet.

L'obiettivo principale della campagna è ribadire lo stretto legame tra Iveco e la nazionale neozelandese di rugby, gli All Blacks, comunicando i valori su cui è basata questa collaborazione: *Responsabilità, Determinazione, Affidabilità, Performance e Spirito di Squadra*.



IVECO A FIANCO DI VANESSA FERRARI

Iveco ha annunciato la sponsorizzazione di Vanessa Ferrari, laureatasi Campionessa del Mondo ai recenti Campionati di Aarhus (Danimarca), in cui ha ottenuto, oltre alla medaglia d'oro nel concorso

generale femminile, una doppia medaglia di bronzo nelle prove alle parallele asimmetriche e corpo libero. Iveco è a fianco di Vanessa (*nella foto, la prima a destra*) dalle finali dei Campionati Europei di Ginnastica Artistica, che si sono svolti ad aprile in Olanda, e la accompagnerà sino alla conclusione dei Giochi Olimpici di Pechino 2008.

L'annuncio è stato dato in concomitanza con la conferenza stampa di presentazione del progetto, svoltasi nel Palazzo comunale di Brescia alla presenza del Sindaco Paolo Corsini e del Ministro dello Sport Giovanna Melandri. L'accordo, che coinvolge l'Associazione Sportiva Brixia con la quale Vanessa si allena e gareggia, fa seguito all'iniziativa con cui Iveco,

che ha un'importante sede produttiva a Brescia, ha messo a disposizione del Comune un proprio terreno, contiguo allo stabilimento. Questo spazio sarà destinato alla nuova palestra per la preparazione atletica e tecnica dell'Associazione Sportiva Brixia. Le ginnaste della Brixia Brescia, hanno subito dato prova del loro valore aggiudicandosi il titolo di Campioni d'Italia, per la quinta volta consecutiva. Vanessa Ferrari e le giovani atlete Monica Bergamelli e Paola Galante hanno così testimoniato una supremazia, non solo tecnica, che ha davvero pochi eguali nello sport di alto livello in Italia. La sponsorizzazione riveste un profondo significato per Iveco, i cui valori aziendali sono in perfetta sintonia con i valori della A.S. Brixia e delle sue atlete: determinazione verso il risultato, performance, affidabilità di chi mantiene le promesse, e lavoro di squadra. Sono valori fondamentali per raggiungere risultati ambiziosi, nello sport come nelle attività d'impresa, a prescindere dallo spirito e dalle modalità di espressione delle singole discipline.

Nell'ambito della sponsorizzazione Iveco è anche "Official Carrier" di Vanessa Ferrari e in questa veste fornirà all'Associazione Sportiva Brixia un Daily Combi opportunamente allestito per gli spostamenti della squadra.

ANITA PER IL CAMBIAMENTO



Si è svolta a Roma la 45^a Assemblea Generale di Anita, l'associazione che rappresenta le imprese strutturate di trasporto merci. I lavori hanno preso spunto dalla relazione del presidente Eleuterio Arcese che ha ribadito come l'Anita curi da 63 anni gli interessi delle imprese di trasporto e sia impegnata nella loro crescita dimensionale, imprenditoriale, culturale e competitiva. Per raggiungere questo obiettivo Anita si propone di costruire il "sistema Italia" del trasporto delle merci attraverso l'alleanza fra le diverse realtà aziendali e culture imprenditoriali. Anita invita gli imprenditori italiani a un confronto per realizzare un progetto economico di sviluppo delle imprese e del Paese, rivendicando una politica mirata esclusivamente allo sviluppo delle imprese di trasporto e non più a un sostegno generico delle aziende. L'Associazione opera perché il trasporto italiano possa avere le condizioni per competere con gli altri sistemi di trasporto europei e incidere positivamente nelle definizioni delle politiche europee del trasporto. «L'Anita - ha ribadito altresì il suo Presidente -, sostiene la necessità di costruire un nuovo sistema unitario fra le Associazioni di rappresentanza dell'autotrasporto per dare alle imprese un futuro di crescita e sviluppo». Apprezzato anche l'intervento di Stefano Sterpone, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing. «Tutti i presenti sono titolari di aziende strutturate che si distinguono per organizzazione e alta professionalità - ha detto Sterpone -. Il mio lavoro mi porta spesso a conoscere realtà fuori Italia e, credetemi, le aziende che rappresentate nulla hanno da invi-



diare a quelle degli altri paesi europei. Avreste bisogno di certezze e di regole precise e purtroppo stenta ad affermarsi nel nostro Paese una politica dei trasporti allineata a quella comunitaria.

È per questo che guardiamo con interesse alla legge di riforma per il riassetto dell'autotrasporto. Un impianto normativo più aperto alle dinamiche del mercato, indispensabile per allineare il comportamento delle nostre imprese alla logica europea che vuole i trasporti operanti in un regime di libera concorrenza. È auspicabile che l'attuazione della legge sia la più rapida possibile e che non si disperda nelle pastoie burocratiche».

Molto atteso in chiusura l'intervento del Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, il quale ha ribadito l'importanza dell'autotrasporto nell'economia del Paese. Il ministro ha però ricordato la necessità che le aziende crescano nelle loro dimensioni fino a diventare dei veri e propri operatori logistici. Necessario è poi lo sviluppo di altre forme di trasporto, quali ferrovie e mare, in

modo da creare una rete non esclusivamente dipendente dalla strada. «È in questa ottica che il Piano della Mobilità al quale il Ministero sta lavorando - ha concluso il Ministro Bianchi - conterrà anche interventi rivolti a favorire modalità non alternative alla strada ma complementari. Va garantita insomma una forma di co-modalità in cui ogni sistema di trasporto faccia la propria parte in modo integrato e funzionale».

Da sinistra, il Ministro dei Trasporti Alessandro Bianchi, il Presidente Anita Eleuterio Arcese e il Direttore del Ministero dei Trasporti Clara Ricozzi

TECHNOLOGY DAY: BRIDGESTONE

Nell'ambito dei Technology Day si è svolto di recente un appuntamento speciale con la Bridgestone Corporation. Il colosso di Tokyo, primo produttore mondiale di pneumatici e prodotti in gomma, vanta un fatturato di 25 miliardi di dollari e occupa nel mondo 123 mila dipendenti in 155 stabilimenti dislocati in 26 nazioni. I suoi prodotti sono commercializzati in oltre 150 Paesi; al mondo un pneumatico su cinque è Bridgestone.

La collaborazione commerciale tra Bridgestone e il Gruppo Fiat nasce alla fine degli anni Ottanta e si è gradualmente sviluppata in tutte le aree di prodotto del Gruppo, dai veicoli industriali Iveco alle auto, fino agli intensi otto anni di collaborazione con la scuderia Ferrari Formula 1.

La presentazione Bridgestone, avvenuta tradizionalmente presso il Customer Center Iveco, è stata affidata a Didier Schneider, Vice President Sales, a cui ha fatto seguito l'intervento del Direttore Commerciale Gerry Duffy per quanto concerne l'organizzazione e le varie iniziative nel settore automotive. Di particolare interesse per Iveco e il mondo dell'autotrasporto i "Truck Point" della Bridgestone, ovvero una rete di oltre 2 mila punti assistenziali e commerciali distribuiti in 23 Paesi europei, dei quali 95 in Italia. «Il "Truck Point" è costruito attorno alle esigenze del cliente - ha spiegato Duffy - con l'obiettivo di ridurre i costi, anche quelli amministrativi, migliorare l'efficienza con una particolare attenzione alle flotte, garantire una maggiore sicurezza ai clienti. Il servizio è supportato da un call center operativo 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno con personale multilingue».

L'incontro è quindi proseguito con la presentazione nel dettaglio di vari prodotti, in particolare dei modelli destinati ai veicoli commerciali e industriali.



PAOLO MONFERINO ALLA WORLD REFINERY AND FUEL CONFERENCE



Sfide e opportunità nel mercato globale con riferimento alle emissioni dei veicoli commerciali e industriali è la tematica che Paolo Monferino, Amministratore Delegato di Iveco, ha affrontato nel suo intervento alla World Refinery and Fuel Conference, i cui lavori si sono svolti a maggio a Bruxelles.

Monferino ha presentato l'intricato scenario legislativo dell'Unione Europea, e si è concentrato sulla prossima legislazione relativa alle emissioni dei veicoli industriali che definirà lo standard comunitario Euro 6. L'armonizzazione delle regolamentazioni tecniche a livello globale è stato l'argomento principale dell'intervento, in cui si riconosce come l'accordo di Ginevra sul ciclo di prova armonizzato a livello mondiale abbia ottenuto alcuni risultati eccellenti. Tuttavia, viene rimarcata la necessità di un tempo ragionevole perché l'industria raggiunga una piena armonizzazione, a livello globale, dei livelli di emissioni di NOx utilizzando cicli di prova, strumenti di misurazione e condizionamento equivalenti.

Monferino ha sottolineato come il contributo alla qualità dell'aria richiesto al settore dei veicoli commerciali e industriali debba essere rispettoso del principio del costo/efficiacia, e debba essere verificato anche alla luce di una politica tesa ad una più rapida sostituzione del parco circolante. «Di fatto - ha detto Monferino - l'età media dei veicoli in circolazione è relativamente elevata. In Italia, per esempio, più del 30% degli stessi è

ancora Euro 0. La loro sostituzione con unità a norma Euro 5, prodotte dai costruttori, consentirebbe una massiccia riduzione della quota di emissioni inquinanti nell'ambito dell'autotrasporto».

Mentre si lavora per conseguire questi obiettivi, il prossimo stadio evolutivo della regolamentazione sulle emissioni è la fissazione di limiti di NOx e particolato conseguibili con la tecnologia attuale. «In questo modo - ha continuato Monferino - il vantaggio per tutti gli attori coinvolti consisterebbe in un miglioramento della qualità dell'aria conseguito in tempi relativamente brevi, oltre che alla disponibilità di un lasso di tempo ragionevole per risolvere le rilevanti difficoltà, sul piano tecnico e politico, di una standardizzazione su scala globale».

Monferino ha inoltre sottolineato il nesso tra qualità del combustibile e tecnologie per la riduzione delle emissioni, un aspetto di importanza crescente nelle economie in via di sviluppo.



TECHNOLOGY DAY: GHE GROUP

Il Customer Support Centre Iveco di Lungo Stura Lazio a Torino ha ospitato il Technology Day del Gruppo GHE. Il Gruppo, che coordina le attività di Ellamp Interiors Spa di Bodio Lomnago, in provincia di Varese, e della Happich Fahrzeug- und Industrieteile GmbH di Wuppertal, in Germania, è leader mondiale nella fornitura di allestimenti, sistemi e componenti per interni di bus, treni, metropolitane, veicoli ricreativi e agricoli. GHE serve i principali costruttori di veicoli industriali e autobus oltre ai più importanti costruttori di treni. Dispone di otto stabilimenti produttivi: tre in Germania, due in Repubblica Ceca e quindi Italia, Spagna, Gran Bretagna. In particolare l'italiana Ellamp, fondata negli anni Ottanta, è la società leader nel mercato italiano di interni per bus turistici, di linea e treni. Il suo quartier generale è a Bodio Lomnago (Va) ed è presente con una filiale anche in Spagna. L'evento si è aperto con il meeting tra i Top Management delle due aziende. Erano presenti: Pierfrancesco Corcione, GHE Chief Executive Officer; Nicola Obert GHE Senior Vice President Sales & Marketing; Loris Spaltini, Executive Vice President Purchasing CNH-Iveco; Marco Monticelli, Iveco Vice President External Relations & Communication e Roberto Cibrario, Iveco Senior Vice



President Human Resources e Senior Vice President Special Vehicles. Il Gruppo GHE ha quindi presentato la sua gamma di prodotti organizzando un'esposizione particolarmente mirata che, a fine giornata, ha registrato circa 250 presenze, specialisti del Gruppo erano a disposizione dei presenti per delucidazioni e chiarimenti. Altrettanto seguiti sono stati i seminari tecnici, che si sono alternati durante tutto l'arco della giornata e che hanno coinvolto oltre 180 manager. I temi affrontati hanno spaziato dalla protezione dal sole ai rivestimenti interni fonoassorbenti e isolanti, dai componenti per veicoli urbani e turistici all'uso di botole illuminate per la luce notturna.

Presentiamo tre nuove iniziative legate al Daily e una relativa all'Eurocargo Euro 5 promosse dal Mercato Italia e dalla Rete delle Concessionarie Iveco a favore dei clienti

“E POI C'È CHI HA UN DAILY” DOPPIA OFFERTA

C'è chi lavora per passione. C'è chi lavora perché non può farne a meno. C'è chi lavora perché si diverte a farlo. C'è chi lavora perché non ha altro da fare. C'è chi lavora sempre e chi cerca di farlo il meno possibile. C'è chi lavora sempre pensando ad altro e chi non pensa ad altro che a lavorare. E poi c'è chi ha un Daily. Questa la presentazione della doppia offerta sviluppata a favore dei clienti che vogliono acquistare il Nuovo Daily cabinato.

La prima proposta è relativa a un Daily cabinato allestito con cassone fisso, qualcosa di più di un semplice veicolo commerciale. Robusto, potente, rigorosamente Euro 4, adattabile al più grande numero di missioni e con interni comodi ed ergonomici, è pensato proprio per chi lavora ogni giorno. E si guida con patente B.

Grazie all'offerta, fino al 30 giugno è possibile acquistarlo a soli 274 euro al mese comprensivi di allestimento e sei anni di polizza incendio e furto e polizza patente.

La “polizza patente”, in caso di sospensione della patente di guida, Iveco Finance rimborsa il canone di leasing per tutta

la durata della sospensione della patente fino ad un massimo di 12 mesi; copertura di tutte le spese legali in caso di procedimento penale a seguito di un incidente; rimborso spese per la partecipazione a corsi di aggiornamento per riacquisire i punti persi; rimborso spese in caso, a seguito di perdita totale del punteggio iniziale, sia necessario sostenere un nuovo esame per riottenere la patente di guida.

Inoltre ci sono 2.000 euro di ecoincentivo statale in caso di rottamazione di un veicolo Euro 0 o Euro 1.

Il prezzo promozionale è riferito al modello DAILY 35S10, passo 3000/3450; esclusa Iva, spese di trasporto e messa strada.

La seconda offerta è relativa al Daily cabinato con ruota gemellata allestito con cassone ribaltabile trilaterale a soli 315 euro al mese.

L'offerta è relativa al modello 35C10 e la rata è comprensiva dell'allestimento e di sei anni di polizza incendio e furto e polizza patente.

C'è tempo fino al 30 giugno per approfittarne.

Per maggiori informazioni e per avere un contatto da parte di una concessionaria Iveco è possibile telefonare il numero verde 800.800.288.

"VAN A RUBA!" IL DAILY MINIVAN

"Van a ruba!". Merito dell'imperdibile offerta a soli 235 euro al mese per il Daily Minivan nella versione Comfort. Gli optional previsti per questa versione sono: aria condizionata per guidare nel massimo del comfort, ABS e airbag per viaggiare in tutta sicurezza. Un veicolo capiente e funzionale per garantire un ottimo servizio anche con i carichi più difficili. Motori Euro 4 per rispettare le norme più restrittive adottate in città. Agile per manovrare in tutte le situazioni di traffico, con cambio sulla plancia per una maggiore abitabilità interna. Design di Giugiaro per abbinare funzionalità ed estetica.

Anche in questo caso sono offerti sei anni di assicurazione furto e incendio e la "polizza patente" che comprende il rimborso del canone di leasing fino a un massimo di 12 mesi in caso di sospensione della patente di guida; copertura di tutte le spese legali in caso di procedimento penale a seguito di un incidente. Rimborso spese per la partecipazione a corsi di aggiornamento organizzati da autoscuole per riacquistare i punti persi oppure se, a seguito di una perdita totale dei punti, si renda necessario sostenere un nuovo esame per riottenere la patente di guida. L'offerta è riferita al modello Daily Minivan Comfort 29L10V 3000/HI esclusa Iva, spese di trasporto e messa su strada. Anche in questo caso per maggiori informazioni e per avere un contatto da parte di una concessionaria Iveco è possibile contattare il numero verde 800.800.288.

EURO CARGO EURO 5, LO GUIDI SUBITO, LO PAGHI NEL 2008

La tutela dell'ambiente è una priorità assoluta sia per Iveco sia per i professionisti del trasporto, ancor più per quelli che operano nel medio raggio e nei centri urbani, in cui sono entrate in vigore disposizioni legislative che impongono limiti sempre più restrittivi. Al momento dell'acquisto di un veicolo è quindi importante ragionare e fare delle scelte in prospettiva, per garantire all'investimento un valore anche negli anni successivi. Questa opportunità è offerta dalla promozione che le Concessionarie Iveco propongono per l'Eurocargo Euro 5 fino al 30 giugno. Grazie a questa campagna si potrà acquistare subito un veicolo di ultima generazione Euro 5 e iniziare a pagarlo nel gennaio 2008, cioè solo un anno prima che le norme Euro 5 diventino operative. Quindi un doppio vantaggio: disporre subito di un veicolo in linea con le nuove normative e realizzare un investimento che manterrà il suo valore anche nei prossimi anni. L'offerta è valida per

un finanziamento fino a 40 mila euro a tasso fisso (Tan 5,9%, Taeg 6,2% - 36 mesi, spese di gestione pratica 220 euro + bolli, salvo approvazione Iveco Finanziaria). La ricchezza della gamma Eurocargo offre ampie possibilità di scelta, è questa infatti una delle ragioni del suo successo che lo hanno eletto leader di mercato in Italia e in Europa. Le altre carte vincenti sono la facilità di allestimento, i costi di esercizio contenuti, la qualità del prodotto e il comfort di guida. Tutte valen-

ze ulteriormente esaltate dai nuovi Eurocargo Euro 5 dove i nuovi motori Tector, attraverso la tecnologia SCR, presentano una generale crescita di coppia e potenza con positive ricadute in termini di prestazioni e consumi. Ma soprattutto Eurocargo è il primo veicolo della categoria con la leva di comando del cambio sulla plancia. Inoltre l'adozione del servoshift, migliora infatti in maniera determinante la manovrabilità e la leggerezza di tutti i cambi di velocità Iveco.



NUOVO EURO CARGO EURO 5.



SCEGLI IVECO,
IL PRIMO A DARTI
UN MOTORE EURO 5.

Chi sceglie Iveco ha i suoi vantaggi:
- Eurocargo è il primo veicolo commerciale Euro 5, in anticipo sui tempi della normativa antinquinazione.
- Grazie al motore Euro 5, migliorano le prestazioni e si rispettano le norme più restrittive di tutti i centri urbani.

Nuovo Stralis Tributo all'eccellenza



Ci guidano gli stessi valori

