

# Camion & Servizi

**IVECO E L'INNOVAZIONE**  
**ECODRIVE TEST**  
**ECODAILY 7 T**

[WWW.CAMION-SERVIZI.IT](http://WWW.CAMION-SERVIZI.IT)

RICEVI  
MAGGIORI  
INFORMAZIONI



<b>&amp; focus</b> <b>4</b>	<b>&amp; prodotto</b> <b>14</b>	<b>&amp; primo piano</b> <b>22</b>	<b>&amp; rete</b> <b>34</b>
--------------------------------	------------------------------------	---------------------------------------	--------------------------------



**Intervista a Paolo Monferino**

L'Amministratore Delegato Iveco illustra i quattro pilastri su cui si basa il piano industriale Iveco fino al 2014



**ECODrive Test in Germania**

Oltre 200 km nella Foresta Nera per provare Stralis, Eurocargo ed ECODaily con i cambi automatizzati ZF



**ECODaily 7 t: il Multimission**

La gamma leggera Iveco si completa con un nuovo modello che offre maggiore carico utile per svariate mission



**Concessionaria ATL Spa: un presidio montano**

Incastonata tra le Alpi e il lago di Como, il dealer di Colico provvede al presidio di un vasto territorio

**8 E3: Energia, Efficienza, Ecologia**

**32 A Scuola di Guida Economica**

**20 Stralis "Fiat Yamaha Team Limited Edition"**

**26 Overland 12: la più dura**

**Rubriche**

**30 Iveco Customer Service**

**36 Protagonisti**

Pe.Tra Srl

TCT Spa

Palletways Italia Spa

**42 News**



DIRETTORE RESPONSABILE SILVIA BECHELLI COMITATO EDITORIALE FRANCO MINIERO, MARCO MONTICELLI, OTTAVIO GIOGLIO, FRANCESCO ORIOLO COMITATO DI REDAZIONE ALBERTO MONDINELLI (REDAZIONE), ALESSANDRA CELESIA, FEDERICO GAIAZZI, MARCO MONACELLI, MALURIZIO PIGNATA COLLABORATORI BARBARA BARBIERI, MIHAI RADU DADERLAT, BRUNO GIANOLLA, GIUSEPPE LISO, MARIA VITTORIA LOI, DOMENICO NASTASI, ELISA PIANO, LUCA SRA EDITORE SATIZ SRL, VIA POSTIGLIONE, 14, 10024 MONCALIERI (TO) REDAZIONE THE EDITOR, VIA SAN MAURIZIO 48, 24065 LOVERE (BG), TEL. 035.961.868, FAX 035.509.6958, E-MAIL INFO@THEEDITOR.IT STAMPA ILTE - MONCALIERI (TO) REGISTRAZIONE TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000 È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



L'innovazione è stato il tema portante di un evento stampa internazionale Iveco per presentare l'intera gamma di modelli ecologici di cui dispone, dimostrando la grande vitalità nello sviluppo di trazioni alternative e veicoli tecnologicamente avanzati per un trasporto sostenibile. Un impegno concreto che si protrae fin dagli anni Ottanta quello di Iveco; ma per far decollare il mercato dei veicoli a basso impatto ambientale e renderli accessibili è opportuno che le Istituzioni diventino finalmente parte attiva nel processo di rinnovamento di un parco circolante estremamente inquinante. È questo il messaggio di fondo lanciato durante l'incontro.

L'impegno di Iveco si traduce anche in importanti obiettivi strategici, come spiega nella nostra intervista l'Amministratore Delegato Paolo Monferino che, in linea con la strategia di Gruppo Fiat, anticipa con la massima trasparenza il piano industriale dell'azienda fino al 2014.

Uno sguardo al futuro, con idee molto chiare e precisi riscontri immediati. Come il lancio di ECODaily 7 t, una nuova soluzione di trasporto per tutte quelle mission in cui è necessario un veicolo robusto, agile e, allo stesso tempo, con maggiore carico utile. La tutela dell'ambiente ha portato allo svolgimento dell'ECODrive Test in Germania, svoltosi in partnership con ZF, fra fitti boschi e verdi vallate della Foresta Nera e il Lago di Costanza, un evento per il quale le emissioni di CO2 generate sono state compensate contribuendo alla tutela delle aree boschive del Parco Rio Vallone in Lombardia aderendo al progetto Impatto Zero® di Lifegate. Economia ed ecologia sono quindi i due must della strategia Iveco che pone sempre il cliente al centro del suo mondo. In questo contesto si inseriscono i corsi di guida economica organizzati e proposti per autisti e operatori del trasporto che vogliono migliorare lo stile di guida, ottimizzando consumi e redditività nella totale sicurezza. A tutela del cliente infine Iveco adotta un nuovo sistema per garantire l'originalità dei propri ricambi, indispensabili per una corretta gestione del veicolo. Completano questo numero le storie di aziende leader in Italia e all'estero che, con i loro successi, aprono spiragli di ottimismo a fronte di una situazione economica in lenta ripresa.

All'insegna dell'innovazione, la copertina e alcuni articoli di Camion & Servizi ospitano il QR Code, un codice bidimensionale per il trasferimento rapido delle informazioni a tutti i possessori di smartphone, un nuovo modo scelto da Iveco per comunicare con i propri clienti.

**Silvia Becchelli**





# IVECO 2010-2014

**Ripresa del mercato e nuovi prodotti in Europa, crescita in America Latina, sviluppo di Bus e Special Vehicles e la presenza sempre maggiore in Cina: ecco i quattro pilastri su cui si basa il piano industriale dell'azienda**

di Maurizio Pignata

**L**a stampa internazionale ha incontrato recentemente l'Amministratore Delegato Iveco Paolo Monferino nell'ambito di un importante evento che ha messo in luce le strategie di un'azienda fortemente impegnata nello sviluppo dei suoi prodotti e nella tutela dell'ambiente all'insegna dell'innovazione.

**C&S.** *Iveco ha programmi molto importanti per il futuro ma non possiamo ignorare la pesante crisi mondiale che ha avuto investito anche l'autotrasporto dalla seconda metà del 2008. Innanzitutto come ha reagito Iveco?*

**Monferino.** Con pochissime eccezioni, i nostri mercati hanno registrato purtroppo una contrazione senza precedenti, che ci ha costretto a utilizzare tutte le possibili leve di flessibilità, semplicemente per sopravvivere. Dal 2004 al 2008 abbiamo raggiunto o superato tutti i target finanziari che ci eravamo dati, con la sola eccezione del 2009. Fra i nostri concorrenti europei tuttavia abbiamo fatto registrare una delle migliori prestazioni e sono stati gli analisti internazionali a dire che ciò ha dimostrato quanto Iveco sia "strutturalmente" solida.

**C&S.** *Quali strategie pensate di mettere in atto per i prossimi anni?*

**Monferino.** L'ampiezza del nostro portafoglio prodotto è uno degli elementi che ci hanno consentito di sopportare meglio di altri l'impatto della crisi e rappresenta il punto di partenza del nostro nuovo viaggio verso un obiettivo di redditività a due cifre. Per gli sviluppi futuri al 2014 abbiamo identificato "4 pilastri". Il nostro obiettivo primario è quello di incrementare ulteriormente la nostra competitività sia in Europa Occidentale sia in Europa Orientale, con un portafoglio prodotto migliorato, e in parte rinnovato, sfruttando al massimo i benefici del programma World Class Manufacturing, in atto presso tutti i nostri Stabilimenti, finalizzato a ridurre ogni tipo di difetto o spreco nelle nostre aree industriali con grande coinvolgimento e impegno del personale addetto. In secondo luogo, continueremo a sviluppare le nostre attività in America Latina e, terzo pilastro, il business dei veicoli speciali e le nostre attività legate agli autobus. Infine, sfrutteremo al meglio il nostro posizionamento di eccellenza sul mercato cinese.

**C&S.** *Assunto che gradatamente, entro il 2014, la situazione dei Mercati europei possa tornare ai livelli della pre-crisi, quali sono le strategie di Iveco?*

**Monferino.** Siamo convinti

che nell'arco temporale del piano al 2014 la domanda di trasporto stradale in Europa, notoriamente correlata all'andamento del PIL, riprenderà a crescere e i volumi di mercato torneranno a un livello prossimo a quello precedente alla crisi economica. In altre parole, siamo convinti che il trasporto stradale, grazie alla propria flessibilità, continuerà a essere l'asse portante del trasporto europeo.

La domanda di veicoli commerciali e industriali sarà positivamente influenzata dalla necessità di rinnovare il parco circolante, anche per motivi ambientali, e dall'introduzione di Euro VI, il nuovo standard di emissioni che entrerà in vigore a partire dal 2014. Tra i fatti rilevanti del nostro futuro, c'è sicuramente un'ulteriore concentrazione degli operatori del trasporto, dei nostri clienti, anch'essi sottoposti a forti pressioni sui costi e alla ricerca di economie di scala. Tutto ciò richiederà ai costruttori di migliorare i propri standard di servizio, anche con l'introduzione di cambiamenti rilevanti nell'assetto delle reti distributive e di assistenza.

Ci aspettiamo perciò una graduale ripresa della domanda di veicoli commerciali, per tornare approssimativamente ai volumi del 2008 nel 2014, senza però raggiungere il picco storico toccato dal nostro settore nel 2007. Secondo le nostre previsioni, ciò avverrà sia in Europa Occidentale sia in Europa Orientale, seppure a ritmi diversi. La crescita media annua che abbiamo previsto per l'Europa Occidentale tra il 2009 e il 2014 è infatti intorno all'8%, mentre per l'Europa Orientale è del 12%. Questi livelli di crescita sono in linea con le previsioni degli analisti e dei nostri concorrenti.

In questa prospettiva di mercato, il nostro obiettivo è di riguadagnare quota, grazie al rinnovo del portafoglio prodotto e a un sempre più elevato livello qualitativo dei nostri prodotti e servizi. Il nostro target è di tornare alla quota di mercato che

**"Ci aspettiamo una graduale ripresa della domanda, per tornare ai volumi del 2008 nel 2014"**





Nella pagina precedente lo Stralis, qui l'Eurocargo e sotto il Vertis, veicolo di gamma media sviluppato dal Centro di progettazione brasiliano di Sete Lagoas. Nella pagina a fianco, sopra, il modello cinese Genlyon e, sotto, l'ECODaily Electric

Iveco aveva fatto registrare nel 2007 sia in Europa Occidentale sia in Europa Orientale, con la sola eccezione del segmento dei medi in Europa Orientale, nel quale intendiamo mantenere la nostra già importante quota attuale in un mercato fortemente competitivo.

L'allargamento dell'offerta di prodotto e della presenza nei mercati africani e mediorientali è importante nella nostra strategia di sviluppo. La previsione è che questi mercati crescano con un ritmo superiore alla media. Abbiamo già programmato importanti investimenti nella rete distributiva di quest'area, con l'obiettivo di aumentare del 60% i punti vendita nei paesi per noi più importanti.

Dal lato della produzione, saremo in grado di raggiungere i volumi previsti con le attuali capacità produttive disponibili, senza bisogno di investimenti aggiuntivi, nei nostri stabilimenti in Italia, Spagna e Germania. Grazie al pieno sfruttamento dei benefici del programma World Class Manufacturing ci aspettiamo efficienze medie annue pari al 7% in ogni anno del Piano. Di conseguenza, manterremo i costi fissi al livello del 2009 incrementando di due volte e mezzo i volumi produttivi da oggi al 2014.

**C&S.** Secondo pilastro, crescita in America Latina, quali i programmi?

**Monferino.** L'America Latina è diventata uno dei mercati strategici per Iveco. Il Brasile è un Paese decisamente promettente nel nostro settore, anche grazie alle sue favorevoli prospettive macroeconomiche. In uno scenario di sostanziale crescita, Iveco ha pianificato quindi l'introduzione di importanti cambiamenti alla propria attuale offerta di prodotto, l'unica già oggi allineata con quella europea. Il line-up prodotto sarà completamente rinnovato, verranno importati nuovi veicoli dalle joint venture cinesi e sarà sviluppato localmente un nuovo veicolo di gamma media, il Vertis, basato anch'esso su una



piattaforma cinese. Sfruttando le significative opportunità di crescita in un mercato in fase espansiva, Iveco ha l'obiettivo di migliorare la propria quota di mercato in tutti i segmenti, grazie al completo rinnovo dell'offerta di prodotto, ad un miglior posizionamento del brand e portando a termine

il piano di sviluppo della rete di distribuzione lanciato nel 2007, che prevede di far crescere del 50% i nostri punti di vendita e assistenza sul territorio entro il 2014.

**C&S.** Terzo pilastro, rafforzamento di Special Vehicles e Autobus, come?

**Monferino.** Insieme agli autobus, i veicoli speciali rappresentano un settore importante nella nostra strategia di specializzazione di prodotto. Intendiamo far leva sui successi di prodotti lanciati di recente, in

particolare nei business della Difesa e dell'Antincendio, per consolidare la presenza sui nostri mercati tradizionali e per svilupparla in nuovi. Il contratto siglato lo scorso dicembre con il Ministero della Difesa brasiliano è, a questo proposito, particolarmente significativo: con un volume di vendita di 2 miliardi e mezzo di euro, rappresenta una pietra miliare per lo sviluppo della strategia del nostro business dei veicoli per la difesa.

Nel segmento dell'Antincendio, l'obiettivo è di mantenere la nostra leadership nella fornitura di scale e, con l'allargamento della nostra gamma con veicoli specializzati per gli interventi di emergenza negli aeroporti, vogliamo conquistare un nuovo segmento, consolidando la nostra leadership globale in questo settore. Inoltre, il settore Astra dei veicoli cava cantiere e per le costruzioni beneficerà dalla ripresa prevista del settore.

La razionalizzazione della gamma prodotto è essenziale per il business degli autobus nei prossimi anni. Il nostro obiettivo è quello di standardizzare i nostri prodotti e di ridurre significativamente il costo. L'attuale configurazione dell'assetto produttivo di autobus necessita di un ribilanciamento, in modo da poter ottenere il massimo dell'efficienza attraverso l'applicazione del programma World Class Manufacturing anche a tutti gli stabilimenti autobus dell'Iveco. Nuovi Citybus saranno inoltre introdotti per competere nei mercati "non domestici". Per rispondere in maniera efficace ai bisogni dei clienti stiamo infine pianificando la realizzazione di canali di vendita diretti in alcuni mercati importanti. L'obiettivo esplicito di queste azioni è quello di guadagnare quota di mercato in Europa occidentale, raggiungendo una penetrazione intorno al 20% in ogni gamma prodotto.

**C&S.** Quarto pilastro: quali sono le opportunità offerte dalla posizione di leadership di Iveco in Cina?

**Monferino.** Saic, uno dei tre più grandi produttori cinesi nel settore automotive, è nostro partner nell'implementazione della nostra strategia. Iveco può contare su di una gamma veicolare e su un'offerta competitiva di motori completamente prodotti in Cina.

Naveco, di cui deteniamo il 50% delle azioni e che è stata costituita oltre quattordici anni fa, offre il Power Daily e la gamma dei veicoli leggeri e medi Yuejin.

Nel settore dei pesanti, Saic-Iveco Hongyan Commercial Vehicle, di cui Iveco e Saic detengono insieme il 67% del capitale, è in grado di offrire una gamma di prodotto completa, inclusi chassis di veicoli rigidi ed articolati. Saic-Iveco FPT Hongyan, consolidata linea per linea da FPT, è stata infine costituita per produrre motori diesel high-tech a basse emissioni nel mercato cinese.

La Cina giocherà un ruolo importante nel nostro piano per tre diversi motivi. In primo luogo per le crescenti dimensioni del mercato interno: praticamente tutte le previsioni convergono su una stima di volumi superiori ai 3 milioni di veicoli nel 2014. Secondo, per la possibilità di espandere la nostra attuale offerta di prodotto, soprattutto per l'esportazione sui

**"Iveco, dal 2004 fino ad oggi con la sola eccezione del 2009, ha sempre raggiunto o superato i target che ci eravamo dati e ho piena fiducia che farà lo stesso con quanto previsto dal nuovo piano"**

mercati internazionali. Terzo, per la possibilità di sfruttare un'importante base di fornitori localizzati intorno alle nostre joint venture il cui obiettivo è di vendere più di 200 mila veicoli nel 2014 generando un fatturato superiore ai 3 miliardi di euro.

**C&S.** In conclusione, quali sono gli obiettivi economici di Iveco da oggi al 2014?

**Monferino.** Per quanto concerne il conto economico di Iveco, l'obiettivo è quello di raggiungere una redditività a due cifre nel 2014 con un fatturato intorno ai 12 miliardi di euro. Le condizioni di mercato previste ci consentiranno di passare dall'1,5% di ritorno sulle vendite del 2009 al 3-3,5% nel 2010 in

un mercato ancora in crisi, per arrivare nel 2014 al 10%. Ho detto all'inizio che Iveco, dal 2004 fino ad oggi con la sola eccezione del 2009, ha sempre raggiunto o superato i target che ci eravamo dati e ho piena fiducia che farà lo stesso con quanto previsto dal nuovo piano.



# E3 ENERGIA, EFFICIENZA, ECOLOGIA

Iveco sottolinea il suo impegno a fianco dei propri clienti per una mobilità sicura, ecologica ed efficiente sviluppando soluzioni tecnologiche all'insegna dell'innovazione

di Silvia Becchelli



**L**a tutela dell'ambiente e la redditività dei propri clienti fanno parte del DNA di Iveco. L'azienda fin dagli anni Ottanta sviluppa nuove tecnologie mirate alla riduzione delle emissioni inquinanti con investimenti importanti ad ampio spettro.

«Iveco ha sempre anticipato le normative imposte dall'Unione Europea introducendo nuove tecnologie per l'ambiente - ha spiegato Marco Monticelli, Iveco Vice President External Relations, alla platea di giornalisti convenuti da tutta Europa per conoscere le iniziative dell'azienda sul tema dell'innovazione -. Nel corso degli ultimi vent'anni Iveco ha contribuito allo straordinario miglioramento degli standard ecologici dei motori diesel. Se confrontiamo le emissioni Euro VI con i valori del 1992, il balzo è incredibile: -95% di NOx e -97% di particolato. L'azienda è stata pioniera anche nel campo delle trazioni alternative presentando nel 1986 il primo Daily Elettrico. Già in quegli anni la strategia era quella di dare una dimensione sostenibile al trasporto e alla mobilità».

Iveco dispone oggi di un'offerta completa di veicoli ecologici per l'intera gamma prodotta con motorizzazioni diesel EEV, a metano e trazioni elettrica e ibrida. Non semplici prototipi, ma modelli a listino, quindi commerciabili dopo aver superato field-test presso clienti internazionali quali FedEx o Coca Cola, che li hanno utilizzati per mesi nei loro normali servizi distributivi.

«Come sappiamo bene, riduzione del CO2 significa efficienza energetica - ha proseguito Monticelli -: questo fa sì che ancora una volta il fattore chiave sia il cliente, da sempre al centro dell'attenzione Iveco. È il cliente infatti a decidere il successo, l'idoneità e la sostenibilità economica di una tecnologia o di un prodotto. Dato che il trasporto è un business altamente esposto alla concorrenza, il fattore decisivo è il costo totale di possesso. Un nuovo scenario che sta ridefinendo il concetto stesso di trasporto e disegnando così le linee guida del suo futuro».

## “IL MOTO È CAUSA D'OGNI VITA”

Dalla citazione di Leonardo da Vinci prende spunto l'intervento con la stampa di Franco Miniero, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing. «Un principio che è alla base di tutta l'azione di Iveco - spiega -, il trasporto delle persone e delle merci è l'energia vitale che fa muovere il mondo. Crediamo che alla base della crescita economica ci sia sempre



l'energia, in senso materiale e metaforico: *energia positiva, pulita e sostenibile*.

La mobilità sostenibile è al tempo stesso un fattore di sviluppo e un fattore competitivo. Iveco ha percorso i tempi in questo campo, e in questo modo sta ottenendo risultati importanti, in termini di impatto ambientale e di vendite. Sempre più clienti richiedono i nostri veicoli ecologici. Le nostre proiezioni dicono che a fine 2010 un terzo dei veicoli medio-pesanti e circa il 20% del totale ven-

Sotto, Franco Miniero, Iveco Senior Vice President Sales & Marketing. Sopra, lo schieramento dei veicoli a trazioni alternative Iveco. Nella pagina a fianco, lo Stralis AD260S27/PS CNG alimentato a metano





deve avere a disposizione una tecnologia evoluta, affidabile e accessibile e infine, ma non meno importante, non deve pagare da solo il maggior onere di una scelta che è desiderabile per tutta la collettività. Qui le istituzioni nazionali ed europee possono e debbono contribuire creando incentivi e vantaggi fiscali.

È necessario innescare un circolo virtuoso tra aumento dei volumi prodotti, riduzione dei costi industriali e maggiore accessibilità dei veicoli ecologici. L'innescato di questo processo potrebbe essere aiutato da un intervento del legislatore, in qualche caso anche "a costo zero". Per esempio: un veicolo ibrido o a metano oggi è penalizzato dalla maggior tara rappresentata dal motore elettrico, dalle batterie o dalle bombole. Se la normativa escludesse questo peso aggiuntivo dal conteggio della massa totale a terra, si aumenterebbe istantaneamente l'appeal commerciale dei veicoli ibridi. Una legge di questo genere è già in vigore in Francia, ed è allo studio in altri Paesi come l'Italia e la Spagna, ci auguriamo che diventi presto una norma europea.

La legislazione dovrebbe allinearsi a un principio molto semplice: non ci può essere sostenibilità ambientale senza sostenibilità economica. Da parte sua, Iveco sta lavorando con impegno sugli altri due fattori: l'ampiezza dell'offerta e la sperimentazione "a largo raggio" di tecnologie ecologiche diverse. Iveco è l'unico costruttore con un così ampio spettro di soluzioni disponibili, tutte verificate sul campo in situazioni d'uso reale. Le nostre motorizzazioni diesel EEV sono disponibili su tutte le gamme di veicoli, compresi gli autobus, e lo stesso vale per le versioni Natural Power (CNG e bi-fuel CNG/benzina). Su ECODaily stiamo sperimentando anche un'inedita soluzione a idrometano, in grado di utilizzare fino al 30% di idrogeno in un sistema di combustione tradizionale.

Per quanto riguarda l'ibrido, abbiamo adottato la soluzione parallela per i veicoli da trasporto commerciale (come l'Eurocargo) e la soluzione ibrida seriale per missioni urbane come il trasporto pubblico di linea. L'anno scorso è stato lanciato l'ECODaily Electric che è a listino, acquistabile attraverso la rete Iveco.

Iveco è l'unico produttore a offrire una gamma di soluzioni eco-friendly ampia, versatile e capace di rispondere ai bisogni concreti dei clienti. Una gamma di cui da oggi fa parte a tutti gli effetti l'Eurocargo Hybrid, un veicolo nuovo, ma già ampiamente sperimentato con test in condizioni operative reali».

dite Iveco in Europa Occidentale sarà rappresentato da veicoli EEV (*Enhanced Environmentally Friendly Vehicles*) ovvero il livello di normativa ecologica più severo oggi presente in Europa. I veicoli sostenibili confermano il loro valore nel tempo, e questa è una ragione di più per scegliere Iveco. L'ecologia è uno dei fattori alla base della nostra buona performance in un mercato ancora difficile, sempre in Europa Occidentale, a fronte di un calo delle vendite del 10% nel primo quadrimestre, Iveco tiene più della media di mercato, e cresce di quasi un punto di quota rispetto allo stesso periodo del 2009. Ancora una volta, protagonista è l'ECODaily che ha superato i 56 mila ordini a un anno dal suo lancio. Un veicolo che deve i suoi buoni risultati anche alle nuove versioni "superecologiche" 3,0 litri Natural Power e diesel EEV. Tutto questo dimostra che l'industria automotive ha un ruolo fondamentale nello sviluppo di un mercato sostenibile».

#### VANTAGGI PER IL CLIENTE

«Ma che cosa serve per far decollare il mercato dei veicoli ecologici e (in prospettiva) delle trazioni e delle alimentazioni alternative? - si è chiesto Miniero - Una scelta di campo astratta non basta: per dare slancio alle nuove tecnologie ecologiche occorre creare vantaggi concreti per il cliente. E i vantaggi devono essere di tre tipi: deve poter scegliere in una gamma di offerta quella più adatta al suo ambito di business;

#### EUROCARGO HYBRID: ESEMPIO DI APPROCCIO PRAGMATICO

«Iveco ha un approccio pragmatico - ha proseguito Miniero -. Non sono state fatte scelte "a priori" per questa o quella tecnologia: misuriamo tutte le soluzioni in base a tre criteri oggettivi: vantaggio per il cliente e per il suo business, risparmio energetico e miglioramento reale dell'ambiente. Per esempio, Eurocargo Hybrid consente una riduzione di consumi del 25% con corrispondente diminuzione delle emissioni di CO2.

Il mercato risponde al nostro stimolo, le vendite di Eurocargo Hybrid sono già iniziate e poche settimane fa la municipalità di Barcellona ha ordinato una flotta di questo veicolo da adibire ai servizi della città spagnola. Iveco crea e mette sul mercato prodotti ad alto contenuto di innovazione per contribuire all'evoluzione di nuovi paradigmi di trasporto. Lavoriamo per costruire il futuro. Riteniamo che per il nostro settore la ripresa sia già iniziata. E che sia guidata da due fattori: l'aumento della crescita globale

#### CRF: INNOVAZIONE PER MESTIERE

«Da chi fa innovazione per mestiere ci si aspetta una raffinata capacità di previsione di tutte le conseguenze e di tutti gli sviluppi delle tecnologie - ha spiegato Nevio Di Giusto, CEO & General Director del Centro Ricerche Fiat (CRF) -. Quasi una "sfera di cristallo" tecnologica dove leggere il nostro futuro. Il compito dell'innovazione è "rendere visibile l'invisibile per spiegare l'inspiegabile". In realtà, all'innovazione si chiede anche qualcosa di molto concreto: dare risultati. A maggior ragione per il Centro Ricerche Fiat, uno dei più grandi centri privati del mondo e il più grande in assoluto nel settore automotive. Il nostro compito è rendere l'innovazione disponibile, portarla sul mercato e farla diventare un fattore competitivo per tutto il mondo Fiat. La sfida di oggi è fare innovazione in modo sempre più efficiente in linea con i valori del Gruppo Fiat: attenzione per l'ambiente, sicurezza e responsabilità sociale. Come Centro Ricerche Fiat abbiamo un ruolo difficile e ambizioso che svolgiamo con il contributo di 800 persone, grazie al nostro legame strategico con tutti i Settori del Gruppo Fiat e alla nostra partnership con oltre 1.000 realtà industriali e accademiche. Un patrimonio che ci ha portati a firmare come CRF oltre 900 invenzioni e a detenere 2.800 diritti di brevetto in tutto il mondo».



Sopra, l'ECODaily Electric per le vie di Torino e, nella pagina a fianco, l'Eurocargo Hybrid, il nuovo modello di Iveco a trazione mista diesel ed elettrica



(anche se ancora contenuto) genera una maggiore domanda di trasporto e di conseguenza riprende la sostituzione del parco circolante, prima ritardata dalla crisi. Nei prossimi anni, l'introduzione della normativa Euro VI accelererà questo processo. Rendere il trasporto più ecologico ed efficiente è la sfida del secolo e, come Iveco e come Gruppo Fiat, abbiamo già fatto molta strada. Abbiamo fiducia che tutto questo venga riconosciuto dai clienti e dagli opinion leader, per prendere ancora più slancio e accelerare ulteriormente».

### ANTICIPARE I BISOGNI

«L'obiettivo dell'innovazione è anticipare i bisogni del cliente - ha spiegato Giandomenico Fioretti, Responsabile Innovazione e Trazioni Alternative -. Attraverso l'analisi dello scenario in cui opera il mondo del trasporto è possibile ipotizzare gli avvenimenti futuri nel medio-lungo periodo. In questa fase di studio si affrontano, per esempio, temi quali il cambiamento climatico, la disponibilità delle risorse, l'evoluzione della mobilità, i nuovi bisogni, l'evoluzione della concorrenza, le regolamentazioni, la domanda del cliente e le nuove tecnologie.

Da queste proiezioni vengono definite delle strategie di ricerca, definite *Roadmap di innovazione* e da qui le *Priorità di intervento*. Una roadmap è quindi un piano che raggruppa gli obiettivi a breve, medio e lungo termine e include specifiche soluzioni per raggiungere tali obiettivi».

Le roadmap sviluppate dal Comitato Innovazione affrontano gli argomenti più importanti dello scenario tecnologico: dalla sicurezza al comfort degli interni dei veicoli, dall'estetica esteriore alle tecnologie telematiche, dai lubrificanti ai combustibili.

«Per esempio la *Roadmap dei Combustibili* - ha ricordato Fioretti - assume il *Diesel* come riferimento perché continuerà anche nei prossimi decenni a essere il carburante principale. Per questo motivo il primo obiettivo è sviluppare soluzioni per il *Diesel Pulito*. Il *Metano* rimarrà per anni l'alternativa più concreta al Diesel, soprattutto per le applicazioni cittadine.

Inoltre, le politiche per la gestione dei rifiuti urbani renderanno il *Biometano* progressivamente disponibile per la mobilità delle persone e delle merci, avviando così una pratica non solo sostenibile, ma anche virtuosa. Il *Biodiesel* ha dato prova dei suoi limiti e presto



sto verrà superato dai *Biocombustibili di Seconda Generazione* che derivano da una varietà più ampia di materie prime (quali alghe e rifiuti) non in conflitto con la filiera alimentare: possono ridurre le emissioni di gas serra fino al 95% e hanno caratteristiche chimico-fisiche persino superiori al Diesel di origine fossile. *L'idrogeno* puro rimane, invece, una soluzione di lungo periodo che riguarderà le generazioni future».

Nella pagina a fianco, L'ECODaily 35S14 a Idrometano e, qui sopra, il modello 50C14G a metano. Sotto, lo schieramento dei veicoli in prova

## UNA GAMMA COMPLETA A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Dall'ECODaily allo Stralis a metano, passando per la novità Eurocargo Hybrid, tutta la gamma Iveco è disponibile con trazioni alternative a basso impatto ambientale, addirittura zero per gli elettrici.

ECODaily Electric è alimentato a batterie con un motore elettrico di tipo asincrono trifase comandato da un inverter che ha il compito di muovere direttamente il veicolo e recuperare energia durante la fase di frenata. È disponibile nelle versioni 35S (furgone, combi o cabinato) e 50C (furgone e cabinato), equipaggiate con due motorizzazioni differenti: 30kW nominali per il modello 35S e 40kW nominali per il modello 50C. Il veicolo è equipaggiato da due e fino a quattro batterie e raggiunge una velocità massima di 70 km/h per un'autonomia che varia da 90 km a 130 km, in base al numero di batterie e alla mission.

Il sistema adottato dall'ECODaily Hybrid è invece ad architettura parallela: il motore diesel e il generatore elettrico vengono utilizzati contemporaneamente o indipendentemente sotto la supervisione di un computer di controllo. Il motore termico è il più piccolo della gamma, in caso di richiesta di coppia aggiuntiva entra in funzione anche il generatore elettrico. Il motore diesel è il 2,3 litri di 116 CV e quello elettrico è da 32 kW, il cambio è l'automatizzato Agile.

Il più richiesto dal mercato è però l'ECODaily a metano dove l'offerta è molto ampia: si può scegliere tra ruote singole o gemellate con diverse soluzioni di passo e di tetto e massa totale a terra da 3,5 a 6,5 t. Oltre a furgoni e cabinati, sono

in gamma anche versioni con cabina 6+1. Comune a tutti i modelli è il motore F1C CNG: 3 litri turbo con intercooler, 4 cilindri e 16 valvole, che può essere abbinato a un cambio manuale a sei marce o automatizzato Agile.

Il motore, derivato direttamente dalla versione diesel, assicura 140 cavalli, una coppia di 350 Nm praticamente costante da 1.500 a 2700 giri/min e un'elevata affidabilità.

Presentato recentemente anche il prototipo dell'ECODaily 35S14 a idrometano dotato di un motore da 3,0 litri e 136 CV che ha confermato la bontà di questa soluzione con prestazioni di tutto rispetto in ogni condizione.

A listino, quindi acquistabile da poche settimane, è l'Eurocargo Hybrid, offerto nella versione da 7,5 o 12 t di MTT, entrambe equipaggiate con un propulsore a 4 cilindri in linea Euro 5 della gamma Tector da 118 kW. Il motore termico è accoppiato a un motore elettrico da 44 kW, in grado di erogare una coppia massima di 420 Nm. La catena cinematica è completata da un cambio robotizzato Eaton a 6 rapporti, utilizzabile sia in modalità totalmente automatica che con funzione sequenziale. Uno degli aspetti più interessanti di questo veicolo è la riduzione dei consumi, in particolare sui percorsi urbani a basse velocità con frequenti fermate e ripartenze. Merito del motore elettrico, utilizzato nelle fasi di partenza da fermo (fino a 5-10 km/h) e per l'accelerazione fino a 30-40 km/h, nonché del sistema automatico "start & stop" che permette, senza l'intervento del conducente, lo spegnimento dell'unità Diesel in corrispondenza dei semafori o degli ingorghi stradali. A tutto questo si aggiunge il

dispositivo di recupero energetico in frenata, che provvede alla ricarica delle batterie. Come già ricordato prima, il veicolo è stato oggetto di un lungo e impegnativo field test presso le flotte TNT e Coca Cola.

Una citazione anche per lo Stralis AD260S27/PS CNG dotato

del motore FPT Cursor 8 di 272 CV alimentato a metano e cambio automatico Allison, certamente la soluzione migliore nelle mission di distribuzione urbana. Con le bombole in dotazione l'autonomia è di circa 270 chilometri, sufficienti per un tour distributivo giornaliero.





# COMODI, SICURI, PERFORMANTI

**Oltre 200 km nella Foresta Nera per provare Stralis, Eurocargo ed ECODaily con i cambi automatizzati ZF EuroTronic 2 e Agile. In evidenza la loro praticità, affidabilità, rapidità e precisione, il completamento ideale per l'intera gamma Iveco. Il tutto a impatto ambientale zero**  
di Marco Bianchi

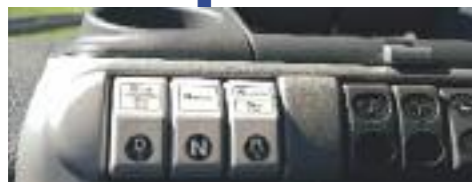
Iveco fin dagli anni Ottanta si è sempre dimostrata sensibile alla tutela dell'ambiente, investendo ingenti risorse nello sviluppo di veicoli ecocompatibili. Il suo impegno rientra nell'ambito delle strategie del Gruppo Fiat che ha fatto della "crescita sostenibile" uno dei pilastri del suo approccio al mercato ottenendo proprio a fine dello scorso anno l'importante riconoscimento di entrare negli indici Dow Jones Sustainability World e Dow Jones Sustainability Stoxx, i due prestigiosi indici borsistici riservati alle aziende sostenibili.

Iveco dispone oggi di una gamma di veicoli ecologici a basso impatto ambientale senza equivalenti in Europa con soluzioni tecnologiche che vanno dall'ecodiesel, al metano, dalla trazione elettrica a quella ibrida senza contare il miglioramento aerodinamico e la riduzione dei livelli di rumorosità, l'uso di tecnologie all'avanguardia per la sicurezza attiva e i sistemi intelligenti di trasporto. In questo contesto strategico si inserisce anche la partnership con ZF, azienda leader del settore automotive, per quanto riguarda l'utilizzo di una drive-line ottimizzata e innovativa. ZF con la

sua gamma completa di cambi automatizzati Agile ed EuroTronic e dei rallentatori Intarder fornisce infatti un valido contributo nella riduzione, non soltanto dei consumi e delle emissioni di CO2, ma anche di polveri derivanti dall'usura di freni e frizioni. Il tutto all'insegna della massima redditività e soddisfazione del cliente finale. Da questa storica e consolidata partnership nasce l'idea dell'ECODrive Test, voluto dalle due aziende con una flotta EEV (*Enhanced Environmentally friendly Vehicle, la direttiva che identifica "i veicoli amici dell'ambiente", i cui parametri si avvicinano alla futura normativa Euro 6 e*

La carovana dei veicoli Iveco con cambi automatizzati ZF nella Foresta Nera durante l'ECODrive Test





## STRALIS, IL GIGANTE BUONO

Prendiamo la guida del pesante Iveco a Tuttlingen, nel tratto meno facile di tutto il percorso: la strada statale B31 è interrotta per lavori di manutenzione e dobbiamo affrontare una lunga deviazione con l'attraversamento di alcuni centri abitati dove solitamente gli autoarticolati non sono ammessi. Prima di farlo abbiamo però modo sui saliscendi della Foresta Nera di verificare la bontà della drive-line Iveco-ZF.

Il Cursor 13 del nostro Stralis AS440S50, quindi nella versione da 500 CV, quella più apprezzata dal mercato, si conferma il campione di potenza che abbiamo già più volte descritto. Sulle salite tedesche la sua generosa coppia (2300 Nm) è di notevole aiuto al cambio EuroTronic 2 a 12 rapporti che può ridurre il numero delle cambiate, nonostante il percorso alterni salite e discese con pendenze non proprio agevoli. Facile e intuitivo l'utilizzo dell'automatizzato con il classico comando a tre tasti bianchi al centro della plancia per le posizioni Drive, Neutral e Reverse e la possibilità, premendo per più di due secondi, di attivare la modalità di manovra, sia avanti che in retro, che consente spostamenti di precisione a bassa velocità.

Viaggiamo al limite della velocità consentita, 70 km/h, tra la decima e undicesima marcia e solo raramente il cambio riesce a inserire il rapporto più alto. Utilizziamo il cruise control per brevi tratti, la sua taratura è molto semplice grazie al "bilanciere" posto all'estremità del devio guida a destra del volante, per disinserirlo basta sfiorare il pedale del freno e per reinserirlo c'è il pratico bottone sulla leva.

In un paio di occasioni sentiamo il bisogno di "consigliare" un cambio di marcia, anche se la lancetta del contagiri è sempre all'interno della fascia verde che indica il regime di lavoro più economico, non facciamo neppure in tempo a pensarlo che già l'EuroTronic lo fa di suo, con una velocità di cambiata che pensiamo sia ineguagliabile anche dall'autista più esperto. Quando poi si tratta di riprendere, basta schiacciare a fondo l'acceleratore e il "kick-down" provvede a scalare la marcia e dare più sprint alla ripresa. Determinante nelle discese è l'Intarder a ben sei posizioni, la prima con il solo freno motore e poi con un incremento del 25% del potere rallentante, praticamente si può non ricorrere mai ai freni.

Entriamo nei centri abitati e qui letteralmente benediciamo il cambio automatizzato che ci consente di concentrarci sui passaggi millimetrici tra balconi sporgenti, rotonde pensate solo per le vetture, deviazioni continue e strettoie. Un'ultima nota di merito al complessivo comfort di bordo, ma siamo su uno Stralis Active Space e lo davamo per scontato.

*che quindi garantiscono emissioni inquinanti ancora più basse rispetto all'Euro 5, ndr) equipaggiata da cambi automatizzati ZF (e Intarder per la gamma pesante), che sottolinea la volontà comune di massima attenzione e salvaguardia dell'ambiente. Il percorso studiato si snoda fra fitti boschi e verdi vallate che si aprono fra i morbidi rilievi del Parco Naturale della Foresta Nera per proseguire lungo il Lago di Costanza fino a Friedrichshafen e raggiungere poi Ulm sempre nella regione nel Baden-Württemberg.*

L'appuntamento è a Titisee il paesino che sorge sull'omonimo lago naturale immerso nel verde e lungo solo due km. È definito la perla della Foresta Nera e basta un'occhiata per intuirne il motivo. In questa specie di paradiso terrestre è subito chiaro come l'attenzione all'ambiente sia un obiettivo primario da cui iniziare un test all'insegna dell'ecologia. Il percorso del primo giorno si snoda da Titisee Neustadt a Friedrichshafen su strade extraurbane, spesso a due corsie, con andamento montagnoso e collinare per un totale di 142 km; nel secondo giorno da Friedrichshafen si è raggiunto Ulm percorrendo 105 km su strade sempre extraurbane, ma più scorrevoli e con ampi tratti di pianura.

Sopra, lo Stralis AS440S50 dotato di cambio automatizzato ZF EuroTronic 2 a 12 rapporti di cui, in piccolo, vediamo i tre comandi in plancia

## UN TEST A IMPATTO ZERO®

L'ECODrive Test Iveco-ZF è un evento a Impatto Zero®, le emissioni di CO2 generate sono state compensate contribuendo alla creazione e tutela di aree boschive.

La stima delle emissioni effettuata da LifeGate ha preso in esame il materiale di comunicazione e marketing, gli spostamenti tra voli, trasferimenti individuali e collettivi e il consumo di carburante dei veicoli utilizzati.

La compensazione delle emissioni è effettuata partecipando alla conservazione e tutela a lungo termine dei boschi all'interno del Parco del Rio Vallone in Provincia di Milano.

Gli interventi periodici di monitoraggio sono affidati da LifeGate a enti e partner accreditati. Volendo riassumere:

- Kg di CO2 prodotti: 2.328
- Mq necessari per compensare i kg di CO2 prodotta: 2.330
- Dettagli periodo assorbimento: 2 anni



Il gruppo dei giornalisti con il management Iveco e ZF. Sopra, un'altra fase dell'ECODrive Test



## GLI AUTOMATIZZATI ZF

Per prima cosa si deve sgombrare il campo da un possibile equivoco: i cambi automatizzati non sono cambi automatici, infatti i primi sono trasmissioni meccaniche con automazione della frizione e dell'innesto marce, mentre i secondi sono trasmissioni idrauliche con convertitore di coppia e una serie di gruppi epicicloidali. Ne consegue che le affinità nella struttura e nel funzionamento dei cambi automatizzati e di quelli tradizionali manuali siano molte, con alcuni vantaggi come l'eliminazione dei sincronizzatori, infatti la gestione elettronica garantisce sempre cambi in condizioni ottimali, con immaginabili benefici in affidabilità e durata.

In altre parole i cambi automatizzati garantiscono una serie di vantaggi in termini di ottimizzazione dei consumi (3-5%), maggiore sicurezza di guida, elevata protezione della drive-line, utilizzo semplice e intuitivo e massimo comfort. Nello specifico, per i veicoli pesanti, l'elevata integrazione di tutta la catena cinematica porta a un'ottimizzazione dei sistemi frenanti, con innesti marcia rapidi e precisi, così la frizione può durare oltre il 75% in più e la capienza dell'olio è ridotta del 15%. In particolare, l'integrazione con il rallentatore idraulico ZF Intarder, oltre alla riduzione delle emissioni della polvere dei freni, ne riduce l'usura dell'80-90%, con un incremento della velocità media e della sicurezza di guida grazie anche all'adozione del cruise control integrato. La famiglia di cambi ZF automatizzati, Agile per i veicoli leggeri ed EuroTronic per i medi e pesanti, è composta da quattro modelli: AS Tronic a 12 marce per Stralis e a 12/16 marce per Trakker e AS Tronic mid a 12 marce per gli Stralis Cursor 8 non sincronizzati; AS Tronic Lite a 6 marce sincronizzato per la gamma media Eurocargo; infine eTronic a 6 marce sincronizzato per ECODaily.



### UN EUROCARGO TUTTO BRIO

Salire alla guida dell'Eurocargo ML120EL22/P e sentirsi subito a proprio agio è una cosa sola. Lo immaginiamo impegnato in missioni di distribuzione urbana e non possiamo proprio pensare a una soluzione migliore. Per guidarlo scegliamo il tratto finale con arrivo a Friedrichshafen che costeggia il lago di Costanza ed è quindi abbastanza sinuoso.

I tasti di comando dell'EuroTronic sono sempre i tre dello Stralis, ma qui le marce sono "solo" sei, più che sufficienti, come vedremo, per il sei cilindri Tector da 217 CV e 680 Nm di coppia. La cabina è quella bassa e quindi la salita con un solo gradino è molto agevole e poi ci possiamo mettere per strada in tutta tranquillità godendoci lo splendido panorama. Infatti l'EuroTronic fa appieno il suo dovere, viaggiamo al limite



L'Eurocargo ML120EL22/P dotato di cambio automatizzato ZF EuroTronic 2 a 6 rapporti

della velocità consentita in quarta e quinta marcia e mai sentiamo la necessità di intervenire manualmente per suggerire una cambiata. Appena è possibile si inserisce anche la sesta, molto raramente però a sottolineare come il percorso non sia dei più agevoli. Lo verificiamo anche nei tratti in discesa, con il freno motore comandato dalla solita leva alla destra del volante, abbiamo a disposizione due posizioni, la prima lo inserisce automaticamente quando si tocca il pedale e la seconda ne rinforza l'azione. In discesa viene selezionata la terza marcia e procediamo in grande sicurezza.

### ECODAILY COME UNA BERLINA

Il giorno seguente completiamo il tritico mettendoci alla guida del leggero di gamma Iveco a Friedrichshafen fino a Bad Waldsee sulla statale B30 che presenta, soprattutto nel primo tratto, numerosi attraversamenti urbani. Alla guida di un ECODaily è come essere su una vettura di classe. Non solo per la nuova e bella plancia e i comodi sedili, ma anche per la facilità di guida e la sensazione di grande maneggevolezza. Il contributo del cambio automatizzato Agile è fondamentale, anche se all'inizio si può restare sorpresi della presenza della cloche al posto dei tre tasti a cui ci avevano abituato Stralis ed Eurocargo. Solo un attimo e poi si capisce che cambia poco, tanto più che il comando è in plancia e quindi non inficia minimamente l'attraversamento della cabina, operazione frequente durante le missioni distributive. I comandi sono ben descritti sulla sommità della leva: a destra Neutral e Retro, al centro Drive con la possibilità di salire o scendere di un rapporto manualmente e, a sinistra, il selettore per scegliere tra la funzione interamente automatica e quella manuale.

Grazie al nuovo software il comfort di guida è aumentato consentendo anche in modalità automatica di scalare una marcia senza dover passare alla modalità manuale. Schiacciando con decisione il pedale dell'acceleratore, il cambio automaticamente scala di un rapporto per dare più brio alla ripresa e sfogare tutta la potenza della turbina a doppio stadio e ai 170 CV e 400 Nm di coppia del 3,0 litri a 4 cilindri.

Con tutte queste premesse la guida si sviluppa nel massimo relax con la piena sicurezza di avere ogni situazione sotto il pieno controllo. Anche in questo caso non sentiamo mai la necessità di ricorrere a interventi manuali sul cambio e ci possiamo concentrare sulla strada.

Peccato che ormai siamo quasi a Ulm e il nostro test è agli sgoccioli, con tre veicoli così ci sentiremmo pronti a macinare molti altri chilometri.



L'ECODaily 65C17V/P con il cambio automatizzato ZF Agile a 6 rapporti che ha il comando in plancia con una leva simile a quella dei cambi manuali



prodotto - PRESENTATO A MISANO LO STRALIS "FIAT YAMAHA TEAM LIMITED EDITION"



# NEL SEGNO DELLA MOTO GP

La versione limitata di 46 Stralis AS 560 nell'esclusiva livrea del Fiat Yamaha Team, un'occasione da non perdere per avere un veicolo unico ed esclusivo

di Olga Lattuada



SCOPRI DAL VIVO IL NUOVO STRALIS IN EDIZIONE LIMITATA

Iveco, sulla scia della sua recente collaborazione con il Fiat Yamaha Team di cui è sponsor ufficiale, lancia una serie speciale Stralis in edizione limitata per i professionisti del trasporto a lungo raggio.

Si tratta di una versione superaccessoriata che riprende i colori della squadra corse di Valentino Rossi e Jorge Lorenzo della quale vengono prodotti solo 46 esemplari.

Il primissimo debutto del nuovo modello questa volta è avvenuto in forma virtuale attraverso i social network, come Facebook e Twitter, seguendo le leve del marketing virale, del passaparola quindi, sottolineando la volontà di Iveco di un contatto sempre più diretto, immediato e al passo coi tempi.

Il veicolo è poi stato esposto in forma statica a Misano Adriatico durante il Weekend del Camionista, la kermesse ideale per una sua presentazione ufficiale a un folto pubblico di appassionati.

Volendo addentrarci nella descrizione del veicolo, ecco che la cabina di questo Stralis AS 560 CV Euro 5 è quanto di più lussuoso, confortevole e accattivante si possa pensare! Offre interni con sedili in pelle bianca pieno fiore, con la parte centrale in microfibra blu che riprende i tessuti delle tute dei piloti, volante in pelle, pannelli porta sempre in pelle bianca pieno fiore e microfibra blu, dello stesso colore dei tappetini. Il Logo Fiat Yamaha Team troneggia oltre che all'esterno sulla calandra anche all'interno, nella parte inferiore del secondo lettino in microfibra, al centro del quale spicca in colore giallo il numero che caratterizza la serie limitata. Lateralmente la cabina presenta un fregio decorativo che evidenzia il finestrino ed accentua l'aspetto racing che è alla base del concept di questo modello.

Il veicolo è equipaggiato con il potente motore FPT Cursor 13 Euro 5 da 560 CV, il più potente della gamma, cambio Eurotronic automatizzato ZF a 12 marce, cerchi in lega Alcoa e sistemi elettronici di sicurezza attiva e passiva disponibili nell'offerta top di gamma Iveco.

Si tratta quindi di una versione davvero speciale, molto appealing, di sicuro interesse per gli autisti che amano il comfort e nutrono sentimenti di simpatia e passione per il mondo della Moto GP.

Il legame di Iveco al mondo dello sport e della Moto GP da cui nasce questa iniziativa, in sintonia con la sua forte identità internazionale, dimostra inoltre la grande vitalità ed energia dell'azienda che da sempre ha avvicinato il suo nome a partner d'eccellenza.



## IL DEBUTTO A MISANO ADRIATICO

La raccolta ordini di Stralis Fiat Yamaha Team Limited Edition è iniziata all'autodromo Santamonica di Misano Adriatico durante il Weekend del Camionista dove il nuovo veicolo di gamma pesante in versione speciale è stato presentato in forma statica. L'accoglienza è stata straordinaria. Si calcola che nei 400 mq dello stand Iveco siano passati nei due giorni della manifestazione oltre 4 mila persone, mille delle quali hanno voluto visitare l'esclusivo Stralis.

Il palcoscenico offerto dall'autodromo romagnolo è stato eccezionale, un vero bagno di folla che ha invaso lo spazio espositivo di Iveco dove c'erano anche due Stralis Hospitality Trailer per l'accoglienza degli ospiti e dei visitatori. Proprio in queste strutture era possibile avere nozioni di guida economica grazie alle consolle virtuali che, come in un videogioco, permettevano a tutti di provare a guidare un camion, oppure avvicinarsi al mondo della Customer Service Iveco con l'ampio ventaglio di offerta dei suoi servizi. Inoltre uno Stralis AS 500 era stato messo a disposizione della rivista Tuttotrasporti che, nell'apposito spazio, aveva organizzato delle prove dinamiche con i suoi lettori e i numerosi appassionati presenti sul circuito.



Qui, la calorosa accoglienza che lo Stralis "Fiat Yamaha Team Limited Edition" ha avuto all'autodromo di Misano. Sopra, due immagini che evidenziano gli esclusivi allestimenti degli interni

SCOPRI DAL VIVO  
IL NUOVO  
ECODAILY 7 T



# ECODAILY 7 T

## IL MULTIMMISSION

Iveco ha ampliato l'offerta della gamma ECODaily con un nuova versione da 7 t di MTT, sviluppata per soddisfare la necessità di trasportare carichi gravosi con un veicolo maneggevole e versatile

di Silvia Becchelli

«**E** CODaily 7 t è frutto di un percorso progettuale sviluppato in questi anni tenendo sempre come focus il cliente, una versione che amplia ulteriormente il ventaglio di offerta Iveco». Così esordisce Ottavio Gioglio, General Manager del Mercato Italia presentando il nuovo modello ai giornalisti di stampa specializzata riuniti sul lago d'Orta. «Un veicolo pensato per chi deve trasportare carichi gravosi

si mantenendo una guida di tipo automobilistico - prosegue -. È una novità assoluta sul mercato, dietro al quale c'è una profonda conoscenza dell'autista e del suo lavoro. ECODaily 7 t non entra in un segmento: lo crea. E subito si propone come leader con ben sette primati assoluti in questa categoria. È l'unico con le versioni furgone e scudato, quello che ha le minori emissioni (con il motore a metano), l'unico con una cabina avanzata di impostazione automobilistica, ha l'altezza filo telaio e la tara più bassa ed è l'unico con ESP di serie».



Qui a fianco, Ottavio Gioglio, General Manager del Mercato Italia Iveco. Sotto, una fase dei test sul lago d'Orta

### UN'OFFERTA PRODOTTO COMPLETA

Il line-up dell'ECODaily 7 t prevede un ampio ventaglio di modelli. Il cabinato e la versione con doppia cabina 6+1 dispongono di quattro passi: 3450, 3750, 4350 e 4750 mm; mentre il van ha un passo di 3950 mm e il tetto alto H3 (2100 mm) per una volumetria di 17,2 mc. ECODaily 7 t è anche l'unico modello di questo segmento a offrire la versione furgone "di fabbrica". La tara è di 2.245 kg, la più bassa del segmento e consente la portata di oltre 4.700 kg, oltre il triplo di quella del 3,5 t di MTT. Due le motorizzazioni, con il turbodiesel 3,0 litri EEV dotato di tur-

bina a doppio stadio con potenze da 140 e 170 CV (coppia massima rispettivamente 350 Nm da 1250 a 2810 g/min e 400 Nm da 1250 a 2990 g/min) e DPF di serie. Per i soli cabinati sono disponibili anche due motori Euro 4 turbodiesel 3,0 litri da 146 e 176 CV e coppia massima rispettivamente di 350 Nm da 1400 a 2600 g/min e 400 Nm da 1250 a 3000 g/min.

Tutti i motori si avvalgono della collaudata tecnologia EGR (Exhaust Gas Recirculation) che riduce le emissioni di NOx attraverso il ricircolo di una quantità controllata di gas di scarico refrigerati e reimmessi nella camera di scoppio. Alle motorizzazioni diesel si aggiunge la versione a metano dotata del 3,0 litri per 136 CV di potenza, con una coppia di 350 Nm da 1.500 a 2.730 g/min, che fa dell'ECODaily 7 t il veicolo più ecologico della categoria.

Per il cambio si può scegliere tra il modello manuale a 6 marce e il modello automatizzato, sempre a 6 rapporti, ZF AGile che, grazie al software di gestione avanzato, aumenta il comfort di guida. In particolare rispetto al passato migliora la partenza da fermo e consente di scalare manualmente le marce pur rimanendo in modalità automatica.

La sospensione pneumatica garantisce il piano di carico più basso della categoria, un migliore comfort di marcia e una maggiore versatilità nella distribuzione del carico. Così come la cabina semiavanzata è un ulteriore elemento di sicurezza oltre a elevare la qualità della vita a bordo. Infine, l'ECODaily 7 t è anche l'unico veicolo della sua categoria a disporre della versione scudato, ideale per gli allestimenti a camper e furgone negozio.

### I "PLUS" DI ECODAILY 7 T

ECODaily 7 t sfrutta la lunga esperienza maturata sul campo e la continua ricerca che ha fatto del veicolo commerciale leggero Iveco il leader in Europa. Un successo legato al nuovo design, all'ergonomia e comfort della cabina ma anche ad alcuni punti di forza da sempre patrimonio del commerciale leggero Iveco.

Robusto, affidabile e attento a ogni tipo di esigenza, ECODaily 7 t adotta il conosciuto e apprezzato telaio a longheroni che assicura rigidità strutturale, resistenza alla fatica e durata nel tempo.

Un altro punto di forza è costituito dalla motricità, grazie alla





Nella versione furgone, ECODaily 7 t offre un sistema particolarmente efficiente di chiusura delle porte posteriori con, di serie, l'apertura fino a 270° con arresti automatici a 90°, 180° e 270° senza tiranti, rendendole così più comode da usare. ECODaily 7 t dedica molta attenzione anche alla sicurezza, uno dei valori fondamentali per Iveco. Di serie su tutte le versioni è montato il sistema ESP, oltre all'ABS, il HBA (Hydraulic Brake Assist: assistente idraulico di frenata) per aumentare la capacità frenante al rilevamento di frenate da "panico" in situazioni di emergenza e l'Hill Holder che evita l'arretramento del veicolo in caso di partenze da fermo in salita. Grazie al LAC (Load Adaptive Control) sistema dinamico per la gestione del carico si identificano le variazioni nella massa e nel baricentro del veicolo lungo il suo asse longitudinale, adattando gli interventi degli altri sistemi di sicurezza ABS, ASR ed ESP in base al carico. In questo modo vengono ottimizzati la frenata, la trazione e la stabilità, riducendo anche il rischio di ribaltamento, con un migliore utilizzo del sistema anti-ribaltamento (Roll Over Mitigation) e minimizza l'usura delle pastiglie dei freni ottimizzando la distribuzione delle forze di frenata. Anche nel campo dell'innovazione, Iveco si pone all'avanguardia, offrendo su tutta la gamma ECODaily il sistema Blue&Me, la soluzione hardware ideata da Fiat Group e Microsoft per garantire il massimo dei servizi di comunicazione per chi è al volante, e il Blue&Me Fleet, il pacchetto telematico, realizzato in collaborazione con Qualcomm, per chi gestisce le flotte. Questa soluzione è sviluppata sulla piattaforma di comunicazione mobile FleetViso di Qualcomm per fornire un sofisticato sistema di gestione basato su Internet.

## IL DAILY ANFIBIO

Molta curiosità ha suscitato l'arrivo del Daily Anfibia condotto dal suo costruttore Maurizio Zanisi. Navigando sulle acque del lago d'Orta il veicolo è approdato alla riva risalendo uno scivolo e riaffermando così la grande versatilità del Daily. Questo prototipo e il suo driver sono stati protagonisti nel 2008 dell'impegnativa traversata da Bastia, in Corsica, a Viareggio. Realizzato sulla base di un Daily 4x4, il veicolo è dotato di un motore turbodiesel 3,0 litri abbinato, quando naviga, a un idrogetto.



Nella pagina a fianco, la versione ECODaily 7 t Van, unica "di fabbrica" in questo segmento. Sotto, un esempio di allestimento per la raccolta rifiuti. Qui sopra, il Daily anfibia

trazione posteriore e ai propulsori ad alte prestazioni ed ecologici (disponibili in versione diesel EEV e metano). La prima garantisce il massimo di spinta in corrispondenza del punto di maggiore carico, mentre i secondi assicurano coppia e potenza da sempre ai vertici della categoria. Il tutto si traduce in aderenza e performance insuperabili in ogni condizione di carico, di terreno e di fondo stradale.

Per quanto riguarda gli allestimenti, le connessioni sono facilitate dal modulo di espansione elettronico opzionale che rappresenta l'elemento di collegamento essenziale con l'interfaccia CAN del veicolo. Le uscite includono controllo di PTO multiple, gestione luci supplementari/luci intermittenzi, avviamento/spengimento del motore a fronte di un determinato evento e gestione allarme antifurto.



## LE "MISSION" DI ECODAILY 7 T

### INFATICABILE IN CANTIERE

ECODaily 7 t è la risposta ottimale per gli allestimenti con cassone, fisso o ribaltabile, e per tutti gli impieghi che prevedono l'esigenza di avere un veicolo in grado di garantire ampie portate all'interno dei limiti di legge e utilizzi gravosi. L'altezzabilità del telaio a longheroni, unita al modulo di espansione elettronico per il collegamento con l'interfaccia CAN del veicolo, il controllo della PTO, ne fanno il modello preferito dai carrozzieri per il montaggio di ogni modello di cassone, sia questo fisso o ribaltabile, e delle gru retrocabinata.

### "RSU" UN'AMPIA OFFERTA DI SOLUZIONI

La raccolta dei rifiuti solidi urbani (RSU) è una mission che la gamma ECODaily, proprio con l'estensione al modello 7 t, è in grado di offrire al mercato con più soluzioni. La maggiore portata permette l'allestimento con minicompattatori e cassonetti scarrabili costituendo una valida complementarietà sia all'Eurocargo, a seconda del territorio in cui operare e della operatività nell'ambito della stessa mission, sia allo Stralis, già veicoli leader per questo utilizzo. Per esempio, laddove esigenze dimensionali o di limitati quantitativi di rifiuti, condizioni sempre più frequenti con l'affermarsi della raccolta differenziata, consigliano allestimenti più compatti e agili, l'ECODaily 7 t è la risposta ideale.

### GENEROSO E AGILE NELLA DISTRIBUZIONE URBANA

Muoversi agilmente e nel pieno rispetto dell'ambiente nei centri storici è un altro impiego per il quale l'ECODaily 7 t è la soluzione ideale. Più leggero dei veicoli di gamma media, potente, assecondato dal cambio automatizzato Agile, ECODaily 7 t unisce a tutto questo possibilità di carico ineguagliabili per gli altri furgoni che non dispongono di un modello "di fabbrica" a listino. La soluzione ideale quindi per ottimizzare i carichi, ridurre i veicoli in circolazione determinando un minore impatto ambientale, massimizzare l'efficienza e migliorare la redditività del suo proprietario.

### VERSATILE CON BOX O CISTERNA

La maggiore portata rende ideale la versione cabinato di ECODaily 7 t per l'allestimento con box isotermitici per trasporti a temperatura controllata e refrigerata, mentre con una cisterna risulta ottimale per la distribuzione di prodotti petroliferi in medio-piccole quantità, le cosiddette "botticelle", e per la raccolta del latte da conferire ai caseifici.

### FURGONE NEGOZIO PER I MERCATI RIONALI

Grazie alla maggiore portata e alla eccellente carrozzabilità l'ECODaily 7 t scudato può essere la soluzione ottimale anche per l'allestimento dei furgoni negozio che costituiscono la grande maggioranza dei veicoli utilizzati nei mercati rionali e di paese. Si tratta ovviamente di una piccolissima nicchia. Da ricordare che il veicolo può circolare la domenica quando vige il limite a 7,5 t di MTT.

### IDEALE PER IL CAMPER

Per l'allestimento a camper Iveco arricchisce e completa la gamma ECODaily che ora va da 3,5 t di MTT, con telaio alleggerito, fino a 7 t. Con ECODaily 7 t Iveco rafforza la propria posizione nella fascia alta del mercato camper europeo in cui è leader. Iveco ha lavorato molto negli ultimi anni per questo settore per mettere a disposizione un prodotto, l'ECODaily 7 t, che consentirà ai clienti che vorranno il top di gamma di poter realizzare allestimenti sempre più ricchi e confortevoli.

### SOCCORSO STRADALE PER LE "MAXI CAR"

L'affermazione commerciale dei SUV (Sport Utility Vehicles, i fuoristrada di lusso sempre più di moda) e, più in generale, il maggior peso delle vetture di ultima generazione, ha creato la necessità di avere veicoli di soccorso stradale con portate più elevate. La maggiore portata e la disponibilità di passi lunghi consente quindi all'ECODaily 7 t di essere complementare ai veicoli di gamma media. Inoltre, grazie alla versione con cabina doppia 6+1, ECODaily 7 t risponde alle future norme che imporranno al veicolo soccorso di avere la capacità di ospitare i passeggeri delle vetture in panne.

### PRODUTTIVO PER GLI ARTIGIANI

Gli artigiani possono trovare nell'ECODaily 7 t la risposta ottimale alle loro esigenze per la sua portata e la volumetria (17,2 mc) della versione van. Il cabinato si fa invece apprezzare per la sua versatilità di allestimento che lo rende ideale per una vasta gamma di personalizzazioni sulle esigenze della piccola impresa artigiana.



# LA PIÙ DURA

**A Roma si è conclusa la dodicesima avventura di Overland. Il tratto dal Sudafrica verso l'Egitto è stato molto più difficile del previsto a causa delle piogge anticipate che hanno messo a strenua prova gli inarrestabili veicoli Iveco arancioni e il loro straordinario equipaggio**

di Maurizio Pignata

**L**a cerimonia al Ministero degli Affari Esteri a Roma ha sancito la conclusione anche di Overland 12. «È stata la spedizione più difficile della nostra lunga esperienza di raid». Non ha dubbi Beppe Tenti, nel ripensare al tragitto di ritorno attraverso l'Africa Centrale molto più improbo di qualsiasi altra esperienza, dalla Siberia alle Ande.

## UN'IMPRESA EPICA

«Non si poteva prevedere - spiega Tenti -, che la stagione delle piogge anticipasse di due mesi il suo arrivo e noi ci siamo trovati nel bel mezzo. Nelle precedenti spedizioni non avevamo mai incontrato difficoltà di questa portata, fortunatamente l'esperienza accumulata, l'affidabilità e grande robustezza dei veicoli, lo straordinario equipaggio temprato in tante missioni ci hanno permesso di affrontare queste difficoltà che hanno un po' ritardato il nostro rientro. In passato avevamo vissuto le più disparate situazioni: sabbia e ghiaccio, gelo e climi torridi, avevamo portato i nostri veicoli per terra, sulle gru, persino sull'aereo per superare lo stretto di Bering durante la prima spedizione, ma mai mi era successo di incontrare tanto fango e tanta furia degli elementi come in questa occasione. Posso senza tema di smentita affermare che Overland 12 è stata davvero un'impresa epica. Se pensavi di attraversare un ponte regolarmente riportato dalle carte geografiche, sco-





Nelle due pagine precedenti, il contrasto tra le difficoltà incontrate lungo il percorso e il caloroso entusiasmo che le popolazioni locali, specialmente i bambini, hanno riservato alla carovana.

Qui sopra, il musone 330.30 ANW impegnato in un difficile passaggio e, sotto, un guado particolarmente impegnativo.

A destra, lo schieramento dei veicoli che suggella la fine della spedizione davanti al Ministero degli Affari Esteri a Roma

privi che era ancora in costruzione e sarebbe stato inaugurato fra cinque anni, pensavi di arrivare a un traghetto e invece era affondato da un anno e non c'era nulla per passare. E a questo si devono aggiungere le piogge torrenziali che hanno cancellato le strade e creato enormi voragini che ci costringevano a costruire ponti di fortuna per poter proseguire.

Ci sarebbero mille aneddoti da raccontare, come quando siamo rimasti senza gasolio e sono andato a comprarne 4 mila litri a monte del fiume Omo, in Etiopia, e per farli arrivare alla spedizione non ho trovato niente di meglio che affidarli alla corrente e poi ingaggiare dei locali che, con il nostro equipaggio, li attendevano a valle per portarli a riva.

È solo un esempio di quanta fatica è costata questa spedizione, tutto ripagato però dal grande calore umano che le popolazioni che abbiamo incontrato sul nostro cammino ci hanno riservato. Non solo le istituzioni, ma anche la gente dei villaggi ci ha sempre mostrato una grande simpatia, nonostante in molti paesi le guerre civili avrebbero potuto far nascere nei locali una naturale prevenzione nei confronti dei visitatori stranieri. Un'esperienza umana straordinaria, ma anche una missione di solidarietà che ha centrato gli obiettivi che si era prefissata, portando aiuti e facendo conoscere le realtà locali attraverso le trasmissioni televisive mandate in onda da RaiUno (trasmesse a fine luglio mentre il giornale è in stampa ma saranno replicate in autunno in date da definire, ndr). Anche questa volta Overland ha centrato il suo obiettivo».

### ALLUVIONI E GUERRE CIVILI

È in Congo che si capisce quanto il viaggio di ritorno sarà ben più difficoltoso dell'andata: le piste sono un misto di acquitrini e polvere che mettono a dura prova i mezzi e le abilità di guida degli autisti. Ma la situazione continua a peggiorare e i

camion si trovano immersi in quelle che più che piste si possono definire paludi. Si deve procedere a rilento affrontando spesso impegnativi guadi perché i ponti non esistono. L'acqua raggiunge di frequente il metro e mezzo e i Massif spariscono quasi completamente, ma se la cavano sempre senza problemi.

È toccato poi a uno dei due gloriosi 330.30 ANW 6x6, che hanno partecipato a tutte le spedizioni di Overland, restare bloccato a causa del terreno sempre più morbido con le ruote che affondavano in profondi ammassi di argilla: così si "inabissava" inclinandosi di oltre 45 gradi. Ma neppure questo incidente ferma la carovana anche se, dopo aver recuperato il veicolo, è necessario costruire un ponte di tronchi per consentire agli altri veicoli di passare l'enorme buca creata dal "musone". Fortunatamente in aiuto della spedizione arrivano anche le autorità locali, come in Katanga sulle rive del grande lago Mweru, oltre 5 mila kmq di superficie. Qui non ci sono strade e l'unica possibilità è l'attraversamento del lago stesso dove però non esiste un servizio di chiatte, ma il governatore Moise Katumbi Chapwe ne reperisce una e trova anche il carburante per la traversata.

Come se le piogge non bastassero anche i problemi relativi alla sicurezza si fanno pressanti. L'area è funestata da numerose guerre civili e, per esempio, quando si tratta di raggiungere il Burundi sono i comandanti che hanno in carico la sicurezza della Forza di pace ONU a sconsigliare un passaggio che sulla carta sembrava il più rapido: la zona è impervia ma soprattutto pericolosa, loro stessi sono mesi che non vi si avventurano via terra sorvolandola solo in aereo e, in caso di pericolo, non sarebbero in grado di portare nessun aiuto.

All'ordine del giorno anche le lungaggini burocratiche alle dogane, dove, in alcuni casi, i cineoperatori sono stati anche

arrestati per aver ripreso i posti di controllo considerati obiettivi militari sensibili. Ma anche in nazioni più vicine alle rotte turistiche, come il Kenia, l'entroterra può riservare delle sorprese, come i pastori quasi tutti armati per difendere il proprio gregge, ma che spesso puntano i fucili anche verso i veicoli. Questa è Overland, un viaggio avventura dai mille risvolti!

### LA FESTA A ROMA

A Roma tutti questi episodi costituiscono un indelebile ricordo per tutti i partecipanti alla spedizione capitanata da Beppe Tenti e composta da un nucleo di 16 persone divise su quattro turni, per un totale di oltre 40 partecipanti che si sono alternati sui sei veicoli messi a disposizione da Iveco. A fianco dei due mitici 330.30 ANW "musoni", che dal 1995 portano Overland in giro per il mondo, c'erano i veicoli della gamma attuale: un Daily 4x4 destinato ad accogliere il personale medico, un Trakker 6x6 allestito come officina mobile e due Massif 4x4.

Ma Overland, come sempre, è stata anche molto attenta all'aspetto umanitario e, per quanto possibile, ha sempre cercato di aiutare le popolazioni che incontrava sul proprio tragitto. Per questo un mezzo della spedizione era interamente dedicato al personale medico selezionato dall'Azienda Ospedaliera Universitaria e Università di Parma, l'Iveco Daily era attrezzato di tutto punto e qui si sono alternati quattro medici dell'area rianimazione e pronto soccorso che hanno raccolto dati statistici e portato nuove conoscenze, grazie anche ad avanzate tecniche di telemedicina. In questo modo è stato possibile aiutare i tanti avamposti medici incontrati sia nel corso della spedizione, ma gettando le basi anche per il futuro.

Foto di Filippo Tenti, [www.overland.org](http://www.overland.org), [www.overland.tv](http://www.overland.tv)



# L'ORIGINALE UNA SCELTA PREZIOSA



**I ricambi originali sono una garanzia per il cliente e tutelano l'affidabilità e la sicurezza del veicolo e dei suoi occupanti. Iveco si è avvalsa delle più recenti tecnologie per assicurare la tracciabilità dell'originalità**

Iveco ha sempre voluto tutelare i propri clienti dai rischi connessi all'utilizzo di ricambi non originali con campagne come "Origin 100% Iveco" che illustra il percorso di eccellenza esclusivo dei ricambi originali o con brochure istituzionali come "Zoom" che, comparando due prodotti, spiega quali sono i rischi derivanti dall'utilizzo di ricambi diversi da quelli originali. Purtroppo la falsificazione è un malcostume a cui abbiamo fatto l'abitudine in vari ambiti. Se nel settore, per esempio, dell'abbigliamento le conseguenze non implicano necessariamente dei rischi, non è così per l'automotive. Qui l'utilizzo di ricambi contraffatti può avere ricadute anche gravi sulla sicurezza e sulla durata del veicolo, oltre naturalmente a far decadere immediatamente tutte le garanzie del costruttore e far perdere valore al veicolo. È stato dimostrato che, se sottoposti a test specifici, questi ricambi possono rompersi e provocare gravi incidenti, anche mortali, come ben spiega il sito del Ministero per lo Sviluppo Economico [www.noallacontraffazione.it](http://www.noallacontraffazione.it): nessun prodotto contraffatto ha mai superato le prove di sicurezza e di omologazione. Naturalmente non ci stiamo riferendo ai ricambi equivalenti, che la normativa permette di vendere, anche a tutela della libera scelta del consumatore.

## LE GARANZIE DI IVECO

Per evitare ai propri clienti di correre questi rischi, Iveco ha adottato una serie di dispositivi a tutela dei suoi ricambi: tracciabilità del prodotto e sistemi di etichettatura non contraffabili che permettono di identificare con facilità un prodotto non originale, oltre a una massiccia campagna di informazione. Quindi è fondamentale che i clienti controllino i prodotti che acquistano, avvalendosi delle Concessionarie e Officine Autorizzate Iveco. Inoltre, nel generale processo di integrazione dei flussi di distribuzione dei ricambi, la Customer Service di Iveco ha sviluppato nuove metodologie per avere il massimo controllo delle giacenze e poterle mettere rapidamente a disposizione di tutti i clienti. E l'esigenza di creare una tracciabilità del ricambio è anche il sistema migliore per essere certi della sua originalità.

La soluzione è arrivata dalla tecnologia sviluppata per combattere proprio le frodi e le imitazioni. Si tratta di un sistema nato negli Stati Uniti per contrastare la contraffazione dei medicinali, ma impiegato anche nel campo della moda e degli apparecchi elettronici. Questa tecnologia consente di passare dal ricambio indifferenziato, contraddistinto da un semplice numero di codice, a un ricambio che oltre a quel numero ne ha un secondo che lo identifica "personalmente".

## COS'È L'RFID

La rintracciabilità del ricambio è garantita da una tecnologia denominata RFID, acronimo di Radio Frequency Identification (identificazione a radio frequenza, ndr).

In pratica si tratta di un'etichetta applicata sulla confezione o sul ricambio che porta all'interno un piccolissimo chip (grande circa due millimetri) e un'antenna (un quadratino di un paio di centimetri di lato). Nel chip è memorizzato un codice che identifica in modo unico quella targhetta e, quindi, quel pezzo. Attraverso il segnale inviato dal trasmettitore RFID, il processore riceve un'onda elettromagnetica e risponde comunicando il suo numero. In parte sono informazioni già presenti sul codice a barre, il quale però non ha i numeri "personalizzati". L'RFID, a differenza del codice a barre, non deve passare sotto un lettore ottico: basta che si trovi nel raggio di circa due metri da un apparecchio ricevente, in qualsiasi posizione sia collocato l'oggetto, an-



che se è chiuso in una scatola, e senza bisogno di aprirla.

Dal momento in cui un particolare entra nel magazzino Iveco di Torino, il primo ad aver adottato la tecnologia RFID, viene etichettato e così si può seguirne tutto il ciclo di vita. Ci sono delle "porte" elettroniche che identificano i pezzi nel loro attraversamento e segnalano all'operatore l'eventuale errore di transito o di collocazione dello scaffale. Lo stesso avviene al momento della spedizione del carico, se si sta inviando un collo a un cliente sbagliato, viene immediatamente bloccato mediante una segnalazione luminosa, quindi con un abbattimento significativo anche degli errori.

Attualmente i particolari "marchiati" RFID sono circa 3 mila, privilegiando i pezzi di elevato valore e voluminosi, come motori, cambi, radiatori, parabrezza, serbatoi, spoiler e paraurti; altri 2500 lo saranno entro la fine dell'anno. Il prossimo anno, oltre ad aumentare il numero dei componenti interessati dall'etichettatura elettronica, Iveco attizzerà anche altri magazzini europei con l'RFID.

Il sistema dà la certezza che i ricambi siano usciti da un magazzino Iveco, ogni etichetta è inizializzata da un codice criptato al momento dell'ingresso nel magazzino e registrata dal sistema informatico. Anche nel caso in cui le etichette vengano rubate, se non sono iniziate, non garantiscono la provenienza del ricambio da Iveco. In questo modo il cliente e il suo veicolo sono tutelati.

Qui sopra, un esempio della nuova etichetta con il piccolo chip: attraverso il segnale inviato dal trasmettitore RFID, il processore riceve un'onda elettromagnetica e risponde comunicando il suo numero. Nella pagina a fianco, l'immagine di un magazzino Iveco







MAGGIORI INFORMAZIONI  
SUI CORSI DI GUIDA ECONOMICA



Alcune fasi dei corsi presso il Centro Polifunzionale di Torino. A sinistra, i tre Stralis utilizzati e, qui a fianco, la fase di presa di contatto con il veicolo

# A SCUOLA DI GUIDA ECONOMICA

**Iveco conferma di essere a fianco dei propri clienti con i corsi di guida economica, uno strumento concreto per aumentare le competenze dell'autista, approfondire la conoscenza del veicolo, usufruire di una formazione avanzata**

di Marco Bianchi

Iveco offre a tutti gli autisti l'opportunità di migliorare la propria guida, riducendo i consumi e aumentando la sicurezza di marcia. Vari studi hanno confermato che lo stile di guida può influire sul risparmio di carburante fino al 12%, e sappiamo quanto questo incida sui costi di gestione. Una "guida economica" è quindi fondamentale per il miglior utilizzo del proprio veicolo.

Per questo da sempre Iveco ha fatto della "cultura dei consumi" un suo punto di forza. Infatti, a differenza di altre componenti fisse della gestione del veicolo, sui consumi si può e si deve intervenire: solo così è possibile ridurre sensibilmente i costi. Il progresso, la tecnologia e il ricorso all'elettronica hanno contribuito alla loro ottimizzazione, ma non basta. Solo una parte dell'energia prodotta dalla combustione si trasforma in forza motrice, mentre il resto si disperde prima di giungere alle ruote. La forza motrice, a sua volta, non viene totalmente utilizzata per lo spostamento del veicolo poiché entrano in gioco ulteriori elementi di assorbimento, quali per esempio la resistenza al rotolamento degli pneumatici o del fondo stradale, e la resistenza all'avanzamento per l'impatto con l'aria. Al fine di massimizzare l'utilizzo dell'energia disponibile è pertanto necessario adottare alcuni accorgimenti: utilizzare il rapporto

al ponte più idoneo alla mission del veicolo; adottare misure per ridurre la resistenza aerodinamica del veicolo (spoiler, deflettori laterali, carenature laterali); impiegare pneumatici con ridotto assorbimento d'energia. Senza dimenticare però lo stile di guida che, con un veicolo moderno ottimizzato in tutte le sue componenti, assume un ruolo determinante.

## IMPORTANZA DELLO STILE DI GUIDA

Condurre correttamente un veicolo è un aspetto molto importante perché è uno dei fattori che maggiormente incide sul consumo di combustibile. Inoltre è una variabile facilmente modificabile avendo l'accortezza di rispettare alcune norme (riassunte nel box).

È fondamentale, per esempio, che l'autista mantenga il regime di giri nella zona verde del contagiri dove il motore sviluppa la coppia massima. Quindi usare con attenzione il pedale dell'acceleratore e sfruttare, dove possibile, l'inerzia del veicolo. Determinante si rivela il cambio automatizzato, specialmente in situazioni di traffico congestionato. E poi, evitare accelerate a vuoto quando si spegne il motore o si è in coda, scalare le marce soltanto quando il motore scende sotto il regime di coppia massima, evitare frenate energetiche

e bruschi rallentamenti, quindi tenere una guida regolare e fluida, inserire sempre la marcia più alta appena possibile e utilizzare il cruise control per una guida rilassata nei percorsi pianeggianti.

## I CORSI

L'offerta Iveco Driver Training si basa su due corsi indirizzati a due precise tipologie di autisti: coloro che già conoscono lo Stralis e desiderano ottimizzarne il rendimento e gli autisti che necessitano una formazione di base sull'utilizzo del pesante Iveco. Ne consegue anche che, almeno per ora, i corsi sono mirati esclusivamente alla gamma pesante e allo Stralis nello specifico. Gli obiettivi sono chiari: fornire le competenze necessarie per un utilizzo ottimale del veicolo e sviluppare l'abilità di guida in termini di riduzione dei consumi, sicurezza e rispetto per l'ambiente. Per chi non conosce Stralis, si fa provare il veicolo su strada fornendo indicazioni pratiche sul funzionamento dei comandi di bordo. I contenuti sono comuni e riguardano gli aspetti normativi e l'evoluzione tecnologica dei veicoli, l'utilizzo corretto dei dispo-

sitivi di ausilio alla guida, le tecniche di conduzione in economia e di sicurezza attiva e passiva. Resta da ricordare che per i "neofiti" dello Stralis la prova dinamica sarà solo una, senza il confronto dei consumi, ma solo di presa di contatto con il veicolo. I corsi sono aperti a tutti, anche al singolo autista che vuole

migliorare la sua competenza professionale, così come per la flotta o la Concessionaria che può raccogliere un certo numero di clienti. Anche la location si adatta alle singole esigenze: può essere a Torino, presso il Centro Iveco Polifunzionale di Lungo Stura Lazio, presso il cliente se vuole fare un corso collettivo per i suoi autisti oppure, come già detto, nella sede della Concessionaria. Anche l'uso dei veicoli è libero e verrà deciso di volta in volta in base alle diverse situazioni, si può svolgere con il camion di proprietà dell'autotrasportatore oppure con i veicoli Iveco. In ogni caso ci sarà sempre un

demodriver Iveco a bordo così come i corsi saranno tenuti da personale specializzato Iveco. "Tornare a scuola" se può servire a ottimizzare i consumi, e quindi a risparmiare, può essere un'eccellente opportunità per molti.

## LE DIECI REGOLE BASE DELLA GUIDA ECONOMICA

1. Tenere il regime motore il più possibile nella zona verde del contagiri.
2. Evitare frenate energetiche e bruschi rallentamenti.
3. Tenere una guida regolare e fluida.
4. Inserire sempre la marcia più alta appena possibile.
5. Utilizzare il cruise control per una guida rilassata nei percorsi pianeggianti.
6. Usare con attenzione il pedale dell'acceleratore.
7. Sfruttare sempre dove possibile l'inerzia del veicolo.
8. Scalare le marce soltanto quando il motore scende sotto il regime di coppia massima.
9. Sfruttare le potenzialità dell'automatismo di Eurotronic specialmente in situazioni di traffico congestionato.
10. Evitare accelerate a vuoto quando si spegne il motore.

# UN PRESIDIO MONTANO



**Incastonata tra le Alpi e il lago di Como, la Concessionaria Iveco di Colico provvede al presidio di un vasto territorio caratterizzato da limiti infrastrutturali e geografici**

di Alberto Mondinelli

«**T**ra Livigno e Mozzate, che sono un po' gli estremi del nostro territorio, ci sono quasi 300 km, dei quali solo una minima parte di superstrada, il resto è tutta statale spesso molto tortuosa». Non poteva scegliere esempio migliore Patrizio Dono, Amministratore Delegato della Concessionaria Iveco ATL Spa, per esemplificare in poche parole le difficoltà di operare su un territorio così ampio come estensione, ma anche con notevoli limiti alla circolazione, dettati dalla sua conformazione e dalla cronica carenza infrastrutturale, che caratterizza un po' tutta la Lombardia. «Raggiungere Livigno da Colico - prosegue Dono - richiede due ore e mezzo per coprire

“soli” 140 km, mentre un'ora e mezza serve per raggiungere Mozzate. Risultato: quattro ore per andare da un capo all'altro della nostra area. Noi siamo abituati a confrontarci con questo, e non poteva essere altrimenti per una concessionaria che si estende per tutta Sondrio e la sua provincia, risalendo la Valtellina fino a Livigno, e poi per una parte consistente delle province di Lecco e Como. Per poterla presidiare al meglio siamo operativi, oltre che nella sede centrale di Colico, in provincia di Lecco, anche con tre unità commerciali, rispettivamente a Oltrona San Mamette (Como), a Olginate (Lecco) e a Teglio (Sondrio), con un'Officina Autorizzata di proprietà recentemente inaugurata a Grandate (Como) e con altre 10 Officine Autorizzate che garantiscono l'assistenza 24 ore su 24».

La storia della ATL inizia negli anni Ottanta ed è strettamente legata alla figura di Patrizio Dono che, giovanissimo, gestiva l'Autotecnica del Lario, Concessionaria Magirus con sede a Colico. In quegli anni Magirus faceva già parte del Gruppo Iveco ma manteneva il Marchio separato. All'inizio degli anni Novanta sorsero le prime necessità di ampliamento dell'attività, che venne così trasferita in un nuovo e più ampio insediamento, sempre a Colico, l'attuale sede. La struttura, che sorge nell'area industriale proprio all'uscita della superstrada che collega Milano a Sondrio, è stata recentemente ampliata e sviluppata creando una sede molto più moderna di 22 mila mq di cui 5.600 mq coperti. Di questi 3.500 mq sono destinati all'area assistenziale con 25 postazioni di lavoro, tutte dotate delle strumentazioni diagnostiche di ultima generazione, 1.140 mq al magazzino ricambi che gestisce 20 mila voci di ricambi originali e circa 1.000 mq agli uffici commerciali, dotati di un ampio showroom, e agli uffici amministrativi.

«Oggi siamo il punto di riferimento nell'ambito del mercato dei veicoli commerciali e industriali nel territorio - riprende Dono -, ma non per questo ci consideriamo soddisfatti, vogliamo essere sempre di più vicini alle esigenze dei nostri clienti. Nei programmi futuri c'è l'obiettivo di creare una maggiore collaborazione alla vita delle Officine Autorizzate, anche con una partecipazione diretta. Puntiamo ad avere un network, non solo ben consolidato e professionale, ma che possa interagire al meglio al suo interno e con i nostri clienti. Siamo certificati ISO 9002 dal 1998 e ISO9001:2000 dal 2009 e anche la rete delle Officine è impegnata su questo fronte, tanto che tutte hanno già raggiunto la certificazione di qualità. Anche le 58 persone che costituiscono l'organico della Concessionaria sono tutte molto competenti e professionali: la formazione è uno degli aspetti a cui dedichiamo grande attenzione in azienda».

«Solo lavorando così potremo continuare a recitare un ruolo da protagonisti - conclude Dono -. Il nostro non è solo un territorio ampio e disomogeneo, ma presenta anche una tipologia di clienti molto diversificata. Non esistono grandi flotte, ma solo operatori del trasporto di medie e piccole dimensioni, con una forte presenza di trasporti in conto proprio, legata al laborioso tessuto imprenditoriale di queste valli. Essere vicini alle loro istanze, pronti a rispondere alle loro esigenze è il nostro obiettivo principale. Abbiamo a disposizione una struttura ben articolata e una gamma prodotto che non teme concorrenza. Infatti, anche come tipologie di veicoli

venduti, presentiamo una segmentazione su tutta l'offerta: l'ECODaily fa ovviamente la parte del leone con circa il 50% dei veicoli di nuova immatricolazione, lo Stralis conquista un lusinghiero 25%, 15% al Trakker e il resto sono Eurocargo per la gamma media. Dopo la battuta d'arresto dello scorso anno legata alla crisi internazionale, il mercato sta dando segni di ripresa e siamo quindi fiduciosi per il futuro».



Qui a fianco, Patrizio Dono, Amministratore Delegato di ATL Spa. Sotto, un'immagine dello showroom e, a sinistra, una vista della Concessionaria Iveco





PE.TRA SRL

# OLTRE I CONFINI

**Fin dalle sue origini l'azienda bergamasca ha guardato all'Europa come suo naturale bacino di utenza. Una scelta che ha garantito un progressivo e continuo sviluppo**

**A**ll'inizio erano in tre: Gianandrea Pellegri-  
nelli, sua moglie Mariella Zambetti e il fratello  
Massimo Pellegri-  
nelli. Tutti avevano esperien-  
ze precedenti nel mondo dell'autotrasporto.  
Fu così che all'inizio degli anni Ottanta decisero  
di fondare Pe.Tra, acronimo di Pellegri-  
nelli Trasporti.

## LA SCELTA INTERMODALE

Oggi in azienda è già attiva la seconda generazione ed è proprio Simone Pellegri-  
nelli, figlio di Gianandrea e Mariella, a rac-  
contarci la storia dell'azienda di famiglia. «All'inizio il camion era  
uno solo: un glorioso Iveco 190.35 - racconta -. È con quello  
che sono stati fatti i primi viaggi in Francia per il trasporto in  
andata di reti metalliche elettro saldate per l'edilizia e al rientro

di tronchi per l'industria del legno. Negli anni le rotte si sono poi  
allargate alla Germania e la tipologia dei trasporti si è ampliata,  
privilegiando sempre le tratte internazionali. La crescita è stata  
costante grazie alla nostra professionalità, commessa dopo  
commessa, camion dopo camion, con una certa accelerazione  
negli ultimi 10 anni. Possiamo far coincidere questa svolta posi-  
tiva con il cambio di sede, dall'originaria Nembro a Brembate,  
sempre in provincia di Bergamo, in un insediamento più grande,  
con oltre 7 mila mq coperti che ci hanno consentito di amplia-  
re l'offerta anche ai servizi logistici. Così come la scelta di svilup-  
pare l'intermodalità che ha sicuramente dato maggiore slancio  
ai nostri traffici. Oggi utilizziamo regolarmente sia la nave sia il  
treno e ne siamo molto soddisfatti. Proprio per potenziare que-  
sta scelta ci siamo strutturati con una filiale in Spagna, un'altra  
nazione con cui intratteniamo ormai da tempo frequenti colle-

gamenti, utilizzando il porto di Barcellona. Una seconda sede è  
invece nelle immediate vicinanze di Francoforte, in Germania.  
Verso la penisola Iberica è privilegiata la modalità marittima, con  
imbarchi a Genova e Livorno. Per la Germania, scalo merci/hub  
da cui ci allarghiamo verso tutto il resto dell'Europa Nord-orien-  
tale, invece è più utilizzata la rotaia con partenze da Novara,  
Milano Certosa e Busto Arsizio. Da Novara i veicoli sono carica-  
ti "completi", rimorchio e trattore, mentre la quasi totalità dei  
restanti viaggi viene effettuata dal solo semirimorchio che trova  
all'arrivo un nuovo trattore». Negli anni anche la tipologia dei trasporti si è evoluta.  
«Trasportiamo un po' di tutto - prosegue Simone Pellegri-  
nelli -, la maggioranza dei nostri semirimorchi sono telonati e quin-  
di possiamo caricare da groupage a carichi completi di pro-  
dotti finiti, semilavorati e materie prime. In particolare per que-  
ste ultime abbiamo attrezzato una serie di rimorchi ribaltabili.  
Serviamo importanti multinazionali, tra cui Iveco, e per molte  
di queste garantiamo anche i servizi di approvvigionamento  
dei ricambi anche per le emergenze, per le quali utilizziamo  
dei furgoni. L'obiettivo è sempre quello di realizzare per ogni



A fianco, i nuovi veicoli della flotta. Qui sopra, da sinistra, Simone Pellegri-  
nelli di Pe.Tra Srl con Paolo Zanardi della Concessionaria Iveco Autoindustriale Bergamasca Spa

cliente un servizio ottimale su misura, adatto alle sue esigen-  
ze, mettendo a frutto tutta la nostra esperienza e la nostra  
organizzazione».

## LA FLOTTA

Oggi la flotta della Pe.Tra si compone di 150 veicoli di gamma  
pesante e di 300 semirimorchi. «La scelta intermodale ci ha  
imposto di avere un maggior numero di semirimorchi perché,  
come dicevo, molti viaggiano imbarcati su treni o navi senza  
trattore - spiega Simone Pellegri-  
nelli -. Recentemente abbiamo  
acquistato 65 Stralis Active Space da 450 CV e 500 CV, tutti  
con cambio automatizzato ZF Eurotronic 2. Una scelta motivata  
dagli ottimi riscontri avuti con i veicoli automatizzati in termini di  
consumi e di affidabilità oltre che di comfort per molti autisti. Un  
buon autista riesce a ottenere buone performance anche con  
un cambio manuale, ma di autisti bravi ce ne sono sempre  
meno e così noi ci tuteliamo sui due fronti: risparmiamo carbu-  
rante e la meccanica è più protetta. Tutti i veicoli hanno contrati  
di manutenzione e riparazione programmata così ovunque si  
trovino in Europa possiamo contare sulla ampia e provata rete  
assistenziale Iveco».

La fornitura è stata curata dalla Concessionaria Autoindustriale  
Bergamasca Spa di Dalmine, alle porte di Bergamo. «Con loro  
abbiamo un legame storico - ricorda Simone Pellegri-  
nelli - che risale addirittura al primo camion. Negli anni abbiamo sempre  
apprezzato la loro disponibilità e professionalità nel soddisfare le  
nostre esigenze e la recente fornitura è la migliore conferma  
dell'ottimo rapporto che ci unisce».

Per finire uno sguardo al futuro. «Di questi tempi è difficile fare  
previsioni - conclude Simone Pellegri-  
nelli -. Sicuramente l'obiet-  
tivo primario è consolidare quanto costruito finora e poi supera-  
to il momento critico che incombe in tutta Europa ritornare al  
più presto ai livelli di un paio di anni fa. Le premesse ci sono, e  
i 65 nuovi Stralis sono la migliore conferma di quanto noi cre-  
diamo nel nostro futuro».



protagonisti

TCT SPA

# 50 ANNI "ECCEZIONALI"

**Mezzo secolo all'insegna del lavoro e della crescita per l'azienda torinese di Antonio Catiello, che ha fatto dei trasporti eccezionali il suo ambito operativo privilegiato**



**A**

ntonio Catiello quasi si schernisce, per un personaggio dinamico e spesso esuberante come lui, gli anniversari non sono cose abituali, meglio parlare di camion e di trasporti eccezionali. «La TCT, acronimo Trasporti Celeri Torinesi, è stata fondata nel 1960 e io l'ho acquisita nel 1978, dopo averci lavorato sette anni come autista - racconta Catiello con orgoglio -. Allora la sede era a Torino, in via Tirreno, e da lì partii per il mio primo viaggio in Inghilterra con un Lancia Esagamma per ritirare una barca in un cantiere inglese. Poi nel 1989 ci siamo trasferiti a Cascine Vica, frazione di Rivoli, alle porte di Torino, dove operiamo tutt'ora. In questi anni i nostri camion hanno percorso 70 milioni di chilometri, abbiamo realizzato dei trasporti di grande importanza come quelli per il CERN, e abbiamo portato il fatturato dai 220 milioni di lire del 1978 ai 15 milioni di euro dello scorso anno. Tutti numeri importanti che hanno come denominatore comune il nostro lavoro che non si limita al solo trasporto. Non c'è solo l'abilità nel saper sempre portare a termine anche la consegna più complessa, puntando sull'estrema professionalità e celerità con cui sappiamo organizzare i viaggi, ottenere i permessi, le scorte, passare una frontiera o imbarcarci su un traghetto, la TCT è in grado di sollevare i propri clienti da ogni problema. Per esempio, siamo in grado di smontare e rimontare apparecchiature complesse e trasferire impianti industriali».

## LA STORIA

È il 1971 quando il ventenne Antonio Catiello, appena rientrato dal servizio militare, chiede di essere assunto alla TCT, forte della tradizione di famiglia con il padre Terino, arrivato a Torino da Benevento proprio per fare l'autista.

«Mi ricordo ancora il primo viaggio - prosegue Catiello -. Lasciai Torino per andare verso il Monte Bianco e, una volta in Francia, mi diressi verso il porto di Le Havre. A quei tempi non c'era ancora l'autostrada per il tunnel del Bianco, ma bisognava affrontare tornanti stretti che si susseguivano senza soste. In Francia, dove invece le strade erano larghe, sbagliai direzione e mi trovai in pieno centro di Parigi, prima davanti all'Arco di Trionfo e poi agli Champs Elisées. Invece in Inghilterra nessuno mi aveva detto che si viaggiava a sinistra così, dopo qualche brivido, preferii seguire un altro camion. Arrivai a Norwick per caricare una barca che mi sembrò enorme, era lunga 15 metri e larga 4,5 metri. Non mi persi di coraggio, neanche quando, sulla via del ritorno, fui fermato per ben tre volte dalla polizia e non capivo cosa volessero. Comunque alla fine arrivai a Chiavari e, a distanza di anni, questo è ancora il nostro spirito: l'obiettivo va raggiunto, ogni ostacolo deve essere superato».

Pilota d'auto per passione, prima con una Fiat 500 Gianni e poi con una Fiat 128 Dallara, Antonio Catiello accetta la sfida quando gli viene offerto di rilevare la società che lo aveva assunto al primo impiego solo pochi anni prima.

«Ai tempi TCT aveva solo due veicoli: l'Esagamma e un Tigrotto.



Nella foto sotto il titolo, al centro, Antonio Catiello con i figli Marco e Stefano. Qui sopra, il primo trasporto e uno recente per conto del CERN

Mi impegnai giorno e notte, il lavoro iniziò subito a "girare", arrivarono i primi clienti importanti: Fiat Allis/New Holland e Comau e da quel momento è stata una crescita continua, difficile individuare un momento particolare rispetto ad altri, ogni commessa è stata fondamentale e utile per fare un passo in più».

Non contento Antonio Catiello dà vita all'Aite (Associazione Italiana Trasporti Eccezionali) per difendere tutta la categoria, tutti coloro che ogni giorno devono affrontare la sfida di trasportare un carico eccezionale con norme complesse e diverse nei vari Paesi.

## UNA FLOTTA INTERNAZIONALE

Gli eccellenti risultati conseguiti sul fronte associazionistico non hanno impedito ad Antonio Catiello di continuare a sviluppare la propria azienda superando i confini nazionali.

«Oggi siamo presenti in Francia con la TCT France, con sede ad Aoste nelle vicinanze di Chambéry, e in Spagna, a Barcellona, con una joint-venture - spiega Catiello -. Proprio questo respiro internazionale ci ha consentito di realizzare alcuni trasporti di prestigio e grande responsabilità, su tutti quello che abbiamo eseguito per il CERN: portare a Ginevra i particolari più grandi e ingombranti dell'acceleratore di particelle, dall'Ansaldo di Genova, dalla Siemens di Berlino e dalla Ashtom di Belfort, nell'Est della Francia. Nel suo complesso la flotta è composta oggi da 63 trattori Stralis e 120 semirimorchi distribuiti fra le tre sedi. Dal 1990 ho acquistato sempre veicoli Iveco e, proprio recentemente, ho ritirato sette nuovi Stralis Active Space con motore Cursor 13 da 500 CV. Una collaborazione che mi ha sempre garantito grande affidabilità, dimostrando un'attenzione particolare alle mie esigenze».

Al fianco di Antonio Catiello sono operativi da tempo i figli: Marco, 36 anni, Direttore commerciale e Stefano, 32 anni, Direttore amministrativo.

Il futuro è già iniziato.

**Palletways è il sistema di "trasporto espresso" per le merci pallettizzate. Un successo internazionale grazie a tariffe chiare e competitive e una gamma di servizi per rispondere a tutte le esigenze dei clienti**

**PALLETWAYS ITALIA SPA**

# AL PALLET CI PENSO IO

I numeri parlano chiaro: Palletways è il leader europeo nella movimentazione espressa di merce pallettizzata con oltre 270 concessionari in Europa, otto centri distributivi in 11 Nazioni e oltre 20 mila pallet movimentati ogni notte. Nel nostro Paese, Palletways Italia è operativa dal 2002 e oggi la sua struttura si sviluppa attraverso 75 concessionari che coprono capillarmente il territorio, come testimoniano gli oltre 3 mila pallet movimentati ogni giorno. L'organizzazione logistica prevede un "hub" centrale a Bologna e uno regionale ad Avellino per meglio servire le regioni meridionali.

## UN SERVIZIO COMPLETO

«Nell'offerta di un servizio espresso di merce pallettizzata - spiega Roberto Rossi, Presidente di Palletways Italia Spa -, è il pallet l'unità di misura e non le tradizionali fasce di peso e il rapporto peso/volume. Il nostro "full pallet" è 1000 kg per 2,20 m di altezza, con una base di 1x1,20 m, e il prezzo è fisso. È inoltre possibile acquistare frazioni di pallet: il Quarter (un quarto) e l'Half (metà) pallet, poi il Miniquarter (quarter di 60 cm per 150 kg) e il Light (550kg). Tutto ciò si traduce in una fatturazione semplificata e servizi accessori ridotti al minimo. La nostra offerta si posiziona tra i trasportatori generici di groupage

e con il nostro modello ci espandiamo prevalentemente dove gli altri non sono presenti perché poco competitivi.

"Next Day" è il servizio espresso con consegna in 24/48 ore e rappresenta oltre il 50% circa del nostro traffico. Poi, c'è "Economy" che impiega 72 ore. Il servizio Palletways è inoltre omogeneo su tutto il territorio nazionale, il che significa che funziona non solo da Milano a Roma e da Bologna a Pescara, ma anche da un piccolo centro a un altro. Infine offriamo un servizio di tracciabilità delle spedizioni online».

Interessante conoscere la tipologia delle merci. «Con questi servizi ci rivolgiamo a molti clienti - prosegue Rossi -, anche se c'è chi ha una maggiore propensione al nostro tipo di offerta. Per esempio, il calzaturiero è un settore importante che utilizza Palletways non soltanto per spedire gli "urgenti", ma anche per la normale produzione. Per loro abbiamo un prodotto specifico che soddisfa le esigenze di chi ha spedizioni voluminose ma leggere, il "Light pallet". Poi siamo degli specialisti della GDO (Grande Distribuzione Organizzata) offrendo, fra l'altro, il servizio "GDO Timed" con consegne in una fascia oraria stabilita. Abbiamo introdotto un servizio ADR che risponde a tutti i requisiti normativi per il trasporto di merce pericolosa, incontrando immediatamente il gradimento del mercato. Infine, il settore vinicolo sfrutta molto bene il nostro servizio, perché garantiamo non solo la rapidità, ma anche l'integrità del prodotto e l'accesso alla Grande Distribuzione. In questo mercato, che incide sul 20-25% del nostro fatturato, serviamo dalla piccola cantina che manda il "bancalino" al ristorante con stella Michelin, al grande produttore che fornisce i supermercati.

Lo scorso anno abbiamo lanciato "Pan Europeo". Forti della nostra presenza capillare a livello locale, abbiamo voluto collegare i nostri network su scala internazionale per offrire un nuovo servizio ai clienti e una nuova opportunità di sviluppo ai concessionari. In un anno abbiamo raggiunto standard equivalenti a quelli dei migliori "road network" che operano in Europa».

## LA FLOTTA

«Come la maggior parte degli operatori logistici Palletways non ha mezzi di proprietà, ma utilizza quelli dei suoi 75 concessionari - spiega Rossi. Complessivamente possiamo dire che i veicoli dedicati alle nostre missioni sono un centinaio a livello nazionale, ma i nostri partner dispongono complessivamente di una flotta di almeno 1.500 veicoli. Ci sono trasportatori tradizionali con tutti i veicoli di proprietà, altri che utilizzano piccoli imprenditori anche monoveicolari, altri ancora, ma sono una piccolissima minoranza, che sono a loro volta subappaltatori.

Quanto alla tipologia dei veicoli, la prevalenza di



quelli di gamma pesante è nettissima. Per i ritiri e le consegne può succedere di utilizzare un Daily per alcuni servizi in centri storici, ma in generale i nostri carichi sono molto pesanti e quindi utilizziamo motrici dotate di sponda idraulica, se non addirittura i bilici per casi particolari. Tutti i nostri concessionari hanno poi l'obbligo di conferire al centro di Bologna - per quelli del Centro Sud e Sud, anche al centro di Avellino - le merci raccolte e per questo trasporto sono usati trattori con semirimorchi e, meno frequentemente, motrici con rimorchio per le trazioni corte».

«Quello che ho voluto creare con il Mercato Italia Iveco - conclude Rossi -, è quanto avevo sperimentato con successo quando ero Amministratore Delegato di TNT Traco, cioè un accordo che consentisse al nostro network di avere un rapporto privilegiato con la rete commerciale e assistenziale Iveco. Ovviamente stiamo parlando di operatori che si conoscono già benissimo, ma la novità che abbiamo creato tra Palletways e il Iveco Italia è quella di avere un interlocutore diretto a Torino che metta in contatto il nostro concessionario con il dealer Iveco della sua zona e segua centralmente le trattative. Naturalmente il rapporto non si chiude con la vendita, ma investe tutti gli aspetti di vita del veicolo, quindi i contratti di manutenzione programmata e l'assistenza in genere. Siamo all'inizio, ma i primi frutti già si vedono. Da parte mia ho la soddisfazione di aver creato un circuito virtuoso tra i nostri partner e Iveco, e so bene quanto avere veicoli affidabili, redditizi e rispettosi dell'ambiente sia importante per il nostro business».



Qui, Roberto Rossi, Presidente di Palletways Italia Spa. A sinistra e sopra, alcuni veicoli della flotta nel centro distributivo di Bologna



## MESSAGGERIE DEL GARDA SCEGLIE IVECO



Sono stati recentemente consegnati alle Messaggerie del Garda, importante operatore logistico con sedi a Mantova, Brescia, Bergamo e Milano, nove Stralis, quattro Eurocargo e due ECODaily che vanno ad ampliare una flotta di oltre 100 veicoli. La fornitura è stata curata dalla Pasino & Azzoni Srl di Porto Mantovano, da oltre trent'anni Concessionaria Iveco per Mantova e la sua provincia. In particolare si tratta di quattro trattori Stralis AT440S45T/P, tre cabinati Stralis AT260S45Y/FS-CM con motore Cursor 10 da 450 CV, un cabinato Stralis AT260S42Y/PS con motore Cursor 10 da 420 CV e un cabinato Stralis AT260S31Y/FS-CM con motore Cursor 8 da 310 CV. Tutti gli Stralis sono dotati di cabina Active Time a tetto alto, cambio ZF meccanico a 16 marce, allestimento ADR (trasporto merci pericolose), botola a comando elettrico, fari fendinebbia e di profondità integrati, lavaproiettori a getto, riscaldatore supplementare cabina ad aria, autoradio con lettore CD e comandi al volante.

Per quanto concerne la gamma media due Eurocargo sono ML180E28/P e montano il motore Tector 6 da 279 CV, mentre due sono ML120E22/P con motore Tector 6 da 217 CV. Tutti i veicoli sono dotati di cambio manuale ZF a 9 rapporti e del Pack Comfort che prevede, tra l'altro, cruise control, quadro strumenti High Line, autoradio con lettore cd e luci diurne. A completamento della fornitura infine due fur-

goni ECODaily 60C15 con motore da 3,0 litri e 146 CV di potenza.

Messaggerie del Garda è un primario operatore dell'autotrasporto e della logistica che opera da più di 50 anni su tutto il territorio nazionale attraverso le quattro sedi già citate, le piattaforme operative in Emilia Romagna, Lazio, Puglia, Sardegna e Sicilia, oltre alla partecipazione a circuiti come Palletways e CDS.

Certificata Iso 9001 dal 1995, l'azienda lombarda è anche in grado di garantire l'esecuzione di spedizioni internazionali attraverso la partnership con primari operatori esteri selezionati in base a rigorosi standard operativi.



*Nella foto della consegna: Guerrino Mazzocchini (terzo da sinistra) Amministratore Delegato della Concessionaria Iveco Pasino & Azzoni consegna le chiavi a Mario Beschi, Presidente delle Messaggerie del Garda. Presenti anche Diego Moreschi della Pasino & Azzoni (primo a sinistra), Alessandro Oitana, District Manager Vendite Iveco Mercato Italia (quarto da sinistra), e Roberto Confalonieri, Responsabile Acquisti Messaggerie del Garda.*

GUARDA  
LA CERIMONIA  
DI CONSEGNA



## PIRELLI MOTORSPORT VIAGGIA CON STRALIS AS500

Il nuovo Show Trailer Hospitality di Pirelli Motorsport è trainato da uno Stralis Active Space 500 CV personalizzato nei colori della Casa produttrice di pneumatici, fra i leader del settore.

Il veicolo è stato consegnato presso la sede dello stabilimento Pirelli di Settimo Torinese, alle porte di Torino. Lo Stralis è equipaggiato con motore FPT Cursor 13 Euro 5 da 500 CV e monta un cambio automatizzato ZF EuroTronic 2 con rallentatore idraulico e cerchi in lega Alcoa Dura Bright. La cabina Active Space, top di gamma, accessoriata secondo l'elevato standard di fornitura Iveco, è arricchita con il riscaldatore supplementare e presenta esternamente lo spoiler superiore e quello laterale, insieme alle carenature laterali mobili, personalizzati - come si è detto - con il colore giallo della Casa produttrice di pneumatici.

Lo Show Trailer è stato realizzato per ospitare piloti e invitati vip durante le prove europee, oltre a quelle in Giordania e Turchia, del Campionato Mondiale Rally e gli appuntamenti del Campionato di Formula GP3 che si svolgono in concomitanza con le prove euro-

peee del Mondiale Formula 1. Il nuovo Stralis AS 500 CV è destinato quindi a percorrere migliaia di chilometri per raggiungere circuiti e location in tutta Europa al seguito degli eventi sportivi dove Pirelli è il fornitore ufficiale di pneumatici. Particolarmente entusiasta è il suo autista Luciano Cigarini (nella foto sopra, il secondo da destra, ndr), 66 anni da 34 alla guida di un camion, quasi tutti passati al servizio delle competizioni motoristiche. «Lavoro come autista alla Pirelli Motorsport da 17 anni, mentre prima ero al Reparto Corse Abarth che allora faceva correre le auto da rally Fiat e Lancia. In tutti questi anni ha guidato molti camion Iveco, dal mitico 190.48 all'Eurostar, ma devo dire che il comfort di questo Stralis è davvero ineguagliabile, anche rispetto al precedente 480, assai piacevole, che ho avuto fino allo scorso anno. La nuova cabina Active Space, l'eccellente posizione di guida e il cambio automatizzato rendono la guida molto rilassante. È importante perché le trasferte sono lunghe e quindi avere un compagno di viaggio così affidabile e comodo è fondamentale». La consegna suggella la costante partnership fra Iveco e Pirelli che da sempre collaborano e condividono valori di eccellenza rivolti alla soddisfazione del cliente.



*Nella foto in basso, da sinistra: Luca Sra, Responsabile Vendite di Iveco Mercato Italia e Andrea Bottini, Fleet Manager BU Trucks Italia di Pirelli Tyre.*



## AL SEP DEBUTTO PER L'EUROCARGO RSU

Iveco ha partecipato all'edizione 2010 di SEP che si è svolta a PadovaFiere con un'area espositiva di 300 mq e un'area all'aperto per le prove dinamiche. SEP è il salone dedicato all'ambiente e focalizzato sulle tecnologie antinquinamento e dei servizi pubblici che si occupa di temi quali la raccolta dei rifiuti, l'igiene urbana, le tecnologie acqua-aria-suolo-rumore, le fonti energetiche tradizionali e alternative. L'occasione per ribadire come Iveco sia l'unico costruttore a offrire motorizzazioni ecologiche sia diesel, sia a metano per tutte le missioni e in tutte le gamme.

Novità assoluta era l'Eurocargo ML80EL18 pensato specificamente per la raccolta rifiuti sulla base delle esigenze degli operatori del settore e degli allestitori di compattatori. Un prototipo che, rispetto al modello di serie, si caratterizza per un passo ridotto di soli 2790 mm garantendo un minore ingombro e quindi una superiore maneggevolezza per meglio districarsi negli angusti centri storici delle nostre città. La modifica ha richiesto un attento lavoro di ingegneria per trovare spazio alla voluminosa marmitta catalitica e al serbatoio dell'urea che caratterizzano i veicoli di ultima generazione. Inoltre è stato adottato anche lo scario verticale. Sempre per rispondere alle esigenze degli operatori della raccolta rifiuti si è ritenuto opportuno dotare questo Eurocargo RSU di sospensione pneuma-



tica sull'asse posteriore per ottenere un piano di carico più basso e controbilanciare eventuali sbilanciamenti. Oltre all'Eurocargo sullo stand erano esposti anche l'ECODaily 35C14G/P Natural Power e lo Stralis AD260S31Y/PS-RSU EEV. ECODaily Natural Power presenta valori nettamente inferiori alle norme EEV. Il particolato è 0,004 g/kWh contro 0,02 g/kWh richiesto dal legislatore e anche l'NOx è 0,380 g/kWh contro i 2,00 g/kWh. In compenso le prestazioni sono identiche a quelle dei veicoli diesel: 136 CV e 350 Nm di coppia si

collocano nella fascia alta delle motorizzazioni proposte per i veicoli commerciali. Mentre il risparmio rispetto alla motorizzazione diesel è di circa il 30% sul costo del carburante.

Anche lo Stralis esposto era specifico per gli allestimenti destinati alla raccolta rifiuti con cabina corta Active Day e un passo di 4800 mm. Il motore è il sei cilindri FPT Cursor 8 da 7790 cc e 310 CV (228 kW) accoppiato a un cambio automatico Allison 3200, già da tempo individuato come la soluzione ideale per ogni veicolo da raccolta rifiuti soggetto a numerosi stop&go. Anche per questo modello le emissioni rispettano le restrittive norme EEV.

Nell'area all'aperto per le prove dinamiche erano disponibili quattro ECODaily: il 50C14G a metano, il 65C17/P diesel EEV e i modelli Hybrid ed Electric.

## IVECO AL BAUMA DI MONACO

Una presenza forte e articolata alla principale fiera mondiale dei veicoli da cantiere e delle macchine movimento terra, in un momento di svolta in positivo del mercato. Questo, in sintesi, lo spirito con cui Iveco ha partecipato alla 29ª edizione del Bauma di Monaco di Baviera, svoltasi lo scorso aprile. Malgrado la crisi del settore edilizio del 2009, qualche presenza in meno rispetto al record assoluto del 2007 e le non poche difficoltà del trasporto aereo causate dalla nube del vulcano islandese, la fiera tedesca ha fatto ancora una volta centro. Con oltre 3.150 espositori provenienti da 53 paesi e più di 415.000 visitatori, che hanno setacciato le novità di

prodotto, in mostra sui 555.000 mq dell'area espositiva. Ma quel che più conta, al di là dei numeri, è il cambiamento del mood degli operatori, tornati a pensare in termini di crescita del comparto e di acquisti di veicoli e di attrezzature. Il tutto confortato dalle previsioni moderatamente rialzate della VDMA, l'associazione tedesca delle aziende dei macchinari per l'edilizia. Da costruttore full-range, Iveco ha proposto sul proprio stand e nelle aree esterne l'intera gamma di prodotto. Che spazia dall'ECODaily 55S17WD con doppia cabina a trazione integrale, all'Eurocargo 80E18K da appoggio al cantiere di 7,5 tonnellate di peso totale, allestito con cassone ribaltabile e gru retro cabina della Palfinger. Entrambi i veicoli sono stati presentati in versione EEV, con motori ecologici a bassissime emissioni: l'ECODaily, con un motore 3,0 litri da 170 CV e l'Eurocargo con il motore FPT Tector da 3,9 litri, in grado di sviluppare 177 CV. Tutto ciò testimonia, ancora una volta, l'attenzione di Iveco verso le problematiche del rispetto ambientale e del trasporto sostenibile, anche nello specifico comparto del cantiere. In quest'ottica, erano in versione EEV anche i motori degli altri veicoli presenti sullo stand: uno Stralis AS260S42Y/PS 6x2 con gancio scarrabile della Meiller e un trattore Trakker AT400T45 WT/P 4x4, equipaggiato con un Cursor 13 da 450 CV. Accanto ai modelli da cantiere tradizionali, è stato esposto quale novità il cabinato 6x6 HHD8 dell'Astra, brand del gruppo Iveco con un'ampia offerta di veicoli off-road, stradali e dumper. L'HHD8, adatto per impieghi particolarmente gravosi, ha una massa totale a terra di 50 tonnellate. È mosso da un motore FPT Cursor 13 da 480 CV, abbinato a un cambio automatico Allison HD 4700, munito di convertitore di coppia. La gommatura standard prevede dei 24.00 R 20.5. Non meno interessanti, dal punto di vista tecnico-operativo, sono risultate le realizzazioni su telai Iveco esposte in alcune aree esterne. Ne basta una per tutte: la nuova pompa per calcestruzzo 6RZ65 della Sermac con braccio di distribuzione da 65 m in 6 sezioni, abbinata a un cabinato Trakker a 5 assi da 500 CV. Chi conosce le sollecitazioni in gioco quando il gruppo pompante del calcestruzzo è in funzione o quando viene dispiegato il braccio articolato, si rende conto di quanto robusto e resistente debba essere il telaio del veicolo. Ma tutto ciò, per Iveco, non costituisce un'eccezione. È il criterio adottato per tutti i mezzi da cantiere. *M.I.*





## IL PRIMO IVECO TRUCK STATION AD HANNOVER

Con l'inaugurazione del primo Truck Station, avvenuta ad Hannover in Germania, nasce in Iveco una nuova iniziativa dedicata al mondo del trasporto internazionale: realizzare una serie di centri di assistenza specializzati, interamente rivolti al pesante stradale, sulle principali rotte internazionali europee. Le principali caratteristiche dei nuovi Truck Station sono l'assistenza garantita 24 ore su 24, strumenti di diagnostica avanzata in grado di consentire l'intervento contemporaneo su più veicoli, tecnici con formazione specifica, magazzino dedicato e assistenza ai rimorchi con i prodotti della gamma Bullder (il brand Iveco per i ricambi dei trailer). In particolare questa attività consentirà ai Truck Station di diventare un punto di riferimento importante, di configurarsi come dei "one-stop" service-point in grado di rispondere a tutte le esigenze dell'autotrasportatore con una sola fermata.

«Quello inaugurato ad Hannover - ha dichiarato Enzo Gioachin, Senior Vice President Customer Service Iveco - è il primo di un network di 400 officine specializzate, completamente dedicate al trasporto internazionale a lungo raggio, che Iveco si appresta a creare in tutta Europa. Veri e propri centri di servizio riservati ai veicoli pesanti, e selezionati in base a criteri di qualità e di posizionamento geografico, in grado di garantire il più alto livello di assistenza sulle più importanti rotte di comunicazione in Europa».

Considerando che circa due terzi del traffico a lungo raggio transitano in Germania e Francia, le tappe di sviluppo del progetto daranno la priorità a questi due Paesi, in cui si realizzeranno 140 nuovi Truck Station, Iveco Truck Station è il punto di arrivo di un processo di perfezionamento del servizio che Iveco ha sviluppato con tutti gli strumenti a sua disposizione - dal technical training allo sviluppo dei "tool" di diagnostica locali ai teleservizi gestiti da remoto. È stato creato inoltre un sistema chiamato VOR log (acronimo di Vehicle off Road - veicolo fermo in panne) che permette di monitorare la situazione dei veicoli presso i punti di assistenza Iveco, in modo tale da rendere visibile ad ognuno in azienda, secondo il proprio grado di responsabilità, i tempi e le modalità di intervento per ogni singolo veicolo fermo in officina. L'obiettivo è quello di mantenere alto il "commitment" al raggiungimento dell'obiettivo di ogni Truck Station: rimettere il veicolo su strada nel più breve tempo possibile.

Dal responsabile della logistica a quello del magazzino centrale di Iveco, dal responsabile della formazione e diagnostica al singolo meccanico di una specifica officina, tutta l'azienda è, in tempo reale, collegata e intenta a risolvere qualsiasi problema possa arrivare ai propri clienti.

## MISSIONE UMANITARIA IN KOSOVO SU STRALIS

Il Kosovo è probabilmente la regione più povera d'Europa ma, nonostante questo, è anche esclusa dai principali flussi di aiuti umanitari. La triste situazione non è sfuggita alla tedesca Service Point, spesso impegnata a fornire generi di conforto alle popolazioni bisognose, decidendo di organizzare una consegna in questo Paese così difficile da raggiungere. Iveco è subentrata in questa operazione umanitaria mettendo a disposizione un trattore Stralis con un autista d'eccezione: il giornalista del "Truck of the Year" Oliver Willms (a sinistra nella foto con Manfred Kuchlmayr, P.R. Iveco) che ha accettato con entusiasmo l'invito. La merce da consegnare era costituita prevalentemente da attrezzature ospedaliere (dai letti a macchinari radiologici) e da arredi per le scuole. La carovana umanitaria partita da Hannover era formata da una flotta di sei camion. Fino in Croazia non ci sono stati problemi, poi al confine con la Serbia si sono dovute affrontare un po' di trafale burocratiche, mentre dal Montenegro all'Albania sono state le strade strette e sconnesse a mettere a dura prova veicoli e autisti. Proprio in queste difficili condizioni Oliver Willms è stato conquistato dalla maneggevolezza dello Stralis messo a disposizione e dalla praticità del cambio automatizzato ZF EuroTronic 2: in ogni condizione si poteva sempre concentrare sulla strada. Le sospensioni erano confortevoli e l'isolamento acustico perfetto, un bel conforto perché, a causa delle strade dissestate e della bassa velocità, in media le ore di guida erano più di 10 al giorno. Il tutto è stato però ripagato dall'arrivo in Kosovo e dalla felicità e gratitudine della gente in attesa degli aiuti.



## A IVECO IL "PREMIO DEI PREMI" PER L'INNOVAZIONE

In occasione della giornata nazionale dell'innovazione, è stato consegnato a Iveco il "Premio dei premi", nell'ambito di una cerimonia che si è svolta a Roma nel palazzo del Quirinale, alla presenza del Capo dello Stato, Giorgio Napolitano. Si tratta di un riconoscimento assegnato dal Ministero per la pubblica amministrazione e l'innovazione, istituito dalla Presidenza del Consiglio su mandato del Presidente della Repubblica, il cui obiettivo è quello di valorizzare e sostenere le migliori capacità innovative e creative di aziende, università, amministrazioni, enti o singoli ideatori, anche al fine di favorire la crescita della cultura dell'innovazione nel Paese. Il premio ha lo scopo di mettere in evidenza le migliori esperienze di innovazione, nei settori dell'industria, servizi e design, università, pubblica amministrazione e terziario. Con esso, viene riconosciuta la capacità di trasformare un'idea in un prodotto vendibile o in un processo operativo nel commercio, nell'industria ma anche in un servizio sociale. A ritirare il "Premio dei premi" per Iveco sono stati l'Amministratore Delegato, Paolo Monferino, e Sergio Bracco, responsabile della Funzione Product Portfolio & Innovation. Il prestigioso riconoscimento è stato assegnato a Iveco nell'ambito della categoria Industria e servizi - grandi imprese, in quanto l'azienda, come si legge nella motivazione ufficiale, "grazie all'innovazione, ha saputo contenere meglio della concorrenza gli effetti della contrazione del mercato, migliorando nel contempo la propria posizione competitiva".

«L'innovazione è sempre stata un fattore imprescindibile per la nostra azienda - ha commentato Paolo Monferino - e oggi, in un mondo del trasporto che cambia rapidamente e che deve far fronte a richieste sempre più diversificate e complesse dei clienti, lo è ancora di più. L'evoluzione dei nostri prodotti ha visto uno sviluppo continuo sia dei nostri veicoli Diesel tradizionali sia dei nostri veicoli a trazione alternativa, con il chiaro obiettivo di condurci sul percorso virtuoso della mobilità sostenibile e dell'efficienza, nella piena consapevolezza del nostro ruolo per lo sviluppo di un sistema di trasporto più efficiente, sicuro e a basso impatto ambientale».

Nella foto, la cerimonia di consegna: da sinistra, Paolo Monferino, Amministratore Delegato Iveco; Renato Brunetta, Ministro per la pubblica Amministrazione e Innovazione e il Capo dello Stato, Giorgio Napolitano.



## LA FIERA MONDIALE DEI VEICOLI A GAS NATURALE DI ROMA

Iveco ha partecipato alla 12° Conferenza ed Esposizione internazionale dei veicoli a metano che si è svolta alla Fiera di Roma. Una partecipazione che rientra nell'ambito delle strategie del Gruppo Fiat, sponsor dell'evento, per affermare il proprio impegno sulla mobilità sostenibile, contribuire a diffondere la cultura del metano e presentare le soluzioni più ecologiche che già oggi propone al mercato. Nello spazio esterno, adiacente al padiglione espositivo era presente un ECODaily Natural Power, la versione alimentata a gas naturale venduta in oltre due milioni di esemplari, insieme a un autobus Irisbus Citelis CNG. Sullo stand c'era invece un ECODaily Natural Power Idrometano, uno dei più recenti frutti delle attività di ricerca e sviluppo del Gruppo Fiat nell'ambito della mobilità sostenibile. Il veicolo è dotato di un motore bifuel alimentato a idrometano (una miscela di idrogeno e metano) e benzina. Iveco è stata coinvolta anche nella Conferenza Internazionale NGV Roma "Creating a revolution in transport", nella sessione dedicata a motori e veicoli OEM a metano, con l'intervento di Franco Villa, Iveco-Irisbus Product Marketing.

«Sin dagli anni Ottanta, Iveco rivolge attenzione alla propulsione CNG e oggi è leader europeo nella ricerca e produzione di veicoli alimentati a gas naturale, con oltre 10 mila unità nel parco circolante di privati e pubbliche amministrazioni che hanno percorso sinora più di 600 milioni di chilometri - ha dichiarato Franco Villa -. Oggi la nostra azienda può vantare la gamma più completa e moderna di veicoli a metano del mercato».





## FESTIVAL DELL'ENERGIA A LECCE

Oltre il 70% degli automobilisti italiani sarebbe disponibile a comprare un'auto elettrica. Lo rileva una ricerca di SWG per conto di Federutility, la federazione delle aziende locali di acqua, gas ed energia. In occasione del Festival dell'Energia di Lecce, organizzato proprio da Federutility, si sono riuniti per la prima volta tutti i soggetti interessati alla mobilità ecosostenibile in un convegno presso il Castello Carlo V della splendida città del Salento. Nel messaggio di benvenuto, il Vicepresidente della Commissione europea Antonio Tajani ha invitato a un orientamento a medio termine che rafforzi la competitività dell'industria automobilistica, relazionandola con le tecnologie pulite, in attesa delle linee guida UE previste per settembre, quando saranno stabilite modalità e tariffe per fare "un pieno di elettricità". L'Onorevole Agostino Ghiglia, della Commissione Ambiente Territorio Lavori pubblici, primo firmatario della mozione sulle infrastrutture di ricarica, ha annunciato che presenterà a breve un progetto di legge per la trazione elettrica "con precise direttrici in favore dell'infrastrutturazione territoriale e di un piano di incentivi". Per Adolfo Spaziani, Direttore Generale di Federutility, "oggi c'è una maggiore consapevolezza dell'importanza dei veicoli elettrici a beneficio dell'ambiente e dell'ecomobilità. Per sfruttarne le potenzialità bisogna fare sistema tra enti locali, aziende dell'energia, case automobilistiche e concentrarsi nella standardizzazione tecnica e nell'impatto sulla rete elettrica nazionale". Iveco era presente al Convegno ed esponeva un ECODaily Elettrico, esempio concreto dell'impegno del costruttore nello sviluppo delle trazioni alternative, premiato come miglior veicolo commerciale al Salone Internazionale per la Mobilità Elettrica eCarTec 2009 di Monaco. Giandomenico Fioretti, Responsabile Innovazione e Trazioni Alternative, ha descritto il ruolo pionieristico di Iveco nel campo dei veicoli ibridi ed elettrici. Infatti, il primo autobus ibrido risale al 1987, mentre le prime flotte presso clienti al 1992. Dopo i cenni storici, Fioretti ha descritto lo scenario futuro e la visione di Iveco, da cui derivano gli attuali progetti strategici. Tra questi, il Daily Ibrido che è in grado di ridurre il consumo di combustibile e le emissioni di CO2 del 30% nelle missioni urbane. Il Daily Ibrido è oggi nella fase di sperimentazione sul campo in collaborazione con grandi clienti quali FedEx, che impiega una flotta di dieci furgoni per la distribuzione delle merci a Milano, Parigi e Francoforte, e ATM che opera tre minibus in un utile servizio di bus-navetta notturno a Milano. Un altro progetto importante è Eurocargo Ibrido, che ha completato la sperimentazione con TNT a Torino e con Coca-Cola a Bruxelles e Vienna, con piena soddisfazione da parte dei clienti e una flotta di veicoli è stata ordinata dalla Municipalità di Barcellona. Completa il quadro la soluzione di Iveco per il trasporto urbano delle persone, il Citelis Ibrido, un autobus di dodici metri che a far data dalla seconda metà del 2010 arricchirà l'offerta di prodotti a minimo impatto ambientale di Iveco. Il lungo applauso che ha seguito la presentazione è stato la migliore conferma di quanto l'innovazione di Iveco sulle trazioni alternative sia stata apprezzata da tutti i congressisti e rappresenti una vera eccellenza italiana.

## ECO MOBILITY A TORINO PER RIDURRE L'INQUINAMENTO

"Muoversi tutti i giorni senza inquinare". I cittadini aderenti alla Associazione Porta Doranea della Zona Centro di Torino, insieme alla Fondazione Telios Onlus, si sono chiesti come potessero contribuire alla riduzione dell'inquinamento atmosferico nelle Aree Urbane, proponendosi di collaborare con le Autorità pubbliche per integrare e rafforzare le iniziative già intraprese. Così, partendo dalla constatazione che la riduzione delle emissioni di CO2 è indispensabile per abbattere l'inquinamento entro limiti accettabili negli agglomerati urbani, hanno organizzato Eco Mobility Event Torino con l'appoggio della Città e della Provincia di Torino nonché della Regione Piemonte. L'iniziativa si proponeva di portare a conoscenza del pubblico le possibilità che già oggi sono disponibili per una mobilità sostenibile, mediante la realizzazione di un programma

articolato di conferenze e una esposizione di veicoli elettrici. Iveco era presente con un ECODaily a trazione elettrica e con l'intervento di Fabio Nicora di Iveco Altra, la società specializzata nella progettazione e produzione di veicoli Iveco con trazioni alternative, ovvero trasmissioni elettriche, ibride diesel-elettriche e fuel cell. Nicora ha ribadito il forte impegno Iveco nello sviluppo delle trazioni alternative, come quella elettrica, soluzione ottimale per la distribuzione urbana di merci e il trasporto persone a impatto zero, soffermandosi sulla versatilità dei modelli, le ampie possibilità di allestimento e le prestazioni in termini di autonomia e velocità. Una parte specifica dell'intervento è stata dedicata alla tecnologia delle batterie Zebra che non hanno bisogno di manutenzione, sono eco-compatibili, hanno una lunga durata combinata a una alta affidabilità e sono totalmente riciclabili.



## CERIANI GROUP E PIRELLI PER ASEA

Grazie al contributo dalla Concessionaria Iveco Ceriani Group Spa e di Pirelli Tyre Spa, quest'anno il Consiglio di Amministrazione di ASEA (Associazione degli Spedizionieri e Auto-transportatori della provincia di Varese) ha organizzato l'annuale incontro con i propri associati presso il Campo Prove Pirelli di Vizzola Ticino (Va), offrendo ai partecipanti la possibilità di provare in pista alcuni veicoli Iveco gommati Pirelli. L'evento si è aperto con i saluti da parte di Manuela Bertoni, Presidente di ASEA, e le presentazioni di prodotto da parte di Iveco e Pirelli, entrando poi nel vivo con l'inizio delle prove: un ECODaily 35S14 furgone e tre Stralis AS, di cui uno con semirimorchio Acardi, si sono alternati in pista su un percorso misto, a tratti bagnato, dando la possibilità ai partecipanti di testare le prestazioni di veicoli e pneumatici in diverse condizioni di fondo stradale. Il bilancio è stato decisamente positivo: circa 70 imprese associate e un centinaio di presenze tra clienti e operatori del settore, i quali hanno potuto visionare, oltre ai veicoli in pista, anche altri modelli messi a disposizione dalla Concessionaria Iveco Ceriani Group, tra cui un Trakker allestito con cassone ribaltabile e alcuni furgoni ECODaily.



## MOTOGP DI ASSEN: L'ECODAILY OSPITA LE MOTO DI GIACOMO AGOSTINI

All'edizione del Gran Premio MotoGP di Assen era presente anche il pluricampione iridato degli anni Settanta Giacomo Agostini. Per l'occasione un ECODaily semivetrato, in dotazione al "Fiat Yamaha Team" del nove volte Campione del Mondo Valentino Rossi e del suo compagno di squadra Jorge Lorenzo, ha ospitato anche le moto del mitico centauro. Su questo veicolo sono state trasportate la celebre Yamaha YZR500 OW23, con la quale Giacomo Agostini vinse il suo quindicesimo e ultimo titolo mondiale, e l'attuale YZR-M1 2010, in una versione specifica a lui dedicata, nei colori del Fiat Yamaha Team ma con il famoso numero "1". Ad Assen il leggendario campione bergamasco prima della gara della MotoGP si è cimentato con entrambe in alcuni giri di pista nell'ambito delle celebrazioni per gli 80 anni del circuito olandese. Il furgone semivetrato utilizzato per il trasporto delle moto è una delle tante versioni dell'ECODaily, il leggero Iveco venduto in oltre due milioni di esemplari.





## "IVECO DRIVER TRAINING" OPPORTUNITÀ DA COGLIERE AL VOLO!



Gli operatori del trasporto che hanno scelto Iveco Stralis hanno un'ulteriore occasione per migliorare la propria redditività. Iveco è ancora una volta al fianco dei suoi clienti con uno strumento concreto: **Iveco Driver Training**.

L'offerta formativa si articola su due tipologie di corsi:

- **Tecnologia del Veicolo** destinato ad autisti che desiderano una formazione di base sull'utilizzo di Iveco Stralis
- **EcoDrive** rivolto a coloro che hanno già una buona conoscenza del veicolo e desiderano ottimizzare la gestione e lo stile di guida. In questo caso sono previste un numero maggiore di sessioni di prove su strada.

L'addestramento si svolge presso il Centro Polifunzionale Iveco di Torino, presso le aziende di autotrasporto che ne fanno richiesta oppure le Concessionarie della rete Iveco.

Il costo per ogni autista parte da **250 euro** per il **Corso Tecnologia del Veicolo** e da **450 euro** per il **Corso EcoDrive**.

Per ulteriori informazioni e dettagli inviare una e-mail a [ivecodrive@iveco.com](mailto:ivecodrive@iveco.com) oppure chiamare il numero verde **800.800.288**, sarete contattati al più presto.



## IVECO E IL QR CODE

Iveco ha scelto di utilizzare un nuovo modo veloce e innovativo per essere più vicina ai propri clienti e per comunicare con loro. Il **QR Code**, acronimo di Quick Response (letteralmente "risposta rapida"), è una sorta di "copia e incolla" fra carta stampata e digitale, il *trait d'union* tra il **mondo cartaceo** e quello **multimediale di Internet**, una porta d'accesso a contenuti aggiuntivi che per la loro natura digitale non troverebbero spazio sulla carta e che invece arrivano, via web, direttamente sullo schermo di uno **smartphone** ovvero un telefonino dotato di telecamera e connessione Internet.

**Ecco come funziona:** inquadrando con l'**obiettivo del cellulare**, il QR Code "prende vita" e racconta tutto: sul display arrivano infatti video e pagine internet preparate ad hoc per approfondire l'argomento a cui è legato.

Il programma di lettura del QR Code è disponibile gratuitamente e, dopo aver scaricato il software sul proprio cellulare, basta inquadrare i codici con la fotocamera: il software legge il codice e connette istantaneamente lo smartphone.

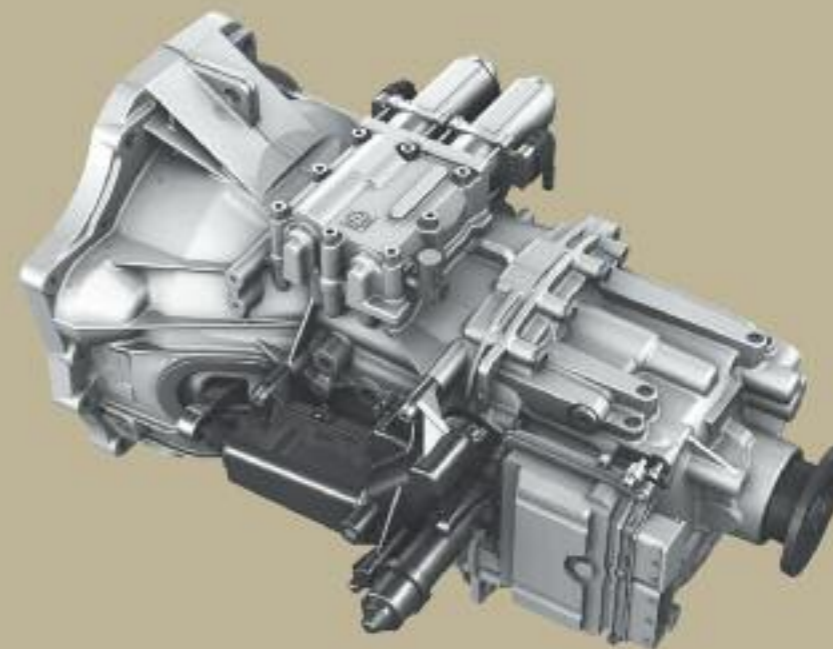
Grazie ai QR Code che trovate sulla copertina e su alcune pagine di **Camion & Servizi** sarete connessi al sito web Iveco [www.iveco.it](http://www.iveco.it). Dalla copertina si accede a una schermata che consente di chiedere informazioni a Iveco, mentre gli altri QR Code permettono di scaricare filmati relativi agli articoli correlati.



Segui Iveco anche su: [www.facebook.com/iveco](http://www.facebook.com/iveco)



Tecnologia ZF –  
una scelta intelligente.  
Perché con il nostro cambio  
automatizzato riducete i costi.



[www.zf.com](http://www.zf.com)

Per scoprire tutti i vantaggi del cambio Agile visita il sito [www.drivetheanswer.com](http://www.drivetheanswer.com)

Con il cambio automatizzato eTronic con attuatore, frizione e smorzatore di vibrazioni integrati, ZF è il primo fornitore dell'industria automotive a offrire una soluzione completa per la trasmissione automatica, concepita appositamente per i furgoni. Il cambio automatizzato eTronic consente un risparmio di carburante fino al 10 per cento, la durata della frizione aumenta e il conducente può concentrarsi esclusivamente sul traffico.





# OLTRE OGNI OSTACOLO.



# TRAKKER

**TRAKKER NON TEME NESSUN LAVORO:**

- Motore Cursor fino a 500CV EEV, meglio di Euro V
- Cambio automatizzato ZF Eurotronic a 12 e 16 marce
- Ampia scelta di sospensioni per ogni impiego
- Freno motore a decompressione potenziato di serie

NUMERO VERDE 800.800.288

**IVECO**  
TRANSPORT IS ENERGY

[www.iveco.it](http://www.iveco.it)