

SETTEMBRE-DICEMBRE 2018

# Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto

## PIÙ STRALIS NP IN STRADA PIÙ STAZIONI DI RIFORNIMENTO



SOLUZIONI  
GREEN A  
ECOMONDO



L'OCTOBER  
TRUCK  
FESTIVAL



INTERVISTA  
A FRANCESCO  
MARANGIO



VAI AL LINK



# 4



## All'IAA sostenibilità a tutto campo

Al Salone del veicolo industriale di Hannover, l'offerta completa del Brand nell'ambito dei mezzi a basso impatto ambientale, dai veicoli elettrici a quelli con propulsori a gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG)

**28 October**  
**Truck Festival**



# 12

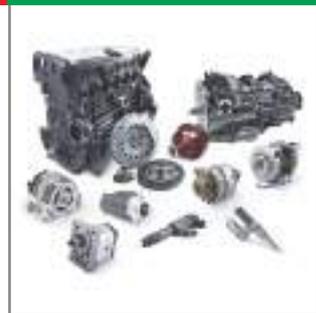


## Amico della strada, perfetto in cantiere

Coniuga il meglio dei mezzi stradali e dei camion off-road la nuova gamma X-Way di IVECO per il cantiere leggero, lanciata di recente in Italia. Tanti modelli e versioni per soddisfare tutte le esigenze di trasporto



# 14



## Offerta giusta, al giusto prezzo

Nelle parole di Francesco Marangio, CNH Industrial Director Parts & Service per il Mercato Italia le strategie del Brand per far crescere il business dei ricambi di tutte le principali linee di prodotto



# 34



## Il liquefatto unisce lo stivale

Dalla Sardegna al Piemonte, dall'Umbria all'Alto Adige, dalla Toscana alle Marche cresce il numero di punti di rifornimento di LNG, a conferma della 'bontà' della scelta di IVECO di puntare sui camion a gas naturale

**8 Service Challenge**

**42 Il campione sceglie il Daily**

**44 Ancora più green, forum di LC3**

**46 Service d'eccellenza nel Lazio**

### Rubriche

**40 Protagonisti**

L'Unitaria Logistica  
Eco Eridania

**50 IVECO nel mondo**



**DIRETTORE RESPONSABILE** FRANCESCO NOVO **DIRETTORE EDITORIALE** SARA CASTALDI **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), IVAN POLI (REDAZIONE AUTOBUS), VERONICA VIASSONE, SARA BUOSI, SARA MOORE, RAFFAELLA CAMERINO, CHRISTOPHE CAPLAIN, MICHELA FERRIGNO, MATTIA MARITATI, FABIO PELLEGRINELLI, VALERIA TAZZETTI, SILVIA ALCIATI **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 215/12B, 10137 TORINO  
**REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.GARRONE@GMAIL.COM  
**STAMPA** MEDIAGRAF SPA - NOVENTA PADOVANA (PD) **REGISTRAZIONE** TRIB. DI TORINO N. 5446 DEL 10/11/2000. È VIETATA LA RIPRODUZIONE ANCHE PARZIALE DI QUANTO PUBBLICATO SENZA AUTORIZZAZIONE



**T**re sono gli articoli portanti di questo numero di *Camion&Servizi*. Riguardano la presenza di IVECO al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA), l'espansione della rete distributiva italiana di stazioni di rifornimento di metano liquefatto (LNG) e l'October Truck Festival, l'appuntamento d'autunno presso le concessionarie della rete IVECO per far conoscere ai clienti le novità di prodotto del brand e trascorrere, insieme alle famiglie, una giornata di festa e di relax. All'IAA di Hannover, l'evento internazionale più importante nel comparto dei mezzi di trasporto, IVECO ha anticipato il futuro proponendo sul proprio stand diciotto modelli, fra camion e autobus, con motorizzazioni alternative al gasolio. Una scelta coraggiosa che, da un lato, ha ribadito la valenza del pay-off aziendale 'IVECO, il tuo partner per un trasporto sostenibile' e, dall'altro, ha messo in evidenza il know-how del brand per guidare la transizione energetica in atto nel settore automotive. L'ampiamiento della rete distributiva di LNG, che prosegue a ritmo sostenuto, tocca quasi tutte le regioni d'Italia, isole incluse, come testimonia l'apertura del primo impianto di gas naturale liquefatto in Sardegna. L'espansione del network - le stazioni operative nello Stivale sono ormai una trentina - va di pari passo con il successo commerciale dei mezzi LNG di IVECO della gamma Stralis NP che hanno aperto, con le loro performance pari al diesel, con il basso impatto ambientale e i ridotti costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership), un nuovo segmento nell'ambito delle trazioni alternative al gasolio, quello del lungo raggio. L'October Truck Festival, giunto alla sua seconda edizione, ha riproposto con successo un format collaudato. Una formula basata su una serie di porte aperte presso i concessionari per permettere agli autotrasportatori di toccare con mano, testandoli su strada, i gioielli di casa IVECO, a partire dallo Stralis NP con motorizzazione a metano liquefatto da 460 CV. La sezione del giornale dedicata al prodotto è focalizzata sulla gamma Stralis X-Way, la serie ideale per il cantiere leggero, che è stata ufficialmente presentata in Italia con un evento speciale organizzato all'Industrial Village di Torino. La sezione dedicata a Parts&Service comprende due articoli. Il primo prende in esame, in un'intervista a Francesco Marangio, CNH Industrial Director Parts&Service per il Mercato Italia, le strategie del brand per far crescere il business dei ricambi. Il secondo passa in rassegna gli strumenti a disposizione degli utilizzatori per difendersi dai ricambi contraffatti per i veicoli industriali. A coronamento di un anno sfidante ma ricco di soddisfazioni per IVECO, un augurio a tutti di un sereno Natale e di un prospero Nuovo Anno. Buona lettura.

**Sara Castaldi**





# SOSTENIBILITÀ A TUTTO CAMPO

**Su uno stand senza motorizzazioni diesel, l'offerta completa del Brand nell'ambito dei sistemi di trazione alternativi al gasolio, dai veicoli elettrici a quelli con propulsori a gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG)**

di Giorgio Garrone



Nella pagina a fianco, Pierre Lahutte, IVECO Brand President, con Laurant Wetemans, General Manager LNG Marketing & Trading di Shell allo stand IVECO. A fianco, un Eurocargo Natural Power 160-210, allestito con spazzatrice

**F**edele al proprio pay-off 'IVECO, il tuo partner per un trasporto sostenibile', il Brand ha anticipato il futuro proponendo sul proprio stand alla 67° edizione dell'IAA di Hannover, l'evento internazionale più importante nel settore dei veicoli industriali, una gamma completa di mezzi a trazione alternativa al gasolio: in tutto, 18 modelli fra camion e autobus che coprono le esigenze di movimentazione delle merci e delle persone sulle brevi, medie e lunghe distanze. Come ha spiegato Pierre Lahutte, IVECO Brand President, "Il Brand è il primo costruttore nella storia dell'IAA a presentare uno stand senza motorizzazioni diesel sia per i veicoli, sia per l'azionamento degli allestimenti. Il settore del trasporto sta cambiando, a causa delle sempre maggiori pressioni cui è sottoposto il diesel e al nuovo slancio acquisito dalla transizione energetica. La nostra esposizione dimostra che l'offerta IVECO di veicoli elettrici, a CNG e LNG è disponibile già da subito e rappresenta un'alternativa praticabile al diesel in tutte le missioni - dal trasporto persone in ambito urbano a basso dispendio energetico fino alle applicazioni heavy-duty sulle lunghe distanze. Inoltre, il gas naturale consente la transizione diretta verso il bio-metano e l'energia rinnovabile, aprendo le porte a un'economia circolare in grado di raggiungere un livello di emissioni tendente a zero e di permettere il "sequestro" del carbonio in eccesso."

## TECNOLOGIE E VEICOLI GREEN PER OGNI MISSIONE

Per il trasporto merci in ambito urbano e suburbano, IVECO ha proposto alcuni modelli del Daily Natural Power con motorizzazione a gas naturale compresso (CNG), appartenente alla famiglia Daily Blue Power.

Quattro di essi erano dotati dell'esclusivo cambio automatico Hi-Matic a otto rapporti. I Daily esposti dimostrano l'ampio ventaglio di missioni che la gamma Blue Power è in grado di svolgere. Dai trasporti in regime di temperatura controllata, con un cabinato con cella frigo di Lecapitaine per la flotta di Le Petit Forestier, leader europeo nel noleggio di mezzi refrigerati, a un modello di 7 tonnellate di massa totale a terra dotato di piattaforma e centinatura Junge, fino a un cabinato allestito da Fassi con gru e rimorchio ribaltabile Maxicargo per la Ville de Paris. Fra i Daily in versione furgone, figuravano un'unità con gruppo di raffreddamento Kerstner nella livrea in edizione limitata per il 40° anniversario del Daily e un veicolo allestito da Spier per la consegna di pacchi, con personalizzazione realizzata da Garage Italia Custom. Per le missioni di trasporto urbano e regionale,

## IVECO E SHELL INSIEME PER LE TRAZIONI ALTERNATIVE

Shell e IVECO hanno sottolineato, in occasione del Salone del veicolo industriale di Hannover, la reciproca volontà di collaborazione per promuovere i vantaggi offerti dalle trazioni alternative al gasolio, dall'elettrica al gas naturale compresso (CNG) o liquefatto (LNG). IVECO ha partecipato all'inaugurazione ufficiale del primo distributore di LNG targato Shell in Germania.

Situata sud di Amburgo, in un punto strategico per la vicinanza del nodo autostradale Hamburg Süd, la stazione è in grado di rifornire oltre 200 camion al giorno. La presenza di IVECO all'evento rientra nell'ambito della collaborazione con la società fornitrice di energia per sostenere lo sviluppo della rete distributiva di carburanti alternativi sul territorio tedesco. Una collaborazione che si è manifestata anche durante l'IAA con l'intervento di Shell, rappresentata da Laurant Wetemans, General Manager LNG Marketing & Trading, allo stand IVECO, dove sono stati presentati un distributore di CNG e LNG e una stazione di ricarica per veicoli elettrici.

A fianco, un Daily a metano della gamma Blue Power nella livrea del 40° anniversario del lancio sul mercato. Sotto, il concept di FPT di veicolo a emissioni zero



## DA FPT UN CONCEPT A EMISSIONI ZERO

Sullo stand IVECO FPT Industrial, brand motoristico globale di CNH Industrial, ha esposto il concept di un mezzo commerciale, con tecnologia a celle di combustibile alimentate a idrogeno. La tecnologia fuel-cell potrebbe giocare un ruolo rilevante nella creazione di un circolo virtuoso in cui l'idrogeno viene prodotto localmente tramite fonti di energia rinnovabili, quali bio-metano, energia eolica o energia solare. Questa soluzione potrebbe così offrire emissioni zero sia nel computo Tank-to-Wheel (cioè, dal serbatoio alla strada), sia nel bilancio Well-to-Wheel (dall'estrazione alla strada). L'obiettivo del progetto del team di Ricerca e Sviluppo di FPT Industrial è di esplorare le possibilità dell'uso dell'idrogeno come carburante alternativo a zero emissioni nel settore dei trasporti a lungo raggio, assicurando comunque le prestazioni, l'autonomia, l'efficienza e l'affidabilità richieste dal comparto. Il concept è stato progettato con un serbatoio di carburante ad alta resistenza in fibra di carbonio, attraverso il quale l'idrogeno fluisce direttamente nelle celle di combustibile per generare l'energia che alimenta un motore da 400 kW. È la combinazione di energia elettrica e celle di combustibile a creare un veicolo a emissioni nulle.



il CNG è la tecnologia che soddisfa meglio i requisiti di efficienza sulle medie e corte distanze. In questo segmento, IVECO ha esposto due Eurocargo dedicati alle applicazioni municipali, entrambi in versione CNG e già conformi, con un anno d'anticipo, agli standard di emissione Euro VI Step D. Uno dei camion era dotato di cassone ribaltabile trilaterale, realizzato da Meiller. Il secondo Eurocargo è il risultato della collaborazione di IVECO con un partner tecnologico - la Johnston Engineering - per proporre soluzioni a basse emissioni sia del veicolo che del suo allestimento. È, infatti, dotato di uno speciale sistema di spazzamento che unisce il motore CNG del camion a una trasmissione idrostatica, ottenendo così una sensibile riduzione delle emissioni rispetto alle spazzatrici convenzionali, azionate da un motore diesel ausiliario. IVECO ha collaborato anche con Carrier Transicold per una novità assoluta nel settore del trasporto delle merci in regime di temperatura controllata, un autotelaio Stralis NP 6x2 da 400 CV e 26 tonnellate di massa totale a terra, con carrozzeria Frappa e tecnologia di raffreddamento CNG Carrier Supra. Questa soluzione innovativa è totalmente alimentata a gas naturale. Sia il veicolo che il gruppo di raffreddamento sfruttano, infatti, motori a metano alimentati con una miscela aria-gas in proporzioni stechiometriche, dotati di catalizzatore a tre vie. Con questo tipo di combinazione le emissioni di NO<sub>2</sub> calano del 90% rispetto a un diesel, mentre quelle di particolato vengono abbattute del 99%. Le quantità di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) si riducono, invece, del 95% con l'uso del bio-metano ottenuto dalla fermentazione dei rifiuti urbani o degli scarti delle lavorazioni agricole.

## GAS NATURALE LIQUEFATTO PER LE LUNGHE DISTANZE

Per le missioni sulle lunghe distanze, la soluzione a basso impatto ambientale proposta da IVECO è basata sulla tecnologia LNG. In questo specifico settore, il benchmark di mercato è lo Stralis NP, il primo camion a gas naturale progettato per il trasporto a lungo raggio, che lo scorso dicembre è stato eletto "Low Carbon Truck of the Year" nel Regno Unito. I modelli esposti da IVECO all'IAA spaziano dalle versioni trattore, anche nella variante ribassata, ai cabinati anche con cabina corta. Sempre nell'ambito dei pesanti, IVECO ha presentato un'altra soluzione inedita nel settore, risultato di un'importante partnership: l'esclusivo Stralis X-Way Natural Power con motorizzazione a gas da 400 CV, dotato di betoniera ibrida CIFA. Il propulsore del camion funziona a bio-metano, mentre la betoniera ibrida plug-in Energya è mossa da un motore elettrico alimentato da una batteria al litio. Il veicolo monta anche un sistema di recupero dell'energia cinetica (KERS) in fase di decelerazione. Gli altri modelli di Stralis NP presenti sullo stand includono il primo camion a LNG da 460 CV per la movimentazione di casse mobili, allestito da SDG / Spier per la flotta a noleggio di Fraikin, un trattore 6x2 a gas naturale liquefatto con un'autonomia di 750 km, un 4x2 a LNG con 1.600 km di autonomia e trattore ribassato, anch'esso con motorizzazione LNG, con un raggio d'azione di 1.150 km.

## BUS A BASSO IMPATTO AMBIENTALE

Per il trasporto pubblico nei centri urbani, il Brand ha esposto le proprie soluzioni elettriche: il minibus Daily Electric a emissioni zero, parte della famiglia eco-sostenibile Daily Blue Power, incoronata "International Van of the Year 2018", che rappresenta la soluzione perfetta per il trasporto nelle classiche missioni stop-and-go dell'ultimo chilometro, l'autobus urbano GX ELEC di Heuliez Bus, elettrico al 100% e dotato di batteria hi-tech e l'innovativo Crealis con tecnologia In-Motion-Charging di IVECO BUS, il cui sistema di ricarica in movimento combina l'uso di linee aeree elettriche con l'immagazzinamento di energia in una batteria di bordo. Il veicolo si è aggiudicato il titolo di "Sustainable Bus of the Year 2019" nella categoria dedicata ai mezzi urbani e ha vinto l'Innovation Award nella categoria Move Green Energy- Environment alla European Mobility Exhibition 2018 di Parigi. Nel comparto del trasporto pubblico suburbano, il CNG si è guadagnato la scena con il Crossway Low Entry Natural Power di IVECO BUS, "Sustainable Bus of the Year 2018", che si distingue per il design innovativo, i serbatoi integrati nel padiglione e l'autonomia operativa massima di 600 km.

## L'IAA VISTO DA PIERRE LAHUTTE, IVECO BRAND PRESIDENT

Uno degli aspetti che ha maggiormente impressionato gli operatori del trasporto e i visitatori dello stand IVECO al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA), è stato la scelta del Brand di puntare su veicoli con catene cinematiche alternative. In altre parole, la proposta di veicoli diesel-free è stata notata e ha fatto notizia. Per capire le ragioni di questo orientamento e come si sta muovendo IVECO per anticipare i trend della transizione energetica in atto nel settore automotive, Camion&Servizi ha intervistato Pierre Lahutte, IVECO Brand President.

**C&S:** *Come mai la scelta così netta di esporre sullo stand IVECO solo camion e bus a basso impatto ambientale?*

**Lahutte:** Ci stavamo pensando da tempo. Abbiamo aspettato quest'occasione per avere a disposizione, in ogni segmento, soluzioni alternative al gasolio commercialmente percorribili. Che sia così lo dimostra il fatto che tutti i veicoli green esposti qui ad Hannover - con la sola eccezione del Crealis con tecnologia In-Motion-Charging - sono stati venduti in almeno cento esemplari. Un'altra realtà importante dell'offerta IVECO all'IAA è rappresentata dalla proposta di veicoli allestiti, realizzati in collaborazione con partner selezionati, come Johnston Engineering, Frappa, CIFA, Fassi, Carrier Transicold, Spier, Lecapitaine e Meiller. In altri termini, i mezzi proposti, per alcuni dei quali sono stati necessari 12 mesi di sforzi realizzativi, sono camion 'veri', cioè non sono stati pensati come soluzioni di compromesso o in funzione di una campagna di marketing o di comunicazione.

**C&S:** *Quale messaggio ha voluto trasmettere IVECO con la proposta di camion green all'IAA?*

**Lahutte:** Puntando sulla tecnologia del gas e su altre soluzioni alternative al gasolio, ci proponiamo come il Brand capace di offrire mezzi di trasporto a basso impatto ambientale in grado affrontare con successo le sfide poste dall'inquinamento dell'aria. Ovviamente, nel totale delle nostre vendite, la proporzione di veicoli diesel rimane e rimarrà elevata. Tuttavia, la frazione di camion e bus con motorizzazioni alternative è destinata a crescere rapidamente. Quindi, è il momento giusto per fornire soluzioni concrete al mercato in collaborazione con gli allestitori, con le aziende di trasporto e con gli utilizzatori finali dei servizi. I segmenti più dinamici sotto il profilo della transizione energetica sono quelli del trasporto passeggeri in ambito urbano, con la richiesta di bus a gas o elettrici, e della movimentazione delle merci a lungo raggio con l'utilizzo di camion con motorizzazioni LNG. Il primo trend è stimolato dalle richieste delle municipalità, mentre il secondo è sostenuto dalle esigenze della committenza.

**C&S:** *Qual è il peso, in termini di volumi di vendita, dei camion con motorizzazioni alternative al gasolio?*

**Lahutte:** Bastano poche cifre per delineare il trend di crescita. Due anni fa abbiamo collocato sul mercato circa 500 camion a gas, destinati soprattutto a comparti tradizionali, come la raccolta e il trasporto dei rifiuti. Nel 2017, con l'introduzione dello Stralis NP con motorizzazione a metano da 400 CV, le vendite solo salite a 1.800 unità. Quest'anno, puntando sullo Stralis Natural Power da 460 CV, contiamo di arrivare a 3.000 veicoli.





# AL VIA L'OSCAR DEI MECCANICI

**Partita a gennaio la seconda edizione della competizione organizzata da IVECO fra le Truck Station europee della rete di assistenza. I criteri di valutazione delle officine per determinare chi sarà il vincitore**

di Valeria Tazetti



**È** partita lo scorso gennaio la seconda edizione del Service Challenge, la competizione promossa da IVECO per selezionare e premiare la miglior squadra di specialisti della rete di assistenza Truck Station nel soddisfare le aspettative dei clienti dei camion pesanti del brand nei paesi della UE. Il concorso dello scorso anno, che ha visto la vittoria del team della Tentori Veicoli Industriali di Molteno (Lecco), ha coinvolto oltre 200 Truck Station Europee, giudicate sulla base di tre criteri: efficienza e velocità d'intervento, disponibilità dei pezzi di ricambio (valutata secondo il Parts Availability Index) e competenza tecnica dimostrata nel periodo di osservazione. Le principali differenze introdotte nella competizione di quest'anno riguardano il numero di mercati coinvolti (tutti quelli in cui è attiva almeno una Truck Station) e i criteri di giudizio e di valutazione delle prestazioni. La gara riguarda i team di specialisti attivi in tutta Europa per un totale di 243 Truck Station. I parametri di giudizio prendono in considerazione tre macro-aree: l'assistenza, i componenti e il supporto al prodotto, monitorate nel corso del 2018. Ciascuna di queste aree d'attività è caratterizzata da un metodo di valutazione differente. Viene, quindi, conteggiata la media dei punteggi ottenuti in ogni segmento, ciascuno dei quali ha pari peso (un terzo del totale) nel calcolo dello score finale. Quest'anno sono stati aggiunti alcuni nuovi criteri di giudizio in ogni area. Nel campo dell'assistenza, oltre alla capacità di gestire la maggior parte dei casi ANS nel più breve tempo possibile (nell'arco delle 24 ore), figura anche la valutazione di come i centri d'assistenza siano in grado di sfruttare le eventuali campagne di richiamo per evitare soste reiterate dei mezzi in officina. Quest'ultimo parametro, in particolare, valuta i richiami in corso non attuati sui veicoli in visita presso una Truck Station, oggetto di una richiesta d'intervento in garanzia. Nell'ambito dell'area ricambi, gli indicatori chiave di performance (KPI) prendono in considerazione gli stock di componenti essenziali, indispensabili per minimizzare i tempi di fermo macchina degli Stralis XP ed NP (che sono i modelli di riferimento per l'IVECO Service Challenge). Infine le attività di Product Support: oltre ai ticket ASIST, che i dealer attivano quando non sanno come risolvere un problema di natura tecnica, vengono valutati anche i cosiddetti self-resolved ticket, che evidenziano eventuali lacune nelle informazioni fornite dai sistemi

IVECO e le prestazioni del personale sotto il profilo della formazione post-vendita. Fra le novità introdotte nel Service Challenge 2018 c'è anche la formula di premiazione. Nel 2017 i riconoscimenti sono stati attribuiti alla migliore Truck station europea e al miglior team in ciascun mercato coinvolto nel concorso. Quest'anno, invece, verranno premiati i migliori tre classificati a livello UE, il primo in graduatoria in ciascuna delle tre macro-aree (assistenza, ricambi e supporto al prodotto) in cui è suddivisa la competizione e, per ciascun paese, l'officina che avrà consolidato il maggiore incremento delle prestazioni rispetto al primo trimestre di osservazione.

L'eco dell'iniziativa ha raggiunto anche Hannover dove, in occasione di IAA 2018, si è tenuto un evento in cui sono state invitate le migliori Performer e Improver europee - rispettivamente una Truck Station spagnola e una belga - che hanno avuto l'occasione di incontrare il Top Management di IVECO, guidato da Pierre Lahutte, discutendo i risultati finora conseguiti ma anche le aspettative e gli obiettivi futuri.

L'evento finale del concorso con la cerimonia di premiazione è previsto per maggio 2019; in attesa di scoprire chi sarà il vincitore un semplice augurio affinché vinca, come sempre, il migliore.

Nella pagina a fianco, lo staff di due Truck Station durante l'incontro con il Top Management di IVECO ad Hannover (IAA). Sotto, uno specialista di una Truck Station al lavoro





# CAMBIARE CAMION FA BENE AL PORTAFOGLI

Con i prodotti di IVECO CAPITAL per gli Stralis Euro VI della gamma Seminuovo di recente immatricolazione, controllati, ecologici, efficienti, più facile rinnovare la flotta con vantaggi economici a tutto campo

di Raffaella Camerino



**C**oniugare le esigenze di rinnovo del parco veicoli con la necessità di risparmiare denaro è ora possibile. Lo è grazie al costante impegno di IVECO di mettere a disposizione della propria clientela offerte commerciali sempre più ampie e interessanti. IVECO, infatti, ha studiato una proposta su misura per quei clienti che devono sostituire il proprio veicolo ma che, per esigenze professionali, preferiscono non indirizzarsi verso l'acquisto di un nuovo. Sono clienti che, però, non rinunciano all'affidabilità e sono orientati a soluzioni che assicurano la sostenibilità del trasporto. Qual è, quindi, il prodotto che risponde a queste esigenze? Ha un nome, si chiama Seminuovo. Con il Seminuovo, viene identificata una gamma specifica di veicoli Stralis Euro VI con un'anzianità massima di 4 anni e con un chilometraggio massimo di 400.000 km. I mezzi sfruttano l'esclusiva tecnologia "SCR ONLY", una delle migliori soluzioni prodotte da IVECO per depurare i gas di scarico e garantire la massima affidabilità e costi di gestione contenuti. Il progetto Seminuovo è di respiro europeo ed è finalizzato a rafforzare la presenza IVECO nel segmento dei camion pre-owned con prodotti unici.

## CONTROLLI RIGOROSI

Ed è proprio per questo che IVECO offre una copertura specifica sulla catena cinematica - motore, sistema d'iniezione, trasmissione, assali - e sulla tecnologia Euro VI - catalizzatore, valvole e dispositivo per l'AdBlue - distinguendosi dalla concorrenza in termini di livello di tranquillità assoluta del cliente. Tutti i veicoli inseriti nella gamma Seminuovo vengono sottoposti a una serie di controlli e ispezioni per certificare la piena affidabilità di un ampio ventaglio di dispositivi e componenti. I check riguardano gli interni, i sistemi elettrici ed elettronici di bordo, la cabina, la carrozzeria, il telaio, l'impianto frenante, il propulsore, il circuito del combustibile, il cambio, il ripartitore, la frizione, oltre agli impianti di raffreddamento, climatizzazione e al circuito idraulico dell'allestimento. Inoltre, grazie alla coo-

perazione con IVECO CAPITAL, il prodotto si arricchisce anche di un'offerta finanziaria molto competitiva. Il cliente che sceglie un Seminuovo, infatti, oltre a usufruire dei vantaggi economici e di circolazione dati dalla sostituzione di un veicolo con classe di emissione obsoleta può godere di un ulteriore risparmio dato dai tassi agevolati e dalla possibilità di integrare l'offerta con servizi accessori, come la copertura assicurativa per incendio e furto ed, eventualmente, la kasko.

## GRATIS PER UN ANNO LA GARANZIA SULLA DRIVELINE

In più il Cliente beneficia di un'estensione di garanzia che copre la drive line e la tecnologia Euro VI omaggiata per 1 anno o 100.000 km di percorrenza. L'offerta commerciale e finanziaria dei Seminuovi si rivolge a quei clienti che decidono di sostituire alcuni dei propri veicoli in funzione dello svecchiamento del parco e a chi vuole mettersi al sicuro nel caso di limitazioni alla circolazione, legate alla classe di emissione. Non solo. Un Seminuovo è anche una valida soluzione per chi si trova di fronte a temporanei picchi di lavoro o per chi avvia una nuova attività nel settore del trasporto e della logistica e non si sente ancora abbastanza sicuro da orientarsi verso l'acquisto di un camion di nuova fabbricazione. E perché no, è un'offerta valida anche per i nuovi clienti. Per il lancio del prodotto e della relativa proposta finanziaria IVECO e IVECO CAPITAL hanno organizzato una decina di sessioni formative sul territorio per approfondire le caratteristiche e i vantaggi che questo progetto porta con sé. Sono vantaggi a tutto campo per il cliente, per il dealer e per il Gruppo CNH Industrial. Questo tipo di approccio ha anche permesso di mettere in luce la velocità decisionale dei contratti di leasing ed il costante supporto del personale sul territorio per garantire soluzioni personalizzate per i clienti. A nove mesi dal lancio dell'iniziativa in Italia, già quasi 400 Clienti hanno scelto il Seminuovo con il leasing IVECO CAPITAL, a conferma del fatto che il prodotto commerciale e quello finanziario costituiscono un altro successo del Gruppo.



# AMICO DELLA STRADA PERFETTO IN CANTIERE



**Coniuga il meglio dei mezzi stradali e dei camion off-road la nuova gamma di IVECO per il cantiere leggero, lanciata di recente sul mercato italiano. Tanti modelli e versioni per soddisfare tutte le esigenze di trasporto degli operatori del settore di Mattia Maritati**

**L**a migliore definizione della gamma Stralis X-Way per impieghi cantieristici leggeri, che IVECO ha recentemente presentato in Italia, è sintetizzata dal claim del lancio sul mercato, 'X-Way, Perfect Crossing'. Come la X del claim, l'X-Way interseca infatti, ottimizzandole, le caratteristiche dei modelli stradali della serie Stralis con quelle dei veicoli per missioni off-road, appartenenti alla gamma Trakker. "Dello Stralis - spiega Mattia Maritati, IVECO Product & Marketing Manager per il Mercato Italia - l'X-Way eredita l'ampia offerta di cabine - Active Day, Active Time e Active Space - e le motorizzazioni della famiglia Cursor - Cursor 9, Cursor 11 e Cursor 13 -, ma anche le innovazioni introdotte sull'ultima generazione dei pesanti stradali di IVECO, come le soluzioni per la riduzione dei consumi e il contenimento dei costi d'esercizio (TCO, Total Cost of Ownership), nonché il nuovo impianto elettrico ed elettronico. Del Trakker riprende, invece, la robustezza del telaio, le configurazioni degli assi, come gli schemi di trazione 6x4 e l'8x4, tipici della gamma off-road, e la capacità di portare a termine tutte le missioni di trasporto, incluse quelle più impegnative". Grazie a queste caratteristiche ereditate dagli Stralis e dai Trakker, la gamma X-Way copre un ampio ventaglio di compiti, dalla cantieristica leggera al rifornimento

dei cantieri, fino agli impieghi municipali, come la raccolta e il trasporto dei rifiuti urbani. Sono missioni che prevedono percorrenze su strade asfaltate per il 90% del chilometraggio totale e un 10% su fondi a bassa aderenza. Il segmento cui si rivolge l'X-Way riveste notevole importanza, in termini di volumi, sia nei paesi dell'Unione Europea, sia nell'ambito del mercato nazionale.

## UN SEGMENTO MOLTO IMPORTANTE

"Nella Ue - spiega Alessandro Oitana, IVECO Medium & Heavy Business Line Manager - il light off-road rappresenta il 15% (pari a 45 mila unità l'anno) dell'immatricolato globale dei pesanti (300 mila unità). In Italia, il 'peso' del settore di riferimento dell'X-Way è circa il 12,5% del totale dei pesanti, pari a oltre 2.500 unità l'anno. Nell'ambito del light construction, i potenziali utilizzatori degli X-Way sono costituiti prevalentemente da piccole e medie imprese o da municipalizzate che si muovono in ambito locale. Sono clienti che richiedono soprattutto tare ridotte, consumi ottimizzati, costi contenuti e modularità dell'offerta di prodotto. Il tutto, senza accettare compromessi fra comfort, performance e risparmio".

I camion per gli impieghi cantieristici leggeri devono, inoltre, possedere un elevato livello di personalizzazione, per poter essere abbinati a un ampio



GUARDA  
IL VIDEO

ventaglio di allestimenti, come ribaltabili, scarrabili, cassoni fissi, compattatori per la raccolta dei rifiuti, attrezzature per il trasporto del legname o per lo spurgo dei pozzi. La risposta di IVECO a queste esigenze sta nell'ampia offerta di prodotto, nella modularità e nelle possibilità di customizzazione della gamma X-Way. Una gamma proposta sia in versione autotelaio cabinato, in configurazione 4x2, 6x2, 6x4, 8x2 e 8x4, sia nella variante trattore, a due e a tre assi (4x2 e 6x4).

## AMPIA OFFERTA DI PRODOTTO PER TUTTE LE ESIGENZE

Tre sono le motorizzazioni disponibili, basate sulle unità della famiglia Cursor: Cursor 9 (con tarature di 310, 330, 360 e 400 CV e coppie di 1.300, 1.400, 1.650 e 1.700 Nm), Cursor 11 (420, 460 e 480 CV e 2.000, 2.150 e 2.300 Nm) e il top di gamma Cursor 13 (con potenze di 510 e 570 CV e coppie di 2.300 e 2.500 Nm). A ciò si aggiungono tre i tipi di trasmissioni, che comprendono l'automatizzato ZF Traxon a 12 e a 16 rapporti, i manuali della serie Ecosplit sempre di ZF e l'automatico Allison S3200 con convertitore di coppia. Per gli X-Way IVECO propone ponti a singola e a doppia riduzione, secondo la specifica mission di trasporto. Sia le unità con riduzione epicicloidale a mozzi, sia quelle a singola riduzione utilizzano lubrificanti sintetici, che permettono di allungare fino a 400mila chilometri (o a 5 anni d'utilizzo) gli

intervalli di manutenzione. Le sospensioni posteriori possono essere meccaniche o pneumatiche. Sono di nuova concezione e sono state sviluppate in funzione della riduzione della tara. Quelle meccaniche, che hanno un'unica traversa ottimizzata pressofusa e bielle longitudinali alleggerite, fanno risparmiare circa 200 kg, mentre le pneumatiche, dotate di nuove barre stabilizzatrici, nuovi supporti e pistoni in acciaio per le molle ad aria, hanno un peso ridotto di 35 kg. Fra le novità tecniche di rilievo introdotte sulla serie Stralis X-Way figurano tre possibili settaggi veicolari - On, On+ e Off - cui corrispondono diverse tipologie di assali, altezze da terra e dimensioni delle coperture, l'offerta di ponti con riduzione ai mozzi su tutte le versioni e il dispositivo Hi-Traction. Si tratta di una trazione idrostatica inseribile sul primo asse, per permettere il disimpegno del veicolo sui fondi a bassa aderenza. Gli Stralis X-Way sono dotati di un telaio a longheroni e traverse di sezione costante di 7,7 mm di spessore. Questa caratteristica li distingue dai modelli stradali della famiglia Stralis, per i quali lo spessore è di 6,7 mm, e dai camion dalla gamma off-road Trakker, che prevede valori di 7,7 mm o di 10 mm, secondo la gravosità degli impieghi. Infine, le prese di forza: oltre a quelle tradizionali abbinata al cambio o al motore, IVECO ha introdotto una PTO tipo sandwich di elevate prestazioni per impieghi heavy duty, che mette a disposizione una coppia massima fino a 2.450 Nm.

A fianco, uno schieramento di veicoli della gamma X-Way. Sotto, un trattore dotato di dispositivo Hi-Traction, una trazione anteriore idraulica supplementare





**Nelle parole di Francesco Marangio, CNH Industrial Director Parts & Service per il Mercato Italia le strategie del brand per far crescere il business dei ricambi di tutte le principali linee di prodotto**

di Christophe Caplain

# OFFERTA GIUSTA AL GIUSTO PREZZO



**Q**uello dei ricambi per i mezzi di trasporto è un settore molto sfidante per una Casa costruttrice di veicoli, per molteplici ragioni. Occorre, infatti, assicurare un elevato tasso di disponibilità dei componenti presso la rete d'assistenza, garantire la giusta rotazione degli stock nei magazzini, rispondere alle specifiche esigenze di un'ampia e differenziata platea di operatori del trasporto, come padroncini, medie e grandi flotte, curare il corretto posizionamento di prezzo sul mercato, e molto altro. Di questi e altri argomenti Camion&Ser-

vizi ha parlato con Francesco Marangio, CNH Industrial Director Parts & Service per il Mercato Italia, un manager con oltre vent'anni d'esperienza nell'after-market per l'automotive sia nell'ambito del mondo auto, sia nello specifico ramo dei veicoli industriali.

**C&S:** Quali sono le linee-guida di IVECO nel settore dei ricambi?

**Marangio:** La strategia di fondo sta nel riaffermare, a tutto campo, la leadership del brand sul mercato italiano, attraverso il controllo pro-attivo dell'intera filiera, dalla rete autorizzata - di 34 concessionari e 450 officine - che rappresenta il cuore del nostro business, fino al cliente finale, del quale occorre recepire

**La strategia di fondo consiste nel riaffermare a tutto campo la leadership del brand sul mercato italiano**

le specifiche esigenze. La rete ufficiale IVECO, in particolare, è la numero uno in Italia nel segmento del truck per capillarità sul territorio e capacità professionali, deve essere non solo 'allineata' in termini di compiti da svolgere, ma anche coccolata sotto il profilo della disponibilità dei prodotti, dell'offerta del prezzo giusto al momento giusto e del livello di servizio. Puntiamo molto sulla rete per rafforzare il senso di appartenenza. E' un concetto cui, personalmente, tengo moltissimo. I nostri dealer e le nostre officine devono sentirsi orgogliose di far parte della rete IVECO. E devono sapere che IVECO le ritiene importanti e che farà di tutto per rafforzare questo ruolo. Oltre alla rete ufficiale, esistono altre tipologie di clienti, per esempio le officine indipendenti, che devono avere un migliore accesso al prodotto originale IVECO, nella giusta logica di differenziazione di prezzo rispetto ai centri autorizzati. Poi, ci sono i key account, cioè le grandi flotte, ci sono le piccole aziende, i clienti privati. Il nostro compito, nei prossimi mesi e anni, sarà quello di lavorare con i concessionari affinché vi siano processi interni, strumenti e risorse umane per seguire tutta la clientela. In altri termini, per avere la strategia commerciale adatta per le diverse tipologie di acquirenti, le procedure per contattarli, per recepirne le esigenze, per strutturare offerte adeguate alle loro necessità, avere il feedback e modulare il tutto in una logica di ricerca proattiva del cliente.

**C&S:** *In sintesi, che obiettivi si propone IVECO nell'ambito dell'after-market?*

**Marangio:** Principalmente due. Da un lato, che la rete segua in maniera omogenea i processi e utilizzi gli strumenti per seguire al meglio tutte le tipologie di clienti. Dall'altro, che il network autorizzato si senta orgoglioso di far parte della rete IVECO. D'alto canto, IVECO deve essere pronta e pro-attiva nell'offrire il prodotto 'giusto' al 'giusto' prezzo.

**C&S:** *Com'è strutturata, oggi, l'offerta di ricambi di IVECO?*

**Marangio:** Fondamentalmente su tre linee di prodotto. IVECO Origin, che include i componenti originali. Vi sono, poi, i ricambi della linea Reman, cioè i ricondizionati, come i motori, le trasmissioni, gli alternatori e molto altro, ottenuti dai cosiddetti 'tolti d'opera' rigenerati, offerti sul mercato con la garanzia ufficiale IVECO a un prezzo di vendita competitivo. Inoltre, abbiamo lanciato quest'anno - e la rafforzeremo sempre di più in futuro - una particolare linea prodotto. Si chiama NEXPRO by IVECO e offre, nel rispetto degli standard qualitativi stabiliti dal brand, ricambi con il giusto rapporto qualità-prezzo, come alternativa a chi non ha la possibilità o non vuole spendere cifre elevate per un camion IVECO con

alcuni anni di anzianità operativa. Si tratta di una gamma specifica per i mezzi dai 5-6 anni d'età in su, con la giusta differenziazione di prezzo rispetto ai componenti Origin proposta con la garanzia IVECO. Collaboriamo, infine, con alcuni partner selezionati - Petronas, Wurth, Gen-Art, Berner e Tunap - nell'ambito del progetto Direx per offrire prodotti complementari al ricambio, come lubrificanti, vernici, minuteria, materiali di consumo e attrezzature per le officine.

**C&S:** *Quali di queste tre principali linee di prodotto sarà interessata dai maggiori tassi di crescita?*

**Marangio:** Vogliamo crescere su tutte e tre le gamme. Per i prodotti Origin, che sono legati all'andamento dell'immatricolato negli scorsi anni, ci aspettiamo di avvertire in futuro gli effetti positivi dell'incremento delle vendite del nuovo, verificatosi dal 2014 in poi. Tuttavia, non puntiamo solo sull'aumento del circolante. Contiamo, infatti, anche sul giusto posizionamento di prezzo e la giusta attenzione al cliente. Lì ci sono spazi di crescita. Sulla linea Reman abbiamo tassi d'incremento a due cifre da anni. Il problema è aumentare la disponibilità del prodotto, accelerando il processo di ritorno dei 'tolti d'opera' da ricondizionare. Per quanto riguarda NEXPRO, la nuova gamma introdotta quest'anno, pensiamo di aggiungere altri 43 codici entro fine dicembre. Nel 2019 ce ne aspettiamo altri 367. Anche in questo caso, come per i ricambi Origin e Reman, la chiave del successo è il corretto posizionamento di prezzo, creando lo spazio commerciale ottimale fra le diverse linee di prodotto.

Nella pagina a fianco, Francesco Marangio, CNH Industrial Director Parts & Service per il Mercato Italia. Sotto, un kit di ricambi per l'impianto frenante





Con Xavier Lucas, CNH Industrial Global Brand Protection Manager, una panoramica sul mondo dei componenti contraffatti per i veicoli industriali. Gli strumenti di difesa a disposizione degli utilizzatori di Giorgio Garrone

# NEL DUBBIO BASTA UN'EMAIL



**N**el settore dei mezzi di trasporto la contraffazione dei ricambi, dall'utilizzo fraudolento del marchio del costruttore alla violazione dei brevetti industriali (cioè, della proprietà intellettuale) fino all'inosservanza dei diritti d'immagine (copyright), è purtroppo un fenomeno di proporzioni rilevanti e in crescita, sia nel mondo sia in Italia. Si stima, infatti, che nel solo settore automotive la contraffazione abbia generato nel 2015 un volume d'affari di circa 14 miliardi di euro a livello mondiale e di 120 milioni di euro nel nostro paese. Il fenomeno, che riguarda soprattutto i componenti più facilmente riproducibili, quali gli accessori per gli interni e l'esterno della cabina, e quelli caratterizzati da elevati volumi di vendita, come

i filtri dell'olio e di blow-by, le pastiglie e i dischi freno e i turbocompressori, è diffuso in quasi tutte le regioni d'Italia. Tuttavia in Puglia, Lombardia, Veneto, Sicilia e Piemonte si concentra il maggior numero di sequestri effettuati negli ultimi anni dalle autorità di controllo. La contraffazione non è solo una manifestazione d'illegalità economico-finanziaria, connessa all'evasione fiscale e contributiva o ad altre violazioni della legge. Può anche, nel caso di ricambi di dubbia provenienza montati su un camion per noncuranza o per un errato calcolo di convenienza economica, incidere negativamente sull'efficienza operativa del mezzo e comporta, in ogni caso, la decadenza della garanzia riconosciuta dal costruttore del veicolo. "Il tipo di contraffazione maggiormente riscontrato sul mercato - spiega Xavier Lucas, CNH Industrial Global Brand

Protection Manager - riguarda le violazioni del marchio (Trademark), che si manifestano nell'uso illecito del brand sul prodotto, sul suo packaging, sulle etichette o anche sui documenti utilizzati per la fatturazione. Ci sono poi le violazioni dei brevetti, che sono protetti dai diritti di proprietà intellettuale. La situazione potenzialmente più pericolosa per il cliente finale si verifica in presenza di un prodotto non originale - magari di notevole importanza per la sicurezza del camion, come le pastiglie freno - etichettato con il marchio IVECO, ma non rispondente alle rigorose specifiche tecniche del brand". Quali altri tipi di contraffazione esistono sul mercato? "Oltre a quelli citati - prosegue Xavier Lucas - ci sono le violazioni dei diritti d'immagine (Copyright), spesso commesse da produttori e venditori non autorizzati al fine di ingenerare un'errata percezione nell'acquirente/consumatore e portarlo a credere che il prodotto possa essere originale o quantomeno collegato alla filiera. Tale tipologia di violazioni si manifesta principalmente agli stand espositivi durante le fiere di settore dedicate all'after-market e ai ricambi, sulle brochure utilizzate per illustrare prodotti, sulle scritte pubblicitarie dei mezzi impiegati nella distribuzione dei componenti o anche all'interno dei siti web realizzati da alcuni distributori".

## COME CI SI DIFENDE DAI CONTRAFFATTI

Che strumenti hanno a disposizione il brand e i clienti per difendersi dalla contraffazione? "Come CNH Industrial lavoriamo in stretta collaborazione con gli Uffici delle Dogane, con la Guardia di Finanza e con altre Agenzie governative. È molto importante il monitoraggio delle fiere di settore, come l'Automechanika di Francoforte o l'Autopromotec di Bologna per citarne due, dove passiamo al vaglio tutte le organizzazioni che propongono componenti per i veicoli di IVECO, verificando che siano rispettati i diritti di proprietà intellettuale. Il cliente, da parte sua, può fare un confronto diretto fra il ricambio acquistato e un componente originale IVECO, osservando soprattutto il packaging, l'etichetta e la marcatura. In caso di dubbi sull'originalità del prodotto può inviare un'email all'indirizzo [brand.protection@cnhind.com](mailto:brand.protection@cnhind.com), corredata da una fotografia del pezzo e dell'imballaggio, dal part number e dalle informazioni sul luogo di acquisto e sull'ammontare corrisposto". Un'ultima domanda. Il fenomeno dei ricambi contraffatti è in aumento? "Purtroppo sì, soprattutto con il diffondersi degli acquisti on-line. In quest'ottica, abbiamo sviluppato un progetto per monitorare puntualmente l'offerta di componenti da parte delle piattaforme di e-commerce".



Nella pagina a fianco, Xavier Lucas, CNH Industrial Global Brand Protection Manager. A fianco, un sequestro di materiale contraffatto effettuato da funzionari delle Dogane tedesche



# SOLUZIONI GREEN PER IL TRASPORTO

**Alla Fiera dell'economia circolare e dello sviluppo sostenibile di Rimini protagonisti i camion a basso impatto ambientale di IVECO. Assegnato allo Stralis NP 460 il premio Sustainable Truck of the Year 2019 per la categoria Tractor**

di Sara Castaldi

**A**lla Fiera dell'economia circolare di Rimini, giunta quest'anno alla sua 22ª edizione, IVECO ha proposto lo stato dell'arte in termini di ricerca tecnologica e d'investimenti nel campo delle trazioni alternative al gasolio e della sostenibilità del trasporto su gomma. Un impegno che è valso alla Casa italiana il premio di Sustainable Truck of the Year 2019, assegnato dal periodico Vado e Torno allo Stralis NP 460. Sostenibilità e soluzioni green per l'industria e per la movimentazione delle merci sono anche le tematiche su cui si sono focalizzati i numerosi seminari e convegni organizzati nei quattro giorni di Salone, che ha visto crescere del 4% le presenze professionali - con operatori provenienti da 115 paesi del mondo - sui 129mila metri quadri di spazi espositivi della manifestazione. A Ecomondo 2018 IVECO ha esposto alcuni tra i veicoli più rappresentativi dell'intera gamma di prodotto che, grazie alla versatilità dei modelli e all'ampia scelta di configurazioni, garantisce ai professionisti del trasporto la soluzione più adatta per ogni tipo di esigenza operativa. Sullo stand era presente un

Daily Natural Power Hi-Matic 35C14NA8 con motorizzazione a metano (CNG) di tre litri di cilindrata da 136 CV, appartenente alla famiglia Blue Power, il veicolo capace di "consegne senza limiti", perfetto per tutte le missioni di distribuzione urbana. La versione esposta a Ecomondo fa parte di una serie limitata, sviluppata per celebrare i "40 anni" del Daily, con un visual kit dedicato e interni esclusivi personalizzati. L'abbinamento del propulsore a gas con il cambio automatico Hi-Matic costituisce la combinazione vincente per coniugare in modo ottimale elevate prestazioni, piacere di guida e basso impatto ambientale.

## **DALL'EUROCARGO CNG ALLO STRALIS NP 460**

Alla manifestazione di Rimini era presente anche un Eurocargo CNG in versione Euro VI Step D, altro pluripremiato modello della gamma IVECO, che ha conseguito in passato il prestigioso titolo di "Sustainable Truck of the Year 2017". È il primo veicolo della gamma IVECO a essere omologato secondo la nuova direttiva europea antinquinamento, con un anno d'anticipo rispetto all'entrata in vigore della normativa. L'Eurocargo proposto a

Ecomondo, un ML80E21 P CNG, è rappresentativo della nuova gamma a metano che, con le nuove versioni ML80, ML90 e ML100, permette a IVECO di essere presente anche nella fascia bassa del segmento medio con una trazione alternativa a ridottissimo impatto ambientale. Il tutto conservando i vantaggi, in termini di carico utile e di autonomia operativa, delle versioni alimentate a gasolio. Il ruolo di protagonista sullo stand IVECO è toccato allo Stralis NP 460 con motorizzazione a metano da 460 CV, eletto "Low Carbon Truck of the Year" nel Regno Unito. È il camion dei record con oltre mille unità vendute sul mercato italiano e una tecnologia che ha permesso di estendere l'autonomia operativa fino a 1.600 km, nella versione con doppio serbatoio di metano liquefatto (LNG). Alla Fiera di Rimini è stato proposto un AS260S46Y/FS CM, con due serbatoi LNG, collocati in posizione arretrata su entrambi i lati del telaio. Si tratta della configurazione ideale per il trasporto di casse mobili. La capienza di ciascun serbatoio di 410 litri consente percorrenze fino a 1.250 Km. Infine, a Ecomondo 2018 ha debuttato lo Stralis X-WAY, il veicolo progettato specificamente per le missioni di logistica edilizia e i servizi per le municipalità, in grado di fornire il perfetto equilibrio tra performance stradali e attitudini off-road.

L'XP 480 con motorizzazione Cursor 11 diesel si era attestato, invece, a un ottimo 3,85 km per litro di gasolio consumato, con una media oraria di poco superiore, di 70,5 km. Nel giudizio di Vie&Trasporti "Lo Stralis NP si fa apprezzare soprattutto per due elementi: l'elevata silenziosità di marcia e le prestazioni. Che, grazie ai 460 CV e ai 2.000 Nm di coppia, non hanno nulla da invidiare, salite incluse, a quelle di un trattore diesel. Buono l'abbinamento del propulsore con l'automatizzato Hi-Tronix. Il cambio mette a disposizione la funzionalità di passaggio marcia predittiva in funzione dell'andamento altimetrico del percorso (Hi-Cruise), con la possibilità di lunghi intervalli di messa in folle della catena cinematica (Eco-Roll) per sfruttare al massimo l'energia cinetica accumulata dal veicolo". Dalle prove su strada, condotte dalla stampa specializzata con lo Stralis XP 480 diesel e con l'NP 460 a gas naturale liquefatto (LNG), emerge un dato di fondo. Qualunque sia la scelta di un'azienda di trasporto - se puntare cioè su un trattore tradizionale con caratteristiche tecnologiche avanzate, come l'XP, o su un mezzo non convenzionale a basso impatto ambientale, come l'NP, IVECO ha la soluzione giusta sia per il business, sia per l'ambiente.

## ALLO STRALIS NP 460 IL TITOLO DI SUSTAINABLE TRUCK OF THE YEAR 2019

A un anno dalla premiazione come "Low Carbon Truck of the Year" nel Regno Unito, lo Stralis NP 460 si è aggiudicato un nuovo importante riconoscimento, quello di "Sustainable Truck of the Year 2019" nella categoria Tractor. Il premio, promosso dalla rivista Vado e Torno in collaborazione con il Politecnico di Milano e Lifegate, è stato assegnato al veicolo di IVECO in occasione di Ecomondo 2018, la fiera dell'Economia circolare svoltasi recentemente a Rimini. Giunto alla sua terza edizione, il riconoscimento, che premia le più significative novità di prodotto nell'ambito del trasporto a basso impatto ambientale, ha riconosciuto come vincenti le caratteristiche tecniche, le prestazioni e la tecnologia del pesante stradale IVECO più sostenibile di sempre. Maurizio Cervetto Direttore Responsabile di Vado e Torno, consegnando il premio a Fabio Pellegrinelli nella sua nuova funzione di EMEA Heavy Line Gas Business Development Manager, ha così commentato la vittoria dello Stralis NP 460: "Fratello maggiore dello Stralis NP 400, non solo ha portato il livello delle prestazioni alla soglia necessaria per sostituire il diesel in qualsiasi mission ma ha alzato l'asticella delle dotazioni per ottenere il massimo di comfort, sicurezza e quindi di sostenibilità". "Siamo orgogliosi di ricevere questo prestigioso riconoscimento - ha affermato Pierre Lahutte, IVECO Brand President - che ci viene consegnato in un momento davvero significativo per le trazioni alternative. Da pochi giorni, infatti, il parlamento tedesco ha approvato l'esonero dai pedaggi autostradali per i camion a CNG e LNG. Quella che fino a poco tempo fa era considerata una strategia "visionaria" oggi diventa realtà: il mondo e la società si muovono con un nuovo approccio al trasporto, inteso non più come causa di inquinamento ma in un'ottica di sostenibilità ambientale. Questa visione si può concretizzare con l'economia circolare del bio-metano, basata sulla produzione di energia attraverso rifiuti organici o agricoli, per tornare a usare il ciclo naturale delle risorse. In questo scenario, il nostro Stralis NP 460 - già premiato lo scorso anno in UK come Low Carbon Truck of the Year - sarà protagonista indiscusso del processo di transizione energetica già in atto, confermando ancora una volta che il gas è la risposta più efficace per ridurre l'impatto ambientale del trasporto stradale a lungo raggio. È ancora più onorevole - ha concluso Pierre Lahutte - ricevere questo premio da Vado e Torno, una tra le più importanti testate giornalistiche di settore europee che hanno provato su strada il veicolo, confermandone la straordinaria efficienza in termini di prestazioni, che si traduce a sua volta in una notevole riduzione dei consumi di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub>".



# IVECO BUS PROTAGONISTA

**Successo di pubblico per l'intera gamma di IVECO BUS, dal Daily Hi-Matic Tourys al Crossway Le Natural Power, dall'Evadys al Magelys, esposta al Salone italiano dell'autobus, che ha fatto registrare un'affluenza da record**

di Ivan Poli

**U**n ruolo da grande protagonista di una fiera che diventa grande. IVECO BUS ha preso parte all'International Bus Expo, il salone italiano dell'autobus di Rimini, monopolizzando ben mille metri quadri di superficie espositiva con uno stand che ha abbracciato l'intera gamma. Dal minibus Daily Hi Matic Tourys al turistico Magelys con nuova driveline, dal primo interurbano a pianale ribassato alimentato a gas Crossway Le Natural Power all'elettrico Heuliez Gx Elec.

Ma la presenza di IVECO BUS al salone di Rimini (tenutosi dal 24 al 26 ottobre e benedetto da un'affluenza aumentata del 25 per cento rispetto al 2016) ha "tracimato" anche all'esterno della fiera: nel piazzale, nell'ambito dei test drive organizzati dalla rivista Autobus hanno circolato un Crossway a tre assi e un Evadys. E un Magelys è stato "prestato" al concorso IBE Bus Driver of the Year (vedi box). Ma non finisce qui: la novità 2018 messa in campo da IVECO BUS si è concretizzata nel Crossway Natural Power a pianale alto esposto di fronte all'ingresso: una vera premiere italiana,





dal momento che il veicolo è stato mostrato in anteprima mondiale all'Autocar Expo di Lione, giusto una settimana prima di IBE.

Dopo lo stand "diesel free" allestito in occasione della IAA di Hannover, a fine settembre, anche in riviera la sostenibilità ha costituito il focus di IVECO BUS. Sostenibilità accompagnata da eccellenza tecnologica e ridotti costi di esercizio. I mezzi esposti rappresentano la traduzione in concreto di un simile parterre di valori. Il Crossway LE NP, come già anticipato, è un veicolo unico nel suo genere. Un'esclusività che ne ha giustificato il trionfo alla passata edizione del Sustainable Bus Award, dove ha vestito la corona della categoria Intercity (un premio, peraltro, che anche quest'anno ha dato lustro a IVECO BUS: come veicolo urbano più sostenibile è stato infatti eletto il filobus Crealis articolato In Motion Charging). Tornando al Crossway a gas, vi è da sottolineare l'autonomia, paragonabile alle corrispondenti versioni diesel, grazie ai 1.260 litri ospitati nelle quattro bombole al tetto, la cui integrazione fisica nel layout dell'autobus ha consentito di mantenere contenuta (3.210 millimetri) l'altezza totale del mezzo. L'attenzione speciale dedicata dal costruttore al tema della trazione a gas è testimoniata dall'organizzazione, sempre durante IBE, di un convegno ad hoc. Il Magelys si è presentato a Rimini nella versione equipaggiata con la nuova driveline, impersonata dal cambio Zf Traxon in luogo dell'Astronic. A seguire, il mondo dei minibus IVECO BUS è stato degnamente rappresentato dal Daily Tourys +, in una versione "deluxe" equipaggiata con sedili Kiel Avance in pelle, cinture di sicurezza a tre punti su tutti i sedili, illuminazione led nel corridoio, sistema multimediale. Conclude la carrellata l'elettrico firmato da Heuliez, al quale è dedicato un servizio ad hoc

in questo stesso numero. Basti dire, qui, che l'autobus a zero emissioni di casa CNH Industrial è già stato scelto da città come Parigi e la norvegese Trondheim.

Lo stand IVECO BUS ha ospitato anche un'area destinata alle mobility solutions: a disposizione per chi volesse provarla c'era la tecnologia Hololens, vale a dire "occhiali intelligenti" 3D, collegati tramite Skype al backoffice, da cui l'operatore che deve intervenire su una criticità, può ricevere - e visualizzare in una finestra laterale del dispositivo - suggerimenti, documenti, schemi, video e istruzioni relativi all'intervento da effettuare e, di conseguenza, operare con le mani libere, senza dover utilizzare il telefono cellulare e senza dover tornare davanti al pc. I numerosi benefici di questa tecnologia includono la possibilità di mantenere un più alto livello di concentrazione a tutto vantaggio dell'efficienza e di effettuare interventi più precisi e veloci.

Nella pagina a fianco, un Crossway Low Entry Natural Power esposto all'IBE di Rimini. Sopra, un Granturismo Magelys

## IBE BUS DRIVER

I candidati al premio di migliore autista d'Italia si sono dati battaglia in sella a un Magelys da 12,8 metri con cambio Traxon. IVECO BUS ha infatti supportato in qualità di partner principale l'organizzazione del premio IBE Bus Driver of the Year, promosso insieme alla rivista Autobus, che ha visto svolgersi finali e cerimonia di proclamazione del vincitore nel corso della giornata di apertura della fiera. 25 i conducenti che si sono affrontati su un insidioso circuito messo a punto proprio dai tecnici IVECO BUS. A vincere il concorso, e aggiudicarsi così il diritto a partecipare a una giornata di corso col team del pilota Andrea de Adamich, è stato il leccese Luigi Piero Pellè, conducente di Elios Autoservizi, con 35 anni di servizio alle spalle. Visibilmente emozionato, Pellè ha ritirato la targa dalle mani del South Europe manager di IVECO BUS Davide Pollano. A venire premiata è stata l'esperienza da conducente "senior": Pellè ha chiuso il proprio giro di pista limitandosi a toccare tre birilli e abbattendone solamente uno (su un totale di oltre 150).



# SOSTENIBILITÀ BY IVECO BUS

**L'azienda di trasporto di Ancona sceglie gli IVECO Crossway low entry per rinnovare la gamma. Un acquisto importante che centra un duplice obiettivo: aumentare la sicurezza e il comfort per l'utenza e abbassare l'impatto ambientale**

di Ivan Poli

**C**ielo terso senza l'ombra di una nuvola, un blu accecante che suggerisce un contraltare che potremmo definire 'transalpino' con il bianco e rosso della livrea degli ultimi arrivati in casa Conerobus. Un tipico tardo pomeriggio adriatico ha fornito il palcoscenico ideale per la presentazione di 11 IVECO Crossway Low Entry nella declinazione Line da 13 metri. Una consegna che si colloca all'interno, inaugurandola, di una commessa da trenta mezzi, finanziata con 7 milioni di euro di fondi europei e statali, che verrà completata in autunno. La cerimonia ha visto la partecipazione del presidente di Conerobus Muzio Papaveri e dei vertici del con-

cessionario Maresca e Fiorentino (forte di 50 anni di attività e di rapporti intessuti con oltre 1.100.000 clienti tra Emilia Romagna, Marche, Toscana e Umbria) Angelo Maresca e Maria Fiorentino, rispettivamente presidente e amministratore delegato. A rappresentare le istituzioni il sindaco di Ancona Valeria Mancinelli.

«I nuovi autobus», ha affermato Muzio Papaveri «rappresentano un'importante tappa del processo di rinnovamento del parco mezzi, su cui la società ha intenzione di continuare ad investire. Stiamo già definendo i futuri acquisti per altri bus che arriveranno nel 2019 e nel prossimo futuro puntiamo anche a dotarci di mezzi elettrici». I trenta nuovi autobus andranno a sostituire i vecchi veicoli euro 0 ed euro 1 e, in



particolare, entro l'autunno, tutti gli euro 0 verranno rimpiazzati, in linea con la nuova normativa che ne prevede il divieto di circolazione a partire dal 1° gennaio 2019.

«L'acquisto degli autobus», ha sottolineato l'assessore ai Trasporti di Ancona Ida Simonella, «è un bellissimo segnale per gli utenti ed è importante per Conerobus, perché, dopo anni in cui ci si è concentrati fortemente sul raggiungere come azienda un equilibrio di bilancio, cosa non semplice, perché pativamo da una situazione particolarmente difficile, ora possiamo riprendere gli investimenti e garantire ai cittadini un servizio sempre più di qualità». Conerobus non acquistava nuovi veicoli da oltre 5 anni e ora, dopo aver lavorato duramente per dare stabilità ai propri conti, si sta concentrando sul rinnovo della flotta, tra i punti cardine della strategia di gestione aziendale. L'obiettivo è di abbassare l'età media del parco mezzi, ridurre i costi di manutenzione, migliorando nel contempo gli standard qualitativi con notevoli benefici per gli utenti e sull'ambiente.

Conerobus è nata nel 1999 dalla fusione di ATMA e CO-TRAN: la prima si occupava dei collegamenti urbani all'interno della rete cittadina di Ancona, il secondo si faceva carico del territorio extraurbano. L'intero bacino è diventato così terreno d'elezione per le attività di Conerobus, che oggi può contare su un parco autobus di circa 230 veicoli, una parte dei quali utilizzati per i servizi di noleggio.

Oggetto della fornitura, come già accennato in apertura, sono i Crossway Low Entry Line da 13 metri, in grado di ospitare a bordo fino a 49 passeggeri seduti. In sala macchi-

ne pulsano i pistoni del sei cilindri Cursor 9, naturalmente omologato Euro VI, nella taratura di massima potenza: 360 cavalli a 2.200 giri e 1.650 Newtonmetro di coppia a 1.200 giri. Tanti i dettagli dedicati a rendere più piacevole e sicura la permanenza a bordo: aria condizionata, cartelli indicatori anteriore e posteriore, annuncio vocale, cabina autista antiaggressione, telecamera retromarcia e porta centrale, impianti antincendio, videosorveglianza, AVM e contapasseggeri. A riprova della qualità del prodotto vi è il primo posto incassato dal Crossway LE Line nell'edizione 2017 dell'International Bus & Coach competition, una cinque giorni di test drive ed esami intensivi svolti da un ampio team di giornalisti ed esperti di settore. Il concorso, che si tiene annualmente in Germania, ha alle spalle tre lustri di storia e rappresenta uno dei principali banchi di prova tecnici per i veicoli, messi alla frusta nel corso di prove di consumi, slalom, esami statici, test di frenata e via dicendo. Il responso è stato chiaro: il Crossway è stato giudicato il migliore, nella categoria di appartenenza, in termini di catena cinematica, comodità e maneggevolezza. Un altro punto di forza riconosciuto durante le prove è l'ottimizzazione del costo totale di esercizio (TCO), ottenuta soprattutto grazie agli intervalli di manutenzione estesi, alla riduzione di costi e consumi, alla qualità del sistema di post-trattamento dei gas di scarico e all'efficienza del filtro antiparticolato. Del resto, che quella del Crossway sia una storia di successo emerge già dai numeri: sono oltre 30mila le unità operative in tutta Europa fino ad oggi.



# IVECO BUS MUOVE LA PUGLIA

**Aggiudicata a IVECO BUS la maxi-gara indetta dal consorzio COTRAP per il rinnovo del 15% del parco mezzi. Scendono in strada 234 Crossway, di cui 22 Low Entry, e 60 Evadys**

di Ivan Poli

**U**na gara da ricordare. Sia per le aziende di trasporto pubblico, che si sono viste assegnare in tempi record un drappello di quasi 300 autobus, sia per IVECO BUS, che si è aggiudicata un maxi tender di autobus interurbani in cui i Crossway giocano la parte del leone, coadiuvati da una degna rappresentanza di Evadys. Il COTRAP (presieduto da Giuseppe Vinella), un consorzio che riunisce 55 imprese di trasporto pubblico pugliesi, di cui sette a partecipazione pubblica, occupa 2.486 dipendenti ed eroga la bellezza di 56 milioni di chilometri l'anno, trasportando 32 milioni di passeggeri. Ha rinnovato in una volta sola il 15 per cento della propria flotta. Abbattendo nel contempo l'età media di cinque anni: da 16 a 11. Merito di un tender deliberato ad aprile, bandito a settembre e aggiudicato ai primi di ottobre. Tutto liscio come l'olio. La gara, ha commentato il South Europe business manager di IVECO BUS Davide Pollano, «ha rappresentato un esempio virtuoso di organizzazione. Il dottor Vinella ha avuto la capacità di unire tutti i consorziati su un'unica scelta di prodotto».

La presentazione dei mezzi si è tenuta a fine settembre alla Fiera del Levante di Bari. Alla cerimonia ha preso parte anche il Brand President IVECO Pierre Lahutte, oltre a rappresentanti delle istituzioni e delle aziende del consorzio.

I 294 autobus sono il frutto di un investimento di complessivi 60 milioni di euro, coperti per il 70 per cento da un contributo re-

gionale da 40 milioni. Nello specifico, a scendere in strada con la livrea delle imprese COTRAP sono 212 Crossway da 12 metri e 22 di analoga lunghezza ma in configurazione low entry. Sotto i 234 cofani pulsano i pistoni dell'esacilindrico Cursor 9, nella taratura da 360 cavalli, per l'occasione accompagnato alla trasmissione automatica Ecolife. Come dicevamo, a sigillare il 'pacchetto' di autobus COTRAP ci pensa un drappello di Evadys, 60 in tutto, di cui 22 in taglia dodecimetrica e 38 nella versione da 13 metri. Il motore è il medesimo dei Crossway, la taratura differente: 400 cavalli. Tutti i 294 autobus sfoggiano porta anteriore singola e centrale doppia, oltre a una dotazione tecnologica che comprende sollevatore elettroidraulico per la salita a bordo delle persone con difficoltà di deambulazione, vetri oscurati, sedili reclinabili con tessuti anti vandalo, punti luce per ogni singolo posto a sedere. Il tutto 'presidiato' dal sistema di spegnimento incendi nel vano motore Fogmaker.

La commessa, gestita centralmente dal commerciale IVECO BUS Raffaele Romita, prevede ora l'assistenza da parte del concessionario Di Pinto & Dalessandro, una realtà familiare fondata negli anni '60 e ora articolata in due sedi, una a Putignano da ben 60mila metri quadri e l'altra a Bari, rappresentate sul territorio di competenza, ovvero le province di Bari e di Taranto, da una rete di 16 officine autorizzate. Il rapporto tra IVECO e la Puglia è sostanzioso, ha ricordato Lahutte durante la cerimonia alla Fiera del Levante, dalla fabbrica CNH per il movimento terra di Lecce e dalla fabbrica di motori di Foggia, dove vengono prodotti i motori per il Daily.





## LA PAROLA A GIUSEPPE VINELLA

**C&S:** 56 milioni di chilometri all'anno, 2.486 dipendenti, 32 milioni di passeggeri e soprattutto 55 imprese di cui sette a partecipazione pubblica. Insomma, Cotrap rappresenta un esempio di come pubblico e privato possano collaborare erogando qualità...

**Giuseppe Vinella:** «Sì, il consorzio Cotrap nasce proprio per l'aggregazione di pubblico e privato. L'esigenza è comune: dare un buon servizio alla clientela. Dal 2003 ci abbiamo creduto fermamente, siamo arrivati nel 2018 senza mai litigare e ora possiamo mostrare questo risultato esaltante. Una gara da 294 autobus e 60 milioni di euro si conclude in 150 giorni: non so quanti in Italia sarebbero stati in grado di farlo. Non ci è riuscita neanche la Consip, che è il soggetto unico nazionale. Anzi: ci è riuscito, ma con costi sensibilmente differenti»

**C&S:** Visto questo risultato la gara Consip appare ancora di più uno strumento che necessita di modifiche radicali..

«In un altro ruolo e in un'altra veste, quella di presidente nazionale di Anav, sui tavoli nazionali lo faccio presente. Che la gara Consip non sia andata come ogni operatore economico si augurava è sotto gli occhi di tutti. Il fatto che mezzi analoghi abbiano un costo di 30-40mila euro di più la dice tutta».

**C&S:** Si è fatto cenno a un orizzonte 2020 in cui la flotta Cotrap potrebbe arrivare ad avere un'età media di poco più di 8 anni. Quali sono gli step necessari per raggiungere questo traguardo?

**Giuseppe Vinella:** «È soltanto questione di programmazione della Regione Puglia. I quattrini ci sono tutti, e consistono in circa 121 milioni di euro per la nostra regione. Ovviamente contemplano anche investimenti nel ferro: se solo la metà andasse al trasporto extraurbano, il gioco sarebbe presto fatto. Potremmo rinnovare 400 macchine. Vorrebbe dire azzerare gli Euro II, che sono 379. In questo modo l'anzianità media della Puglia schizzerebbe tra le primissime in Europa».

**C&S:** Lei ha dichiarato che a regime, i costi di ammortamento degli investimenti richiesti all'operatore con il contratto di servizio debbano essere riconosciuti già con il corrispettivo di servizio determinato sulla base dei costi standard, senza necessità di fondi e sussidi specifici in conto investimenti. Secondo lei l'attuale governo modificherà il Fondo Nazionale Trasporti, così che venga adeguato allo scopo?

**Giuseppe Vinella:** «Io penso che gli atti compiuti siano atti propedeutici per qualsiasi colore politico. Mi auguro che quella norma sia priva di etichette di partito. È una norma che serve alla categoria innanzitutto per economizzare: se si fanno i criteri dei costi standard, vuol dire che specifiche per l'investimento come quelle che abbiamo utilizzato qui non ci saranno più, perché all'interno del coefficiente che calcola il costo standard è inserita la quota di ammortamento. Vuol dire che le imprese, senza attendere più 28 anni per fare un rinnovo del materiale rotabile, possono pianificare un numero fisso di autobus in sostituzione ogni anno, sapendo che nel corrispettivo che l'impresa riceve a seguito della procedura di gara c'è già la quota che consente di fare investimenti nel rinnovo del materiale rotabile».

## PARLA PIERRE LAHUTTE

**C&S:** IVECO punta molto sul gas e il Crossway Le Natural Power è in rampa di lancio. Pierre Lahutte, Brand President IVECO, come procede la produzione?

**Pierre Lahutte:** «Molto bene. Molti paesi, come la Francia, stanno spostando il trasporto interregionale verso il gas, che ha molteplici vantaggi e che risponde alle necessità di sostenibilità senza dover far fronte alle limitazioni dell'elettrico. Nei piani di trasporto vediamo l'elettrico nel centro città e il gas per collegare centro urbano con le periferie e i comuni della cintura urbana. Il dato delle vendite è legato alla messa a disposizione delle strutture, che richiedono investimenti. Quello che avevamo previsto di produrre nel primo anno, il 2019, è già stato venduto».

**C&S:** Si parla molto di biometano. Che però finora ha rappresentato una nicchia priva di particolare slancio...

**Pierre Lahutte:** «Adesso la spinta verrà. Il governo italiano precedente, a giugno, ha pubblicato un decreto che permette di usare il biometano come carburante. Finora è stato storicamente utilizzato in Italia per la produzione di elettricità. Ma oggi in Italia l'elettricità alternativa è molto più competitiva se fatta con solare o eolico. Ci sono grandi progetti di utilizzo del biometano nei veicoli a gas».

**C&S:** Una battuta sull'elettrico: quando i numeri di mercato, in Europa, daranno ragione di tutta l'attenzione che gli viene dedicata?

**Pierre Lahutte:** «Dipenderà molto dalle situazioni dei vari paesi. Ci sono città come Londra e come Parigi che vanno forte sull'elettrico. È ovvio che un elettrico, costando il doppio di un diesel, impedisce di rinnovare rapidamente un parco molto vecchio. Il gas lo consente perché il divario di prezzo è molto minore, il 15 o 20 per cento a seconda delle opzioni. Poi c'è la sfida della produzione dell'elettricità: anche i paesi più ricchi di elettricità competitiva, come la Francia con il nucleare, vedono qualche difficoltà nel trovare abbastanza elettricità. La transizione alla trazione elettrica impatterà molto sui consumi energetici. A mio parere, l'elettrico si sta già imponendo e si imporrà presto nei casi di aziende di trasporto ricche, perché richiede enormi capitali per mezzi e infrastruttura di ricarica, e in città in cui l'elettrico silenzioso può essere un valore aggiunto in termini di valorizzazione turistica del territorio. Però ogni volta che si dovranno contare i soldi per rinnovare il parco usando una soluzione sostenibile, sarà il metano a imporsi, e speriamo il biometano».



# MOBILITÀ ELETTRICA ORA



## I progetti e le realizzazioni di Heuliez Bus, brand del gruppo CNH Industrial, specializzato nella costruzione di veicoli per il trasporto persone a trazione elettrica

di Ivan Poli

I preparativi di IVECO all'elettificazione del trasporto pubblico si tengono a Rothais, lo stabilimento francese dove vengono prodotti gli autobus Heuliez, brand appartenente al gruppo CNH Industrial a cui finora è stata affidata la realizzazione di autobus a batteria, in due versioni: il Gx 337 da 12 metri e il Gx 437 articolato. Due tasselli in una gamma che annovera quattro differenti lunghezze (da 9,5 a 18 metri) e quattro tipologie di trazione (oltre all'elettrico: diesel, a gas, ibridi).

Nel 2030 oltre il 50% degli autobus urbani venduti in Europa sarà elettrico. Il 2017 ha segnato un primo passo, con 1.250

autobus elettrici venduti (la definizione include mezzi a batteria e a idrogeno, ibridi plugin e filobus lmc) che pesano per circa il 10 per cento del mercato urbano. La 'fetta' degli elettrici, nel computo delle flotte europee, vale comunque una percentuale inferiore al 2 per cento. Ma le cose cambieranno presto: gli analisti (McKinsey, per l'esattezza) individuano il momento di non ritorno tra 2023 e 2025, con una parità in termini di TCO tra autobus diesel ed elettrici. E il prezzo di acquisto dell'elettrico, oggi mediamente doppio rispetto a un analogo mezzo a gasolio, dovrebbe pareggiare quello del diesel intorno al 2030 (parola di Bloomberg New Energy Finance, in questo caso), in assenza di sussidi. In questo contesto, Heuliez è la testa di ponte di IVECO BUS all'alba di un decennio che vedrà gli equilibri modificarsi radicalmente. A Rothais lavorano 420 dipendenti, di cui il 10 per cento ingegneri. Gli chassis degli elettrici arrivano da Annonay, e presentano una struttura rinforzata sia sul tetto sia sulle pareti laterali, interventi richiesti dal peso delle batterie al tetto. A muoverli pensa, in luogo dell'endotermico, il motore elettrico asincrono realizzato dagli inglesi di Bae Systems. Per il 12 metri la potenza nominale è di 160 chilowatt che diventano 190 per quella di picco mentre con il 18 metri si toccano i 200 kilowatt per una coppia di 5.100 Nm. Le batterie? Al litio Nmc (nickel - manganese - cobalto), che non necessitano di sistema di raffreddamento (consentendo così una riduzione del peso) e rappresentano la scelta ottimale per i veicoli che adottano il sistema di ricarica notturna in deposito. Il 12 metri può arrivare a 'stoccare' fino a 360 kWh, che consentono una percorrenza di 300 chilometri in condizioni climatiche ideali. Ma Heuliez dispone anche di batterie Lto (litio titanato) per gli autobus dotati di pantografo. In questo caso, a bordo trovano posto 73 o 88 kWh di batterie. Il tema della riduzione delle masse è uno dei capitoli principali e di maggiore attenzione per i tecnici Heuliez. Per il 'vestito' della struttura in acciaio si è optato per il poliestere che monopolizza le testate, i padiglioni e i pannelli laterali.

## PARLA FOYER RÉMY, GENERAL MANAGER DI HEULIEZ BUS

**C&S:** Qual è la vostra esperienza in tema di bus elettrici?

**Foyer Rémy:** «Siamo stati il primo costruttore in Europa a realizzare un autobus ibrido nel 2010. In ambito di full electric abbiamo avviato la produzione di serie nel corso di quest'anno e circa una decina di veicoli sono già in servizio in vari Paesi d'Europa. I primi test sono stati avviati nel 2015 e nello stesso anno abbiamo venduto il primo bus elettrico».

**C&S:** Heuliez si presenta al mercato con il motore elettrico di tipo centrale. Ci può dire qual è la ragione, visto che molti costruttori hanno optato per i motori ai mozzi?

**Foyer Rémy:** «Le ragioni sono sostanzialmente due. La prima è perché riteniamo essere l'opzione migliore, la più equilibrata. Garantisce i più alti livelli di affidabilità. Poi c'è una ragione tecnica e di programma. Il motore elettrico centrale è da noi utilizzato da circa 10 anni, nello specifico, sui nostri bus ibridi».



# SUL TETTO D'EUROPA

**Jochen Hahn, del Team Die Bullen IVECO Magirus, incoronato a Le Mans, in Francia, campione FIA European Truck Racing 2018 con una gara d'anticipo rispetto al gran premio finale di Spagna al Jarama di Veronica Viassone**

**D**opo aver conquistato il primo posto sul circuito De La Sarthe di Le Mans, Francia, IVECO ha conquistato il FIA European Truck Racing Championship 2018, campionato in cui ha dominato l'intera stagione, collezionando 14 vittorie. La Casa italiana si è imposta con il team dei Die Bullen di IVECO Magirus e, grazie alle performance di Jochen Hahn, ha conquistato anche il primo posto nella classifica piloti. Jochen Hahn è stato incoronato campione FIA European Truck Racing per la quinta volta, dopo la seconda vittoria ottenuta nel weekend di gara sul circuito francese. Steffi Halm ha invece raggiunto il terzo posto

nella stagione del suo debutto a bordo dell'IVECO Stralis XP-R in qualità di nuova leader del team Schwabentruck, nonché unica donna pilota del campionato europeo truck. La stagione agonistica 2018 è iniziata sotto i migliori auspici per il Team Die Bullen IVECO Magirus. Alla gara d'esordio del campionato sul circuito Marco Simoncelli di Misano Adriatico, infatti, la squadra di IVECO Magirus si è imposta nel Gran Premio d'Italia totalizzando 88 punti, mentre Jochen Hahn ha conquistato subito il primo posto nella classifica piloti, seguito da Steffi Halm. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha così commentato la vittoria nel campionato europeo truck: "I nostri piloti si sono aggiudicati tre vittorie su quattro, con sei posizioni sul podio su dodici in questo weekend sul circuito di Le Mans. IVECO ha finalmente raggiunto l'obiettivo più importante con il team dei Die Bullen di IVECO Magirus. Siamo i campioni, sia su strada che in pista! Negli ultimi mesi abbiamo fatto il tifo per i team Schwabentruck e Hahn, che hanno unito le forze con il nome di "Die Bullen



von IVECO Magirus" per competere per il titolo nell'European Truck Race Championship. Siamo consapevoli di poter contare su un veicolo affidabile ed estremamente competitivo, che si è dimostrato capace di gareggiare ai massimi livelli in pista, esattamente come avviene quando viene impiegato dai nostri clienti. Ancora una volta è stato premiato il lavoro di squadra, con i numerosi tecnici, ingegneri e meccanici che hanno concentrato sforzi e impegno insieme ai piloti per ottenere questo importante risultato". IVECO ha partecipato al FIA European Truck Racing Championship 2018 in veste di sponsor tecnico dei Die Bullen di IVECO Magirus, la partnership tra i team Hahn Racing e Schwabentruck. Il team Schwabentruck rappresenta il brand da nove anni, mentre il team Hahn ha corso con uno Stralis da gara per il secondo anno consecutivo. IVECO ha supportato la squadra con due Stralis 440 E 56 XP-R da gara di 5,3 tonnellate, equipaggiati con un motore IVECO Cursor 13 da 1.180 CV, capace di oltre 5.000 Nm di coppia.



# SUCCESSO ANNUNCIATO

**Come lo scorso anno, grande affluenza di pubblico per gli October Truck Festival presso le concessionarie della rete IVECO. Prove su strada, approfondimenti di prodotto, concorsi e tanto divertimento per gli operatori del trasporto, i dipendenti e le famiglie**

di Veronica Viassone

**S**ull'onda del successo ottenuto con la prima edizione del 2017, è tornato quest'anno l'October Truck Festival, una serie di eventi promozionali che ha coinvolto IVECO e l'intera rete dei concessionari. Le manifestazioni, che hanno avuto inizio nell'ultimo weekend di settembre con la prima giornata di test drive a Pistoia, si sono protratte per l'intero mese di ottobre, con un fittissimo programma di attività. Il format, ormai collaudato, si è articolato su una serie di porte aperte presso i concessionari per permettere ai clienti di scoprire le ultime novità di prodotto dell'intera gamma IVECO. L'October Truck Festival ha rappresentato, nel contempo, l'occasione per trascorrere una giornata di festa insieme alle famiglie attraverso attività ludiche dedicate anche ai più piccoli. In considerazione dell'elevata partecipazione che aveva fatto registrare la precedente edizione, IVECO ha scelto di premiare nuovamente i propri clienti. L'ha fatto riproponendo, a quanti hanno effettuato un test drive, il concorso "Prova IVECO. Vinci Abarth", che ha messo in palio due 695 Abarth Special Edition Rivale, aggiudicate a due autotrasportatori, uno del Nord e uno del Sud d'Italia, Moreno Ferrari e Francesco Zuccaro. I partecipanti all'October Truck Festival sono stati accolti nelle concessionarie dai responsabili della rete di vendita, a disposizione per le prove dei veicoli e per illustrare le caratteristiche

dell'ampia offerta di prodotto IVECO. Un'occasione per far ripartire l'Italia sulla strada dell'efficienza e della sostenibilità, sfruttando la promozione "Rinnovi. Risparmi. Riparti!", per trovare il mezzo più adatto alle singole esigenze a condizioni vantaggiose. Le giornate dell'October Truck Festival sono state una grande vetrina per siglare l'acquisto di un nuovo veicolo, beneficiando della campagna di incentivi in corso, oppure per orientarsi sull'offerta dei Seminuovi, costituita da mezzi IVECO Euro VI, con manutenzione certificata, un'anzianità operativa non superiore a quattro anni e un equipaggiamento idoneo per le missioni a lungo raggio. In un contesto di condivisione, accoglienza e solidarietà, che ha visto insieme IVECO, l'intera rete di vendita, i clienti e le loro famiglie, mostrare il volto più autentico dell'Italia che vince, s'inserisce la scelta del brand di rinnovare, durante l'October Truck Festival, il proprio sostegno alla Fondazione Telethon, presente agli eventi con i propri volontari e uno spazio dedicato. Il ricavato della raccolta fondi è stato devoluto a supporto delle iniziative della Fondazione, impegnata dal 1990 a finanziare e sviluppare la ricerca scientifica sulle malattie genetiche rare. Come per la precedente edizione, Camion&Servizi ha seguito in diretta gli eventi dell'October Truck Festival di quest'anno per scoprirne gli aspetti organizzativi, le modalità di svolgimento e le curiosità, intervistando i responsabili delle concessionarie IVECO coinvolte nell'iniziativa.

## OFFICINE BRENNERO

L'evento organizzato dalle Officine Brennero si è svolto il 20 ottobre a Suzzara, in provincia di Mantova, presso il Daily Center annesso allo stabilimento IVECO, dove sono prodotti i veicoli della gamma Daily. "In questa seconda edizione dell'October Truck Festival - spiega Alberto Aiello, Amministratore Delegato di Officine Brennero - abbiamo voluto celebrare il compleanno del Daily Center di Suzzara, inaugurato a ottobre 2017. Gli inviti sono stati inviati alla clientela per e-mail e con telefonate dirette da parte degli addetti alla vendita. L'evento si è svolto nello showroom della struttura, all'interno del quale è stata allestita una sala giochi tradizionale, con bigliardini, flipper e tavolo da ping-pong. Nell'area esterna, invece, erano presenti giochi gonfiabili per bambini e uno spazio dedicato al calciobalilla umano. Il parco demo era composto da quattro Daily, fra i quali uno a trazione elettrica, e da due Stralis NP con motorizzazione a metano liquefatto (LNG). Nel complesso, alla festa sono intervenute oltre 300 persone fra clienti, dipendenti dello stabilimento di Suzzara e famigliari".

## LUIGI BACCHI

"Abbiamo organizzato l'October Truck Festival il 27 ottobre scorso - spiega Camillo Bacchi, Titolare della concessionaria - presso la nostra sede di Perugia. L'iniziativa, che ha visto la partecipazione di circa 300 clienti, che hanno effettuato una cinquantina di prove su strada, è stata pubblicizzata con un mailing mirato, con l'affissione di locandine nei luoghi di aggregazione dei camionisti e con telefonate dirette da parte degli addetti alla vendita. Ci siamo focalizzati soprattutto sulle aziende che utilizzano pesanti stradali, alle quali abbiamo presentato il nuovo Stralis NP 460 con motorizzazione a gas naturale liquefatto (LNG). Il successo di pubblico è stato notevole, poiché il veicolo demo non si è praticamente mai fermato nel corso della manifestazione. L'LNG, come abbiamo potuto constatare anche nel corso dell'October Truck Festival, interessa tutte le realtà aziendali, da quelle più strutturate alle medie flotte e al padroncino. Proprio un padroncino ha deciso di acquistare uno Stralis NP a metano per concludere la propria carriera di autotrasportatore. E questo la dice lunga sulla 'bontà' del prodotto e sulla sua capacità di attrarre nuovi clienti".

## GHETTI

"L'October Truck Festival - spiega Enrico Pelagatti, Responsabile Marketing e Comunicazione della concessionaria - ha avuto due momenti clou: il 6 ottobre, presso l'officina autorizzata Garage Auser di Diecimo in provincia di Lucca, e il 13 ottobre presso la nostra sede di Arezzo. All'evento del Garage Auser, che festeggiava i quarant'anni d'attività nel campo dell'assistenza, sono intervenuti circa 150 operatori del trasporto, che hanno effettuato 22 test drive. Per pubblicizzare l'iniziativa ci siamo affidati ai social network, alla stampa locale e a una newsletter inviata a oltre 13mila indirizzi. Quello di Arezzo è stato un porte aperte aziendale, che ha coinvolto anche l'officina autorizzata Euroservice, facendo registrare 120 presenze e 25 prove veicoli. È stata l'occasione per mostrare ai clienti il nuovo Stralis X-Way e lo Stralis NP, oltre che le macchine per il movimento terra di Case Construction".



OFFICINE BRENNERO



LUIGI BACCHI



GHETTI



IVECO ORECCHIA

## IVECO ORECCHIA

L'October Truck Festival ha avuto luogo il 20 e 21 ottobre presso l'Industrial Village di Torino, in concomitanza con il Village Big Show, evento gratuito aperto al pubblico. Si è trattato di due giornate di aggregazione e di solidarietà all'insegna del divertimento e dello street food regionale, scandite da un susseguirsi di spettacoli coinvolgenti di magia e animazione con l'intervento di mangiafuoco, giocolieri e artisti che hanno fatto rivivere le tradizioni del mondo circense. Gli appassionati di mezzi industriali hanno potuto partecipare a gare d'abilità e assistere a esibizioni acrobatiche con i camion di IVECO sulla pista prova annessa al Village. Non sono mancate infine le esposizioni di camion storici, grazie al supporto dell'Associazione 4 assi. "La sinergia con il Village Big Show - ha affermato Barbara Fassio, Responsabile Marketing di IVECO Orecchia - è stata sicuramente positiva. Nel complesso, nei due giorni della manifestazione ci sono state circa 6mila presenze e 250 test drive. Un centinaio di conducenti ha inoltre partecipato alle prove d'abilità del driver challenge. L'October Truck Festival di IVECO Orecchia ha proposto anche un momento di solidarietà, con le offerte per sostenere la Fondazione Telethon. In base ai riscontri favorevoli dei partecipanti all'evento, contiamo di riproporre l'iniziativa il prossimo anno".



IVECO ACENTRO

## IVECO ACENTRO

"Quella di quest'anno - ha affermato Marcello Zanella, Direttore Generale della concessionaria - è stata la prima edizione in assoluto dell'October Truck Festival in Sardegna. Volevamo far conoscere l'azienda, lavorare sull'immagine. In quest'ottica abbiamo scelto una location suggestiva, le Cantine di Dolianova in provincia di Cagliari. L'idea era soprattutto di incontrare i clienti, i dipendenti e le loro famiglie in un'atmosfera rilassata. Sono stati allestiti intrattenimenti per i più piccoli, laboratori di disegno, giochi gonfiabili e le Cantine hanno messo a disposizione alcuni filari per illustrare ai bambini i segreti della vite e della vinificazione. Ovviamente la cucina ha proposto i piatti regionali sardi, come i malloreddus alle noci, al pecorino o alla salciccia. La parte di prodotto era rappresentata da alcuni Daily Hi-Matic, con i quali era possibile effettuare percorsi di agilità. All'evento, al quale sono intervenuti circa 350 invitati, erano presenti alcuni fra i maggiori allestitori attivi in Sardegna. L'anno prossimo contiamo di ripetere la giornata, focalizzandoci sulle caratteristiche dello Stralis".



TENTORI VEICOLI INDUSTRIALI

## TENTORI VEICOLI INDUSTRIALI

"L'evento - ha esordito Massimo Tentori, titolare della concessionaria - è stato organizzato nell'area espositiva di 1.500 metri quadri della nostra sede di Molteno, Lecco. Per trasmettere gli inviti è stata utilizzata la nostra pagina Facebook e messaggi attraverso gli altri social media, nonché telefonate personalizzate da parte della forza di vendita. La partecipazione all'October Truck Festival è stata massiccia - oltre 600 ospiti - che hanno potuto anche testare i veicoli da dimostrazione presenti sul piazzale. Il tema portante della manifestazione è stato la Spagna. Così gli invitati hanno potuto gustare piatti tipici come la paella, accompagnati da sangria e dalle danze di un gruppo di ballerini di flamenco. Un altro spettacolo nello spettacolo è venuto dalle moto di Valentino Rossi, esposte dalla squadra corse della Yamaha, che utilizza i camion IVECO per la logistica e per gli spostamenti da un circuito all'altro. Alla festa non è mancata la solidarietà, testimoniata dalla consegna di un minibus a un'associazione di assistenza".

## EVICARRI SPA

“Il nostro October Truck Festival - spiega Fabrizia Varini, Responsabile Marketing & Comunicazione della concessionaria - si è svolto il 27 ottobre, presso l'officina GARAD di Sassuolo (Modena), una piazza importante per la presenza del distretto ceramico. L'intento era di coinvolgere l'intera rete assistenziale anche sul piano degli eventi e di far conoscere le caratteristiche tecniche dello Stralis NP alimentato a gas naturale. A questo scopo avevamo a disposizione per la prova su strada due trattori a metano liquefatto, oltre a un veicolo statico, sempre a LNG, di un cliente che ha voluto mostrarlo con orgoglio, avendone appena provato la nuova tecnologia. Per pubblicizzare l'evento ci siamo affidati a un mailing mirato, a telefonate dirette agli operatori del trasporto e al passaparola degli addetti alla vendita. Alla manifestazione di Sassuolo sono intervenute le autorità locali, i rappresentanti del Comune e il gruppo dell'Associazione Nazionale Alpini, che ha offerto agli intervenuti il famoso gnocco fritto e altre specialità emiliane”.

## STRAPPINI

“L'October Truck Festival - puntualizza Francesco Mariani, Responsabile Marketing della concessionaria - è coinciso con la presentazione alla clientela di zona della gamma Stralis X-Way per impieghi misti strada-cantiere e con alcuni workshop dedicati alle officine autorizzate. Per l'organizzazione dell'evento ci siamo affidati ai canali social e agli annunci sul nostro sito Internet. Il parco demo a disposizione degli intervenuti - circa 300 ospiti in tutto - era costituito da uno Stralis X-Way in configurazione trattore, da uno Stralis NP e da un Daily con la livrea del quarantesimo anniversario. C'era, inoltre, un Daily della prima generazione, portato in esposizione da un cliente della concessionaria. L'evento è stato molto apprezzato dagli intervenuti e ne sono scaturiti numerosi contatti positivi. La parte eno-gastronomica dell'October Truck Fest era costituita da specialità provenienti da L'Aquila, come gli spiedini di carne di pecora (arrosticini), oltre a salicce e birra a volontà”.



## STRAPPINI



## L'OCTOBER TRUCK FEST DI ROMANA DIESEL

“L'October Truck Fest - ha spiegato Federico Campilli, Amministratore Delegato della concessionaria - è diventato in sette anni, da quando è stata introdotta la prima edizione, un appuntamento 'classico' della Romana Diesel. L'iniziativa è nata con l'intenzione - ribadita anche lo scorso ottobre - d'incontrare i clienti, i collaboratori, i fornitori e le loro famiglie, in un contesto più rilassato rispetto alla realtà lavorativa di tutti i giorni. Certo, poi si finisce anche a parlare di lavoro, ma in un'atmosfera diversa da quella tradizionale. L'edizione di quest'anno, che ha registrato la presenza di 6077 partecipanti tra cui 1969 aziende, si è concentrata sul tema della sostenibilità. In quest'ottica è stata allestita una tensostruttura all'interno della quale, su un manto erboso, sono stati collocati uno Stralis NP, un Daily Electric e un Daily CNG con motorizzazione a metano. Alla fine, come per le precedenti edizioni, l'OTF si è trasformato in un grande happening, alla cui riuscita hanno fornito un contributo fondamentale tutti i collaboratori della concessionaria”.





MILANO INDUSTRIAL



ATL

## A CHI SONO ANDATE LE DUE 695 ABARTH

Gli eventi dell'October Truck festival erano abbinati al concorso 'Prova IVECO. Vinci Abarth', che ha messo in palio due 695 Abarth Special Edition Rivale fra tutti coloro che hanno effettuato la procedura di registrazione. I due fortunati vincitori sono Moreno Ferrari e Francesco Zuccaro, che si portano a casa un'auto da sogno superaccessoriata, capace di accelerare da 0 a 100 km/h in 6,7 secondi. "Mi sono recato all'officina GARAB di Sassuolo per provare uno Stralis NP, ha affermato Moreno Ferrari, titolare di un'azienda di autotrasporto a Castellarano (Reggio Emilia). Ho compilato la scheda del concorso quasi per caso, poiché non ho mai vinto nulla in passato. E, invece, è arrivata una bella sorpresa". Francesco Zuccaro è titolare di un'azienda di trasporti eccezionali e di noleggio di mezzi industriali, con sedi ad Augusta e a Catania. "Mi sono recato alla Concessionaria IVECO Primosole - ricorda Francesco - per definire l'acquisto di uno Stralis. Ho compilato la cartolina del concorso, ed eccomi proprietario di una macchina super-sportiva, molto particolare".

### MILANO INDUSTRIAL

"L'October Truck Festival - ha affermato Manuela Lovera, Responsabile Marketing e Comunicazione di Milano Industrial - si è svolto il 14 ottobre, presso la sede di via Fantoli a Milano. In accordo con il tema della manifestazione - 'Urban street day' - è stato riprodotto all'interno della concessionaria un contesto urbano. Cinque biker professionisti, i 'Da Move', si sono esibiti in uno spettacolo acrobatico, saltando da un Daily all'altro, mentre quattro ballerini di breakdance hanno danzato di fronte al pubblico sulle note di una base musicale tipicamente Street. L'October Truck Festival è stato pubblicizzato attraverso la pagina Facebook della concessionaria, con Sms inviati ai clienti, con inviti cartacei, con campagne radio e di e-mail marketing, nonché con banner sulla pagina di Milano del Corriere della Sera. Infine, i test drive, per i quali erano disponibili due Daily in versione furgone - uno dei quali con cambio automatico Hi-Matic - e uno Stralis. Si è trattato di un lavoro impegnativo ma il ritorno positivo da parte dei nostri clienti e delle loro famiglie è stato per noi motivo di soddisfazione e di stimolo per il futuro".

### ATL

"Il nostro October Truck Festival - spiega Stefano Fontanive, responsabile marketing della concessionaria - si è articolato in due eventi. Uno, svoltosi il 19 ottobre, presso la sede di Colico (Lecco) e il secondo, il 26 ottobre, presso la sede secondaria di Fagnano Olona, in provincia di Varese. Entrambe le giornate sono state pubblicizzate attraverso i social, le telefonate ai clienti e il passaparola dei venditori, mailing mirati ed sms di richiamo. Abbiamo cercato di coinvolgere l'intero spettro della clientela, dagli operatori del trasporto con flotte di mezzi pesanti a quelli più focalizzati sui camion del segmento medio o dei commerciali leggeri. Nel complesso, le due manifestazioni hanno attratto oltre un migliaio di partecipanti, che hanno potuto provare i veicoli demo (uno Stralis NP, uno Stralis con motorizzazione a gasolio personalizzato Abarth e due Daily), gustare piatti tipici locali, soprattutto sciatt e taroz, e assistere alle esibizioni dei Truzzi Volanti, un gruppo di ginnasti acrobatici di Varese. Nell'ambito delle manifestazioni dell'October Truck Festival è stato anche organizzato un workshop centrato sui più recenti sviluppi del metano liquefatto (LNG). Insomma, l'evento è stato un successo, che abbiamo intenzione di replicare il prossimo anno".

### ARA

"L'October Truck Festival - ha affermato Sandro Viglioli, Direttore Commerciale - si è svolto il 27 ottobre, presso la sede di Parma della concessionaria. Per pubblicizzare l'evento abbiamo inviato circa 4mila e-mail. Inoltre, sono stati utilizzati i canali social, oltre al passaparola della forza di vendita. Tutto il personale della concessionaria, incluso quello dell'officina, ha partecipato alla manifestazione. Come veicoli demo erano presenti due Daily nella versione celebrativa dei quarant'anni e uno Stralis con livrea Abarth".

### SVRA

"Nella nostra area di riferimento - esordisce Claudio Geri, Titolare della concessionaria - l'October Truck Festival si è svolto a Pistoia, presso lo stabilimento di un ricostruttore di pneumatici, in occasione della presentazione di una nuova gamma di coperture ricondizionate di Michelin. L'evento, cui hanno partecipato circa 170 operatori del trasporto (in maggioranza focalizzati sui camion pesanti), è stato preparato con inviti trasmessi via e-mail, annunci sui quotidiani e sui social e con una campagna

pubblicitaria su una rete televisiva locale. Il parco demo era costituito da due Stralis, uno con motorizzazione a gas e uno con propulsore diesel, e da un Daily Natural Power. I numerosi test su strada dello Stralis LNG sono stati l'ennesima conferma del grande interesse degli autotrasportatori per questa tipologia di veicoli. Il prossimo anno, l'October Truck Festival tornerà nella sua location tradizionale, la sede della concessionaria a Pistoia”.

## MECAR

“Da noi - precisa Luca Pastore, Responsabile Marketing della concessionaria - l'October Truck Festival si è svolto il primo weekend di ottobre. Abbiamo coinvolto le aziende che operano in provincia di Catanzaro e nell'area meridionale della Calabria. Lo scorso anno, invece, abbiamo concentrato l'evento su Salerno, la provincia nella quale operiamo da quasi settant'anni. Anche quest'anno, come nel 2017, la risposta dei clienti è stata molto positiva. Abbiamo presentato l'intera offerta di prodotto IVECO, anche se il focus della manifestazione era sullo Stralis NP. I test drive - circa 300 in tutto, da parte dei 500 partecipanti all'evento - si sono concentrati sulla gamma Daily. Per l'organizzazione dell'October Truck Festival ci siamo affidati al passaparola delle reti di vendita e assistenza, alle e-mail mirate e alle inserzioni sui quotidiani locali. Nel corso della giornata si sono svolti workshop con approfondimenti di prodotto rivolti ai responsabili delle aziende di autotrasporto. Notevole, infine, il coinvolgimento delle famiglie, grazie anche ai giochi gonfiabili messi a disposizione dei bimbi”.

## DI PINTO & DALESSANDRO

“Nell'ambito della nostra concessionaria - ha affermato Leonardo Di Pinto, uno dei titolari dell'azienda - l'October Truck Festival è stato organizzato presso la sede di Bari, nel secondo weekend di ottobre. Per pubblicizzare l'evento abbiamo utilizzato tutti i possibili canali, dagli inviti tramite e-mail alla stampa locale ai manifesti affissi nei luoghi di aggregazione dei trasportatori. In tutto, abbiamo contato circa 1.000 partecipanti. La manifestazione era rivolta soprattutto alle famiglie, con giochi gonfiabili per i bambini e un simulatore di Formula 1 per gli adulti. In più c'erano i giochi tradizionali, come il calcio balilla. Il catering prevedeva carne alla brace e birra alla spina. Nell'area destinata ai test drive erano presenti un Daily furgone Hi-Matic e uno Stralis NP. Abbiamo coinvolto, inoltre, i principali allestitori di semirimorchi attivi nella nostra zona, che hanno potuto esporre i loro prodotti. Infine, c'era una sezione specifica dedicata al Seminuovo. E, festa nella festa, abbiamo effettuato quattro consegne di Stralis e premiato i clienti più fidelizzati”.

## SAICAR

“L'October Truck Festival - ha affermato Angelo Musca, uno dei titolari della concessionaria - si è protratto per tutto il mese di ottobre, con prove e test drive di veicoli, soprattutto dei modelli della gamma Stralis - sia con motorizzazione diesel sia alimentati a metano liquefatto - e dei veicoli della serie Daily. L'evento ha avuto il suo clou nel weekend del 20-21 ottobre presso la sede di Lecce, dove abbiamo celebrato contestualmente i nostri quarant'anni d'attività. Sono stati inviati 4.000-4.500 fra inviti cartacei e messaggi di posta elettronica con un ottimo ritorno, poiché le presenze hanno superato le 1.300-1.400 unità. In occasione dell'evento è stato allestito un palco all'interno dell'officina con 500 posti a sedere per gli spettatori. Abbiamo anche invitato un gruppo di cabarettisti - i Mudù - molto conosciuti nel Sud d'Italia. Nel complesso, è stata un'edizione molto positiva dell'October Truck Festival”.



MECAR



DI PINTO & DALESSANDRO



SAICAR



# L'ITALIA SI MUOVE A TUTTO GAS

**Dalla Sardegna al Piemonte, dall'Umbria all'Alto Adige, dalla Toscana alle Marche cresce il numero di punti di rifornimento di metano liquefatto per i veicoli industriali, a conferma della 'bontà' della scelta di IVECO di puntare sui camion LNG per il lungo raggio**

di Mattia Maritati

**C**ontinua a ritmo sostenuto l'espansione della rete di distribuzione italiana di metano liquefatto (LNG), destinato ai veicoli industriali. Un'espansione del network che va di pari passo con il successo commerciale dei mezzi LNG di IVECO della gamma Stralis NP che hanno aperto, con le loro performance pari al die-

sel, con il basso impatto ambientale e i ridotti costi di gestione (TCO, Total Cost of Ownership), un nuovo segmento nell'ambito delle trazioni alternative al gasolio, quello del lungo raggio. Le più recenti inaugurazioni di punti di rifornimento riguardano l'impianto sardo del Gruppo ISA (che sarà operativo dall'inizio del prossimo anno), situato nelle vicinanze della statale 131 Carlo Felice fra i centri di Villacidro e Guspini, quello di Tortona





Nella pagina a fianco, l'inaugurazione dell'impianto in provincia di Bolzano, sulla direttrice del Brennero. Sopra, la prima stazione di rifornimento di LNG in Sardegna

(Alessandria) della SO.GE.DI, la stazione della Automigliorgas di Balanzano in provincia di Perugia, e la prima struttura LNG dell'Alto Adige, di proprietà della APS Fuel, in funzione presso l'Autoporto di Sadobre (Vipiteno). A ciò si aggiungono il nuovo punto distributivo di Porcari (Lucca) di MAC Marchetti Carburanti e quello dell'Acema a Pesaro, realizzato dalla Snam4Mobility, una controllata di Snam.

## IN SARDEGNA IN UN PUNTO STRATEGICO DELL'ISOLA

Si è svolta di recente l'inaugurazione della prima stazione di rifornimento sarda che, oltre a proporre i carburanti tradizionali, nasce con la predisposizione per l'erogazione del gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG). La stazione sarà pienamente operativa anche su questo fronte a partire dall'inizio del nuovo anno. Alla cerimonia d'apertura hanno preso parte Giovanni Muscas, titolare della ISA S.p.A, Mihai Daderlat, Business Director del Mercato Italia per IVECO, Marcello Zanella, Amministratore Delegato della concessionaria IVECO Acentro, le autorità locali e i rappresentanti della stampa, nonché oltre 200 aziende clienti dell'Acentro. Proprietario dell'impianto è il Gruppo ISA, leader della distribuzione alimentare in Sardegna, che ha scelto per la nuova attività un'area geograficamente strategica, dove già sorge la sua sede, lungo la Strada Provinciale 61, al km 4,2, tra i centri di Villacidro e Guspini, nelle immediate vicinanze della Statale 131 Carlo Felice, una delle principali arterie della Sardegna. L'apertura della nuova attività costituisce non soltanto un'occasione di diversificazione e incremento del business aziendale, ma agevola anche tutti i collaboratori del Gruppo, che potranno rifornire i camion direttamente presso il sito dove già effettuano le operazioni di carico e scarico delle merci, e sarà punto di riferimento anche per tutti gli altri i trasportatori che gravitano attorno all'area e che intendono convertire il proprio parco mezzi ai nuovi carburanti. Per il suo ruolo di precursore e l'esperienza accumulata nel campo delle trazioni alternative, IVECO, storico fornitore del Gruppo ISA, è stato invitato a partecipare con la sua intera gamma di veicoli a metano, proponendo una serie di test drive, che si sono articolati lungo il perimetro della proprietà attorno alla nuova area di servizio, per permettere a tutti gli ospiti di conoscere e apprezzare

il funzionamento e le caratteristiche della nuova tecnologia green. Partner dell'iniziativa, insieme a IVECO e al Gruppo ISA, anche l'associazione GNL Sardegna, rappresentata dal suo Presidente, Federico Meloni, già organizzatrice lo scorso aprile del "4° Convegno Isola dell'Energia". Un evento durante il quale la Sardegna è stata presentata come "la regione mediterranea che maggiormente può sfruttare l'impiego integrato del metano liquido in ogni possibile campo d'applicazione, in assenza di approvvigionamento di gas naturale via gasdotto". L'apertura del nuovo impianto ha rappresentato un momento storico particolarmente significativo per la regione, che si è aperta per la prima volta al gas metano, superando barriere geografiche che tante volte l'hanno separata dallo sviluppo tecnologico delle altre aree d'Italia. È, inoltre, la conferma della forza anticipatrice e pionieristica della visione di IVECO, che ha iniziato a tracciare ormai da più di un ventennio la strada dell'innovazione tecnologica attraverso i carburanti alternativi, assumendo il ruolo di facilitatore e mediatore nello sviluppo dei servizi collegati e di una rete di distribuzione sull'intero territorio nazionale.

## IL LIQUEFATTO ARRIVA A TORTONA

È stata inaugurata a fine settembre a Tortona, in provincia di Alessandria, lungo la strada statale per Voghera la nuova stazione di rifornimento LNG della società SO.GE.DI. Alla cerimonia hanno preso parte Marco Ratti, in rappresentanza della proprietà, Alessandro Oitana, Business Line Medium & Heavy Manager IVECO e Gianluca Ubertazzo, titolare della concessionaria IVECO CO.VE.MI., che ha messo a disposizione uno Stralis NP 460 per il primo rifornimento di gas naturale liquefatto. Il distributore sorge in una posizione strategica, nelle vicinanze degli svincoli di due importanti direttrici autostradali, la A21 che, passando da Piacenza, collega Torino a Brescia, e la A7 Milano-Genova. Proprietaria della stazione la SO.GE.DI., azienda a gestione familiare, attiva da oltre cinquant'anni nel commercio di prodotti petroliferi, che gestisce un deposito commerciale di carburanti e una rete di distributori indipendenti con il marchio Ratti. L'attività dei fratelli Ratti è iniziata nel dopoguerra come rivendita di carbone e carburanti a Villaromagnano (a sud-est di Tortona, in provincia di Alessandria)



dove, a distanza di pochi anni, è stato aperto il primo distributore e dove sorgono tuttora il deposito e gli uffici amministrativi della società. Alla fine degli anni '90, dopo l'apertura di una serie di impianti gestiti con l'Italiana Petroli, l'azienda ha deciso, in anticipo sui tempi, di sganciarsi dalle grandi compagnie petrolifere e di iniziare la rivendita di carburanti con il proprio marchio, con la prima pompa bianca di Tortona, lungo la statale per Voghera. IVECO, che condivide con la SO.GE.DI. la visione e l'impegno verso il cliente orientato alla sostenibilità ambientale e alle nuove tecnologie green, è anche fornitore dell'azienda di Villarmagnano, che ha recentemente acquistato due Stralis NP 400 CV attraverso il concessionario di riferimento di zona, la CO.VE.MI. Quest'ultima è legata da un rapporto di partnership con altri due concessionari autorizzati IVECO, la Borgo Agnello e la Liguria Diesel, con i quali ha costituito nel 2013 la Rete A26 - il terzo gruppo italiano nella commercializzazione di veicoli industriali.

### IN UMBRIA NEI PRESSI DI UNO SVINCOLO DELLA E45

È diventata operativa a metà ottobre a Balanzano, in provincia di Perugia, la stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto della Automigliorgas, azienda della famiglia Paoletti, che fornisce così suo contributo alla ridefinizione in chiave ecosostenibile del trasporto pesante regionale e nazionale. Presenti all'evento, oltre ai rappresentanti della famiglia Paoletti, le autorità locali, nonché Luigi Bacchi, titolare dell'omonima concessionaria IVECO, e Alessandro Oitana, Business Line Medium & Heavy Manager di IVECO. L'impianto, che sorge nella zona industriale per garantire un facile accesso e ampi spazi di manovra per i mezzi pesanti, è situato in posizione strategica nelle immediate vicinanze dell'uscita Balanzano della E45, l'asse viario che attraversa la dorsale europea nord-sud, a circa due chilometri dall'imbocco del raccordo autostradale Perugia-Bettolle. La struttura fornisce un servizio di erogazione sulle 24 ore di gas liquefatto e metano. Presente sul mercato dal 1961, l'Automigliorgas, che fa capo alla famiglia Paoletti, si occupa di distribuzione carburanti con una serie di stazioni di servizio. La società, che ha saputo rinnovarsi facendo tesoro dell'esperienza maturata nello specifico settore, rientra oggi nel novero de-

gli investitori visionari. Sono imprenditori che hanno creduto e dato impulso alla tecnologia del gas, alimentando quel circolo virtuoso che amplia la disponibilità dell'LNG nella penisola per aumentare la diffusione di veicoli a trazioni alternative a basso impatto ambientale.

### SULLA VIA DEL BRENNERO, VERSO LA GERMANIA

È stata inaugurata nella seconda metà di ottobre, presso l'Autoporto di Sadobre a Vipiteno, in provincia di Bolzano, la prima stazione di rifornimento LNG dell'Alto Adige, di proprietà di APS Fuel. Presenti all'evento Pierre Lahutte, IVECO Brand President, Isabella De Monte, Deputata al Parlamento Europeo nella Commissione trasporti e turismo, Daniel Alfreider, ex deputato alla Camera e candidato SVP per il Consiglio Provinciale dell'Alto Adige, Elmar Morandell, Presidente dei trasportatori merci in APA, Thomas Baumgartner, Presidente di Fercam e di Anita, Roberto Padovani, titolare della APS Fuel, oltre ai rappresentanti della stampa e di numerose altre Istituzioni. Nei giorni immediatamente precedenti l'inaugurazione dell'impianto, l'Assemblea del Tirolo - regione austriaca di confine al di là delle Alpi - ha stabilito, a partire dall'agosto del prossimo anno, il divieto di transito per i camion Euro 4, esteso anche agli Euro 5 dal 2021. Ha, inoltre, previsto l'estensione ai camion Euro 6 dell'attuale divieto settoriale per tutti i veicoli di massa complessiva superiore alle 7,5 tonnellate, che trasportano un ampio ventaglio di merci classificate. L'alimentazione a gas naturale garantirà, invece, a tutti i veicoli LNG l'esenzione dalle limitazioni di traffico stabilite e contribuirà alla riduzione delle criticità ambientali in un'area geografica chiave per i trasporti in entrata e in uscita dall'Italia. La nuova stazione, ubicata in prossimità del confine italo-austriaco, è raggiungibile direttamente dall'Autostrada A22 da entrambe le direzioni di marcia. L'impianto è destinato a ricoprire un ruolo strategico, poiché si trova a ridosso del valico del Brennero, afflitto da un problema d'inquinamento ambientale al centro di un dibattito intenso. La nuova stazione di rifornimento, in grado di stoccare 80 m3 di LNG e di rifornire circa 250 autoarticolati al giorno, è provvista di 12 erogatori di elevata portata, distribuiti su sei corsie, per ve-



locizzare le operazioni di rifornimento. Completano l'offerta della stazione una serie di servizi aggiuntivi per soddisfare i clienti a 360 gradi, inclusi 300 parcheggi per i mezzi pesanti. L'inaugurazione è stata anche occasione per la consegna ufficiale da parte di IVECO dei primi Stralis NP 460 alla Fercam, multinazionale di trasporti e logistica con sede a Bolzano. La vendita dei veicoli è stata curata dalla GASSER, la concessionaria IVECO di riferimento, con oltre 60 anni di esperienza nell'ambito dei veicoli industriali. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha commentato: "La tecnologia che impiega carburanti puliti come il gas naturale o il bio-metano - per il quale i nostri mezzi sono già predisposti - costituisce la soluzione immediatamente praticabile per attraversare il Brennero e tutto l'arco Alpino in modo sostenibile, sia dal punto di vista ambientale sia sotto il profilo economico. I traffic ban per i diesel nel Tirolo e nelle Regioni del Nord Italia e l'esenzione dal sistema di pedaggio MAUT in Germania stanno confermando che il gas è la risposta più efficace per la riduzione dell'impatto ambientale del trasporto stradale. Con l'intera gamma di veicoli alimentati a gas naturale, IVECO ha trasformato il concetto di sostenibilità in una realtà concreta e praticata da numerosi clienti che, come Fercam, hanno scelto di dividerne la vision sul futuro del settore dei trasporti". "Il Gas naturale liquefatto (LNG) è particolarmente indicato per la movimentazione delle merci e per il trasporto pubblico - ha commentato Alex Gasser, titolare della omonima concessionaria IVECO. Con i nostri motori a LNG siamo in grado di ridurre le emissioni di particolato del 99% rispetto ai limiti Euro VI, di NO<sub>2</sub> del 90% e fino al 10% la CO<sub>2</sub> rispetto al suo omologo diesel, valore che sale addirittura al 95% con l'uso del bio-metano. Il loro funzionamento è, inoltre, molto più silenzioso: nel caso specifico, i veicoli Fercam sono dotati dell'optional Silent Mode, che riduce il livello di rumorosità a 71 dB, misurati nel test Piek Quiet Truck. Siamo orgogliosi che un'azienda di trasporti altoatesina come Fercam abbia scelto i nostri automezzi e siamo fiduciosi che anche le amministrazioni locali presto vorranno seguire questa soluzione per il trasporto persone in ambito urbano. Infatti, anche i centri cittadini potrebbero trarre grandi vantaggi da questa innovativa tecnologia".

Sopra, da sinistra a destra, l'inaugurazione della stazione di rifornimento di Tortona (Alessandria), quella dell'impianto di Balanzano (in provincia di Perugia) e di Lucca

## SPRINT DELLA METANIZZAZIONE IN TOSCANA

Anche in Toscana il processo di metanizzazione procede a ritmo serrato. A pochi mesi dall'apertura dell'impianto di Pontedera (Pisa), è stata inaugurata all'inizio di novembre una nuova stazione di rifornimento LNG a marchio MAC Marchetti Carburanti per opera dell'azienda Torregas, che fa capo al gruppo Toscogas. L'evento si è svolto a Porcari, in provincia di Lucca, presso l'uscita autostradale della Firenze Mare di Capannoro, in un'area geografica strategica caratterizzata da un intenso flusso di veicoli pesanti. L'entrata in servizio dell'impianto di Porcari prelude all'apertura di altri due punti di distribuzione, per i quali è già stato realizzato il progetto, nelle province di Pisa e di Grosseto. Il taglio del nastro è stato effettuato dal Sindaco Leonardo Fornaciari, alla presenza di Mauro e Ilio Marchetti, Titolari della Toscogas, di Mihai Daderlat, Business Director del Mercato Italia per IVECO e Lorenzo Ghetti, titolare della Ghetti SpA, concessionaria IVECO di riferimento, nonché di un nutrito gruppo di aziende clienti. Il nuovo impianto si sviluppa su una superficie di 6mila metri quadrati ed è predisposto per l'erogazione di tutti i carburanti in attualmente in uso, tramite sei differenti isole, la metà delle quali dedicata al gas naturale - liquefatto LNG e gassoso CNG - a riprova della continua e costante crescita della richiesta di questa tipologia di carburante. Al termine dell'inaugurazione dell'impianto, è stato effettuato un rifornimento dimostrativo di uno Stralis NP, il pesante stradale di IVECO che si è aggiudicato, in occasione del Fiera dell'economia circolare di Rimini (Ecomondo), il premio di Sustainable Truck of the Year 2019, promosso dalla rivista Vado e Torno in collaborazione con Lifegate.



Sopra, la stazione di rifornimento di Pesaro. A fianco, l'impianto di Beinasco, in provincia di Torino. Nella pagina a fianco, una fase del rifornimento di LNG

## NELLE MARCHE PARTNERSHIP VINCENTE

È stata inaugurata a metà novembre a Pesaro una nuova stazione policarburanti ad opera di Acema, società specializzata nella distribuzione di prodotti petroliferi, in collaborazione con il partner internazionale Snam4Mobility - una controllata di Snam - che l'ha realizzata. Il taglio del nastro è stato effettuato dal sindaco della città, Matteo Ricci, alla presenza di Lorenzo Ponselè, Amministratore Delegato di Acema, Andrea Ricci, Senior Vice President di Snam4Mobility, Massimiliano Naso, responsabile Vendite Italia Grandi clienti e GNL di Liquigas e Alessandro Oitana, Business Line Medium & Heavy Manager di IVECO. L'impianto, il ventinovesimo realizzato sul territorio nazionale nonché il primo della città in grado di erogare LNG per i mezzi pesanti e L-CNG, un particolare tipo di metano più performante perché derivato dal metano liquefatto, per l'alimentazione delle auto, è destinato a modificare radicalmente la mobilità nel territorio circostante. Tramite una condotta sotterranea, il metano per le auto è distribuito anche

il veicolo alimentato a gas naturale più sostenibile di sempre. Quello che agli occhi di molti era un obiettivo strategico visionario, oggi è realtà. Un risultato molto importante che non sarebbe stato possibile se contemporaneamente non fosse stato sviluppato un piano di implementazione della rete distributiva da chi, come Acema, e Snam4Mobility, ha condiviso la nostra vision e ha riconosciuto insieme a noi l'importanza del metano - sia liquefatto sia gassoso - come unica scelta immediatamente disponibile e realmente praticabile per rendere davvero sostenibile il mondo del trasporto commerciale".

## CON L'IMPIANTO DI BEINASCO SONO TRENTA

È stata inaugurata a fine novembre a Beinasco una nuova stazione di rifornimento di gas naturale liquefatto (LNG), la trentesima sul territorio italiano, nonché la prima in provincia di Torino. Un evento importante, che vede la contestuale nascita del marchio "BLU" appartenente a Rete S.p.A., storica società nel panorama petrolifero piemontese e italiano.

alla stazione di servizio a marchio Oilone già funzionante, ubicata nella direttrice opposta della via Pertini. La fornitura del prodotto è garantita ad Acema dalla Liquigas, società leader in Italia nella distribuzione di LNG per uso industriale e autotrazione. IVECO era presente all'evento con uno Stralis NP 460, equipaggiato con un doppio serbatoio a gas naturale liquefatto, messo a disposizione dalla Luigi Bacchi, la concessionaria IVECO di riferimento di zona, per effettuare il primo pieno di carburante. Lo Stralis LNG è rimasto a disposizione dei partecipanti all'inaugurazione per un test drive dimostrativo. Al termine delle operazioni di rifornimento Alessandro Oitana, Business Line Medium & Heavy Manager di IVECO, ha dichiarato: "Solo cinque anni fa IVECO proponeva al mercato i primi Stralis alimentati a gas naturale. Siamo partiti da un prototipo per approdare, oggi, a un numero di quasi 1.200 unità vendute. Un progetto ambizioso che ogni giorno ci offre grandi soddisfazioni, non ultimo il premio Sustainable Truck of the Year 2019, vinto dal nostro Stralis NP460,



Presenti all'evento, oltre alla proprietà dell'impianto, Rete SpA, rappresentata dall'Amministratore delegato Teseo Bastia, il Sindaco di Beinasco, Maurizio Piazza, che ha effettuato il taglio del nastro, il Presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, Mihai Daderlat, Business Director del Mercato Italia per IVECO e Paolo Orecchia, Amministratore Delegato di IVECO ORECCHIA, il concessionario di riferimento di zona. La stazione sorge in una posizione strategica, nelle immediate vicinanze dell'interporto Sito, che costituisce una delle migliori location del polo logistico del Nord Ovest e una "porta" privilegiata delle Alpi per le merci destinate al quadrante Nord occidentale europeo. Si trova, infatti, sulla nuova direttrice ferroviaria sud europea, conosciuta come Corridoio V. L'impianto, voluto e realizzato dalla Rete SpA, eroga gas naturale sia liquefatto (LNG) sia compresso (CNG) per automezzi pesanti e auto, a marchio BLU, brand ideato appositamente dall'azienda per rappresentare l'offerta di prodotti sostenibili ed ecologici, che identifica anche l'impianto di San Maurizio Canavese, in apertura entro la fine dell'anno. La cerimonia d'inaugurazione si è conclusa con una tavola rotonda su "GNL, la soluzione concreta per la mobilità sostenibile del futuro", moderata dal Coordinatore Scientifico di Conferenza GNL, Diego Gavagnin. Sono intervenuti il Presidente di Assogas liquidi - Federchimica, Rita Caroselli, il Direttore Generale Unione Petrolifera, Marina Barbanti, il comandante dei Vigili del Fuoco di Torino, Marco Frezza, e Pierluigi Pica, responsabile Trasporti Carrefour Italia.

Il dibattito ha messo in luce il ruolo strategico del gas naturale nel processo di transizione energetica in atto, nell'ambito della quale lo sviluppo della tecnologia LNG applicata a veicoli progettati per le lunghe percorrenze e la progressiva diffusione della rete di distribuzione di questo tipo di carburante costituiscono i due elementi sostanziali di un circolo virtuoso che continua ad essere alimentato. Prota-

**L'espansione della rete distributiva dell'LNG conferma la bontà della scelta di IVECO di puntare sui camion a gas naturale**

gonista del primo rifornimento dimostrativo di carburante un IVECO Stralis NP 460, il camion ideale per un trasporto realmente sostenibile, sia sotto il profilo ambientale sia dal punto di vista economico. Un risultato ottenuto grazie alla tecnologia del gas e ai servizi di IVECO dedicati all'efficienza dei consumi su strada, che permettono di ridurre il Costo Totale di Esercizio (TCO) fino al 9% rispetto alle corrispondenti versioni diesel e i consumi di carburante fino al 15%. Sono le motivazioni che hanno spinto, fra le altre, tre importanti aziende del territorio a scegliere i camion di IVECO. Al termine della manifestazione, infatti, Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha effettuato la consegna di alcuni esemplari di Stralis NP 400 e 460 CV. Gli Stralis con motorizzazione a gas naturale sono entrati in servizio presso l'AF Züst Ambrosetti, la Chrono Express e la Actis Autotrasporti. AF Züst Ambrosetti, azienda della provincia lodigiana di Massalengo, ha ritirato il primo di una commessa di 27 veicoli siglata quest'anno. Specializzata nella logistica del freddo, gestisce anche le consegne per il colosso della distribuzione Carrefour, grazie ad un parco mezzi di circa 200 unità, un quarto delle quali a marchio IVECO. In questo modo è rafforzata ulteriormente la partnership con il costruttore nazionale, del quale l'azienda è anche fornitore. Quattro Stralis NP 460 sono andati a implementare la flotta della Chrono Express, che opera nel settore dei trasporti e della logistica, mentre Actis Autotrasporti, società specializzata nell'autotrasporto e magazzinaggio di materiali pericolosi, ha ritirato sette Stralis NP. Con questa fornitura, la Actis raddoppia il numero di unità alimentate a gas naturale acquistate nel corso dell'anno. Presente alla cerimonia di consegna anche la Fratelli Cavaglia, cliente IVECO, che fa capo al gruppo Mole Logistica. Ha partecipato all'evento con due veicoli in esposizione acquistati nei mesi scorsi, a completamento di una fornitura complessiva di nove Stralis NP, tra 2017 e 2018.

magazzinaggio di materiali pericolosi, ha ritirato sette Stralis NP. Con questa fornitura, la Actis raddoppia il numero di unità alimentate a gas naturale acquistate nel corso dell'anno. Presente alla cerimonia di consegna anche la Fratelli Cavaglia, cliente IVECO, che fa capo al gruppo Mole Logistica. Ha partecipato all'evento con due veicoli in esposizione acquistati nei mesi scorsi, a completamento di una fornitura complessiva di nove Stralis NP, tra 2017 e 2018.

## L'UNITARIA LOGISTICA

# DISTRIBUZIONE SILENZIOSA

**Un Daily Electric entra nella flotta de L'Unitaria Logistica di San Giuliano Milanese (Milano) per la distribuzione di prodotti alimentari surgelati nel centro di Firenze. Le specifiche tecniche del veicolo e le modalità di utilizzo del tutto-elettrico**

**di Giorgio Garrone**

**U**n Daily Electric modello 35C60E è entrato in servizio nella flotta de L'Unitaria Logistica, società cooperativa di San Giuliano Milanese (Milano), che si occupa del trasporto e della distribuzione di prodotti in regime di temperatura controllata in nove regioni d'Italia. Il Daily Electric - acquistato dalla Milano Industrial, concessionaria IVECO di riferimento - allestito per il trasporto refrigerato con celle Cold Car a piastre eutettiche, è attualmente impegnato nelle consegne multi-drop di prodotti surgelati

all'interno dell'area a traffico limitato del centro di Firenze. Nei mesi precedenti, il tutto-elettrico di IVECO è stato, invece, utilizzato nell'area turistica marittima della provincia veneta di Jesolo. Qui, come a Firenze, la silenziosità del veicolo e le emissioni nulle sono due parametri operativi cruciali, per poter operare nei centri urbani senza limitazioni d'orario alla circolazione. "Con il Daily Electric - precisa Giorgio Martini, Presidente de L'Unitaria Logistica - possiamo rimanere nel centro di Firenze oltre i limiti imposti dai regolamenti della ZTL. L'impiego del Daily Electric avviene su base quotidiana, per brevi tragitti con





Nella pagina a fianco e a sinistra, il Daily Electric con cella frigo a piastre eutettiche, utilizzato dall'Unitaria Logistica per la distribuzione dei prodotti Sammontana

continue fermate: parliamo di percorrenze quotidiane di 60-70 chilometri, un centinaio quando si effettuano consegne a Firenze, il che rientra sempre nel range di utilizzo del veicolo, che ha un'autonomia effettiva di 120-150 km a seconda dello stile di guida degli autisti, rispecchiando quindi le promesse del Costruttore. Su base annua parliamo di una percorrenza di 25mila chilometri circa. Il nostro Electric è nella configurazione con due pacchi batterie, una scelta necessaria per conservare un'adeguata autonomia e per non sacrificare troppo la portata utile di circa 6,5 quintali". Perché è stato scelto proprio il Daily Electric? "Per molteplici ragioni legate, soprattutto, al basso impatto ambientale e alla silenziosità d'impiego del veicolo. Ci sentiamo pionieri in questo settore e ne siamo orgogliosi. Chi conduce il veicolo è molto contento: la guida, affidata solo agli autisti più esperti e formati "ad hoc", è piacevole e l'abbinamento tra il silenzio e il comfort derivante dall'assenza del cambio manuale rende rilassante lo stare a bordo". Il Daily Electric è un mezzo totalmente elettrico, che fa parte della gamma di veicoli ultra-ecologici Blue Power. Proposto nelle versioni furgone, autotelaio cabinato e minibus, monta un motore da 60 o 80 kW. La ricarica rapida richiede solo due ore. L'autonomia operativa arriva fino a 200 km.

## L'UNITARIA LOGISTICA, L'ANELLO FORTE DELLA CATENA DEL FREDDO

L'Unitaria Logistica è oggi un anello fondamentale della catena che collega l'industria del freddo al mondo della distribuzione. È una realtà in continua crescita. Da diciassette anni la società è al servizio di importanti produttori e distributori di alimentari surgelati, ai quali mette a disposizione una vasta esperienza nel

settore della logistica e dei trasporti, nel pieno rispetto dei parametri della "cold chain". La logistica del freddo è diventata una missione a partire dal 2001, anno di nascita di Unilogistica, ed è continuamente implementata e migliorata in tutti i suoi aspetti. Realtà ormai consolidata in numerose regioni d'Italia nella logistica del surgelato a -25 C°, L'Unitaria Logistica è un'azienda flessibile, che si propone al mercato, in funzione delle esigenze dei clienti, con differenti combinazioni di servizi. Questi sono ideati e valutati tramite studi preliminari che consentono di identificare le metodologie di intervento più adatte in ogni singola situazione. L'Unitaria Logistica vuole perseguire ed aumentare nel corso della propria attività la qualità e l'efficienza dei servizi offerti e la conseguente soddisfazione del cliente, attraverso l'impiego costante di nuove tecnologie e la prevenzione delle possibili problematiche in tutte le fasi della supply chain. Per raggiungere questi obiettivi, l'azienda si avvale della lunga e comprovata esperienza di personale qualificato. La finalità è raggiungere elevati standard qualitativi nel monitoraggio in tempo reale delle merci, la tracciabilità, nonché il controllo di tutta la fase di trasporto, dalla presa in carico degli autisti alla consegna al punto vendita. Fra i servizi offerti, figurano l'handling di prodotti in ambiente surgelato e refrigerato, la manutenzione, ritiro e consegna di attrezzature per la conservazione di generi alimentari in regime di temperatura controllata, il trasporto in prevendita a -25C° su automezzi di proprietà con Classe ATP RRC/RRA, e l'allestimento dei deperibili nei banchi frigo presso i punti di vendita. Oggi, L'Unitaria Logistica è attiva in nove regioni d'Italia con una flotta di circa 240 veicoli di proprietà, appartenenti ai segmenti leggero e medio.



# IL CAMPIONE SCEGLIE IL DAILY

**Consegnato a Fabio Buzzi, pluricampione di motonautica e CEO della FB Design, società specializzata in barche da competizione, un Daily Hi-Matic 35-180. Trasporta i motori marini dall'Italia al Centro Ricerca e Sviluppo di FPT Industrial di Arbon, in Svizzera**

**di Giorgio Garrone**



I fuoriclasse vogliono solo il meglio, anche quando scelgono un mezzo di trasporto. Proprio come Fabio Buzzi, pluricampione mondiale di motonautica e CEO della FB Design, società di Annone Brianza (Lecco) specializzata nella realizzazione di motoscafi offshore e barche da competizione, che ha recentemente acquistato un IVECO Daily Hi-Matic. La cerimonia di consegna si è svolta presso la sede di Molteno (Lecco) della concessionaria IVECO di riferimento, la Tentori Veicoli Industriali. L'Hi-Matic 35-180, con cambio automatico a otto rapporti, è adibito principalmente alla movimentazione dei motori marini, montati sulle barche dalla FB Design, dall'Italia al centro di Ricerca e Sviluppo di FPT Industrial di Arbon in Svizzera, che cura la messa a punto dei propulsori da competizione. Un compito di trasporto importante, poiché dalla partnership ultratrentennale fra FPT Industrial e FB Design sono scaturiti 15 titoli mondiali di motonautica in differenti categorie, 17 trofei internazionali e un centinaio di vittorie in competizioni italiane e straniere. Il più recente successo, che risale a marzo di quest'anno, riguarda il record di velocità - certificato dal Guinness World Record - ottenuto da Fabio Buzzi sul lago di Como con uno scafo a tre punti di sua progettazione, mosso da un Cursor 16 da competizione in grado di sviluppare 1.700 CV. Con questa imbarcazione Buzzi ha superato i 277 km l'ora, stracciando di oltre 25 km l'ora il suo precedente record stabilito nel 1992. "È stata una giornata durante la quale tutto è andato per il verso giusto - ricorda Fabio Buzzi, parlando dell'impresa. All'inizio, eravamo convinti che

non ci fossero le condizioni meteo ideali per battere il record. Poi le previsioni del tempo hanno segnalato una 'finestra' di un paio d'ore con calma piatta, situazione indispensabile per lanciare alla massima velocità un'imbarcazione che mal sopporta le accelerazioni verticali. Ci abbiamo creduto e abbiamo messo in moto tutta la macchina organizzativa, costituita da una cinquantina di persone con otto imbarcazioni di supporto, sommozzatori e un elicottero di soccorso. Sul lago c'era ancora una bava di vento che ben presto, però, è scemata, creando l'occasione giusta per il tentativo di record". Cos'ha di speciale questa imbarcazione? "Monta un Cursor 16 di FPT Industrial da 1.700 CV con due turbocompressori a geometria variabile e altre soluzioni d'avanguardia, che ne fanno il miglior diesel al mondo. L'imbarcazione è a tre punti con un'elica di superficie, che lavora solo con la pala inferiore immersa nell'acqua. Lo scafo è in carbonio pre-impregnato, con anima in Nomex, un polimero sintetico con struttura a nido d'ape". Cosa l'ha spinto a cimentarsi in questa impresa? "Due le motivazioni. Prima di tutto, il desiderio di fare qualcosa in più rispetto al passato, di migliorarmi, di mettere a frutto i miei talenti. Poi la sfida costituita dalla costruzione della barca, che doveva incorporare il know-how acquisito negli anni nell'ambito degli scafi da competizione e il massimo dei contenuti tecnologici". Quale delle gare cui ha preso parte considera la più bella in assoluto? "Non amo le gare in sé, misurarmi con i concorrenti. Preferisco farlo con le barche che costruisco, sfidarle e portarle a limite. E, ovviamente, vincere la sfida".

ECO ERIDANIA

# SCELTA GREEN PER I RIFIUTI

**In servizio presso il gruppo Eco Eridania di Arenzano (Genova) uno Stralis NP con motorizzazione a gas naturale liquefatto (LNG) da 460 CV per il trasporto dei rifiuti dalla Liguria ai termovalorizzatori della Lombardia**

di Veronica Viassone

**È** entrato recentemente in servizio nella flotta della Eco Eridania di Arenzano (Genova), società attiva nella raccolta, smaltimento e gestione globale dei rifiuti ospedalieri, farmaceutici e industriali, uno Stralis NP con motorizzazione a gas naturale liquefatto da 460 CV. La fornitura è stata curata dalla concessionaria IVECO di riferimento, la Liguria Diesel, con la quale il gruppo di Arenzano ha strutturato da una decina d'anni un solido rapporto commerciale basato sulla reciproca fiducia. "Il nuovo Stralis NP - spiega Pierpaolo Parodi, Direttore Operativo di Eco Eridania - viene utilizzato per i collegamenti di linea fra la Liguria e la Lombardia per movimentare rifiuti non pericolosi da avviare ai termovalorizzatori. Il trattore a gas, che ha già accumulato una percorrenza di oltre 50mila chilometri, è stato scelto per molteplici ragioni. Prima di tutto, per ridurre l'impatto ambientale del trasporto, fattore di grande importanza anche sotto il profilo dell'immagine per un'azienda, come la nostra, attiva nel settore dei servizi ambientali e dell'ecologia. In quest'ottica, era importante acquistare un camion alimentato con un carburante alternativo al gasolio. Ma ci sono anche precise motivazioni economiche, legate al minor costo alla pompa dell'LNG, rispetto al diesel. Con lo Stralis a metano liquefatto contiamo di percorrere circa 130mila chilometri l'anno, appoggiandoci alle stazioni di rifornimento del Gruppo Ratti situate a Tortona e a Novi Ligure, in provincia di Alessandria. Fino ad ora le performance del nuovo veicolo, in termini di consumi, comfort e di disponibilità operativa, sono in linea con le nostre aspettative. Contiamo a breve di mettere in servizio un altro Stralis NP, ordinato presso la concessionaria Liguria Diesel".



## CHI È IL GRUPPO ECO ERIDANIA

Eco Eridania è nata a Genova nel 1988 e, nel corso degli anni, si è affermata come leader di mercato in Italia nella raccolta, trasporto, stoccaggio e gestione globale di rifiuti ospedalieri e industriali. Un obiettivo raggiunto attraverso l'acquisizione di numerose aziende attive nello stesso comparto.

Oggi il gruppo Eco Eridania è presente in 17 regioni d'Italia con nove società, oltre 900 addetti, sette impianti di incenerimento e sterilizzazione dei rifiuti, un parco mezzi fra camion, rimorchi e semirimorchi, superiore a 750 veicoli per servire una platea di 23.000 clienti. Il tutto, con una capacità di smaltimento di 95mila tonnellate l'anno di rifiuti e un giro d'affari di oltre 130 milioni di euro.



**Riuniti a Milano su iniziativa di LC3, società di autotrasporto e logistica di Gubbio (Perugia), alcuni dei protagonisti della filiera del trasporto per discutere le tematiche della mobilità sostenibile. IVECO-LC3: una storica partnership per un trasporto realmente sostenibile**  
**di Sara Castaldi**

# ANCORA PIÙ GREEN

**S**i è recentemente tenuto a Milano, presso l'Istituto dei Ciechi, il Forum "I protagonisti della sostenibilità", promosso e organizzato dalla LC3 di Gubbio, la prima azienda italiana nel settore del trasporto su strada a proporsi come società eco-sostenibile, grazie alla scelta green del metano liquefatto (LNG) come carburante alternativo al gasolio per il proprio parco mezzi. Il convegno, che ha avuto il patrocinio del Comune di Milano e della Città Metropolitana di Milano, è stato un momento di confronto pubblico, sviluppato attraverso la formula del talk show, sulla tematica del trasporto merci a lungo raggio a basso impatto ambientale e sulla transizione verso una nuova idea di logistica. Una logistica in grado di coniugare le necessità delle imprese e dei cittadini di movimentare quantità crescenti di merci in

modo rapido ed economico con l'esigenza di tutelare l'ambiente e di migliorare la qualità della vita. Al dibattito sono intervenuti alcuni attori e partner della filiera del trasporto che, insieme a LC3, condividono la visione di un futuro nel segno della sostenibilità. Il primo panel ha visto come protagonisti IVECO, con la quale LC3 ha sviluppato la propria flotta di veicoli alimentati a gas naturale liquefatto, NGV e Sol, leader in Italia nella produzione e commercializzazione di gas tecnici. L'obiettivo era di tracciare un quadro della diffusione dell'LNG nel nostro paese e in Europa e di discutere le possibilità di sviluppo future della mobilità basata sul metano. Nel secondo panel si sono confrontati con LC3 Lidl, Grandi Trasporti Marittimi, Conad del Tirreno, DM Group, sul tema delle buone pratiche che le aziende possono mettere in atto per sfruttare la mobilità basata sul gas naturale per le proprie strategie di sostenibilità.

## CON IL METANO IL FUTURO DEL TRASPORTO È GIÀ REALTÀ

Durante il suo intervento Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha dichiarato: "Poco più di cinque anni fa IVECO consegnava i primi cinque veicoli Stralis NP in versione prototipale a LC3. Oggi abbiamo raggiunto e superato le 1.000 unità vendute in tutta Italia. Quello che per noi era un obiettivo strategico - seppur da molti considerato visionario - oggi diventa realtà: un risultato molto importante raggiunto grazie a chi - come LC3 - ha creduto nel nostro progetto e ha riconosciuto insieme a noi l'importanza del metano, sia liquido sia gassoso, come unica scelta concreta e disponibile per rendere il mondo del trasporto commerciale realmente sostenibile. L'uso del gas qualche anno fa era il futuro. Oggi il mondo e la società si muovono verso una nuova visione del comparto del trasporto, non come causa d'inquinamento ma in un'ottica di sostenibilità ambientale, qualcosa che non nuoce al nostro pianeta, anzi. Questa visione trova un'espressione concreta nell'economia circolare del biometano, basata sulla produzione di energia attraverso rifiuti organici o agricoli".

## TUTTI I VANTAGGI DEL GAS NATURALE

LC3, che nel 2014 è stata la prima azienda italiana di autotrasporto a dotarsi di cinque trattori stradali IVECO Stralis NP alimentati a metano liquefatto (LNG) - grazie anche alle partnership avviate sin dal 2011 con IVECO e Michelin Solutions - attualmente può contare su una flotta di 190 mezzi, di cui il 55% alimentato a LNG e il 45% dotato di motorizzazioni diesel Euro VI. Grazie alla scelta del metano liquefatto - un'alternativa ecologica credibile rispetto al gasolio - LC3 può vantare performance ambientali elevate. Rispetto a un diesel Euro VI, infatti, l'utilizzo dell'LNG permette di ridurre del 10% le emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) - percentuale che sale al 95% attraverso l'impiego del biometano -, del 90% quelle di NO<sub>2</sub>, del 99% il particolato e del 75% la rumorosità in condizioni operative.

## AZOTO LIQUIDO PER IL FRIGORIFERO

Durante il Forum è stato svelato in anteprima nazionale, il rivoluzionario semirimorchio refrigerato ad azoto liquido RevolutioN2, entrato recentemente in servizio nella flotta della LC3, prima azienda italiana a introdurre questa tecnologia. L'utilizzo di azoto liquido per il raffreddamento del semirimorchio è una soluzione amica dell'ambiente poiché, contrariamente ai tradizionali motori diesel

che muovono il gruppo frigo, non genera emissioni inquinanti nell'atmosfera: zero produzione di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>), di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e di polveri sottili (PM). Il semirimorchio sfrutta la capacità di raffreddamento rapido dell'azoto liquido, che risulta fino a due volte più veloce nel ridurre la temperatura rispetto ai sistemi convenzionali. La temperatura è impostata attraverso un pannello di comando e l'azoto in forma liquida a -180°C viene utilizzato per raffreddare l'interno del semirimorchio sino al raggiungimento del livello termico desiderato. Grazie a una serie di sensori, la temperatura della cella può essere costantemente monitorata e mantenuta stabile. Ogni dettaglio del nuovo semirimorchio è stato progettato per garantire il massimo grado di isolamento termico e acustico. Con queste soluzioni il veicolo non produce alcun rumore all'esterno e appena 45 dBA all'interno della furgonatura isoterma, quando gli evaporatori operano alla massima potenza. Alla silenziosità del semirimorchio si aggiungono le ridotte emissioni sonore dei trattori IVECO Stralis NP, caratterizzati da una rumorosità percepita quattro volte inferiore rispetto ai Diesel Euro VI. "Come nel 2014, quando abbiamo messo su strada i primi camion a metano liquefatto in Italia, oggi siamo pionieri nell'utilizzo dell'azoto liquido per il refrigeramento dei semirimorchi" - ha affermato Michele Ambrogio, Presidente LC3. "Scommettiamo sull'azoto liquido nella convinzione che sia una tecnologia efficiente, sicura, facile da usare, ma soprattutto che sia una scelta win-win perché zero emissioni di gas serra e zero particelle inquinanti sono oggettivamente un guadagno per tutti."

Nella pagina a fianco, i protagonisti del Forum organizzato da LC3. Sotto, uno schieramento di veicoli a basso impatto ambientale di IVECO





**L'attività e i servizi della Truck Station della concessionaria IVECO Strappini di Orte, situata in prossimità dell'intersezione dell'autostrada A1 Milano-Roma con la E45 Orte-Terni. Grande successo dei contratti di manutenzione e riparazione di Valeria Tazzetti**

# SERVICE D'ECCELLENZA NEL LAZIO

**L**e Truck Station, come quella di Orte (Viterbo) della concessionaria IVECO Strappini, sono state create dalla Casa italiana per garantire in tutta Europa un servizio mirato e altamente qualificato a chi si trova alla guida di un camion pesante. La Truck Station laziale che, come tutti gli altri punti d'assistenza d'eccezione della rete IVECO, deve soddisfare rigidi standard qualitativi che riguardano la formazione del personale, gli orari d'apertura, nonché la disponibilità e il flusso logistico dei ricambi, sorge su un'area di circa 3.600 metri quadri in prossimità dell'intersezione dell'autostrada A1 Milano Roma con la E45 Orte Terni. Vi lavorano 8 meccanici, 2 elettrauto, un capo accettatore e un addetto all'amministrazione, che coordinano circa 3.500 commesse l'anno e una decina d'interventi al mese di soccorso d'emergenza su strada, nell'ambito del servizio Assistance No Stop (ANS) di IVECO. La struttura, inaugurata ufficialmente lo scorso anno nel corso degli eventi legati all'October Truck Festival, è dotata di tre ponti di sollevamento, 5 postazioni

sotterranee, un banco-prova per gli impianti frenanti, una stazione di allineamento dei pneumatici e un centro per la calibrazione dei cronotachigrafi. A ciò si aggiungono un impianto di lavaggio interno, un centro per la revisione dei veicoli di peso totale fino a 3,5 ton e i laboratori per la ricarica degli impianti di condizionamento dei camion e per la sostituzione delle coperture. All'interno della Truck Station si trova, inoltre, un magazzino ricambi con circa 30mila codici, presidiato da 4 banconisti, due venditori, un responsabile di reparto e un addetto all'amministrazione. La Truck Station di Orte, il cui staff si è classificato lo scorso anno al terzo posto nel Service Challenge - il concorso organizzato da IVECO fra i tecnici del network d'assistenza europeo - eredita l'esperienza della precedente officina della Strappini, che ha aperto i battenti nella prima metà degli anni '80 in una sede non distante dall'attuale struttura. Erano gli anni dei camion privi, o quasi, di elettronica, quando le pompe d'iniezione erano rigorosamente a regolazione meccanica e, per le riparazioni, contavano soprattutto l'esperienza e l'intuizione del capo officina.





## CON L'ELETTRONICA CAMBIAMENTI EPOCALI

La struttura assistenziale della Strappini ha vissuto negli anni '90 il passaggio dai mezzi tradizionali ai veicoli di nuova generazione, dotati di centraline d'ogni tipo, che richiedono tester diagnostici elettronici. "All'epoca gli autisti - ricorda Francesco Mariani, Responsabile Marketing della Strappini - erano piuttosto scettici sulla reale efficacia dei computer in officina. Non di rado chiedevano al tecnico di turno: quando smetti di guardare la televisione per ripararmi il camion? Oggi la domanda è l'esatto contrario: puoi attaccare il tester per vedere se è tutto Ok? Segno dei tempi che cambiano". Nell'ambito dell'assistenza, la Strappini ha avuto un notevole successo nel promuovere fra la clientela la diffusione dei contratti di manutenzione e riparazione della gamma Elements, che oggi riguardano il 60% circa dei mezzi di trasporto di nuova immatricolazione commercializzati nel territorio di riferimento. "L'azienda - spiega Francesco Mariani - ha creduto da subito nell'importanza dei contratti di servizio, sia per offrire costi certi agli operatori del trasporto sia come strumento per fidelizzare la clientela al brand e alla concessionaria". Un altro punto di forza della Strappini è rappresentato dalle pagine social, soprattutto da quella di Facebook. Si tratta di una pagina trasversale, che riporta informazioni di servizio, notizie sulle consegne, campagne promozionali e novità di prodotto IVECO. Serve, infine, per tenere i contatti con gruppi di camionisti e capirne le necessità e le richieste.

## CHI È LA STRAPPINI

La Strappini nasce a Foligno, in provincia di Perugia, nel gennaio 1942, come azienda individuale, per opera di Silvestro Strappini.



Inizialmente si occupa di attività riparative e di commercio di autoveicoli usati. Successivamente si trasferisce a Spello (PG) e, da azienda individuale, si trasforma in società a responsabilità limitata. Nel 1974 inizia la commercializzazione di veicoli industriali e, nel 1980, acquisisce il mandato IVECO. Opera nelle province di Viterbo, Terni, Rieti e L'Aquila. La sede legale è situata ad Orte (Viterbo) in località Caldare, in prossimità dello svincolo autostradale della A1, in un vasto complesso di circa 25.000 metri quadri, dei quali 5.000 coperti. A Spello, (PG) è presente un importante centro usato per la vendita di veicoli Industriali, con un vasto assortimento di camion di seconda mano. In provincia de L'Aquila - il cui mandato è stato acquisito nel 2013 - la concessionaria è presente con gli uffici vendita presso l'Officina Antonacci a Bazzano. La Strappini coordina una rete assistenziale costituita da 10 officine autorizzate IVECO.

**Nella pagina a fianco, una panoramica della sede della Strappini. In alto, lo staff della Truck Station insieme al Brand President di IVECO Pierre Lahutte. Sopra, un evento ufficiale presso l'impianto della Concessionaria a Orte (Viterbo)**



# UN AUTOMATIZZATO PER DUE



**Disponibile anche sullo Stralis Natural Power e sulla gamma Stralis X-Way, il Traxon (Hi-Tronix) migliora ancora precisione d'innesto e performance. Ottimi risultati con Magelys, Evadys e Crossway di IVECO BUS**

di Giorgio Garrone

**S**e con il modello EuroTronic2 era stato creato un prodotto capace di elevate prestazioni e grande affidabilità, oggi con HI-Tronix il livello è stato ulteriormente innalzato in termini di precisione, performance, disponibilità di nuove funzionalità e, non ultimo, riduzione dei consumi. Assolutamente positivi i feedback dei test su strada dei nuovi Stralis Natural Power 460 LNG, che ne sono dotati: il cambio automatizzato a 12 velocità HI-Tronix di nuova generazione, sviluppato da ZF in collaborazione con IVECO, rappresenta l'avanguardia del progresso tecnologico nella sua categoria e migliora significativamente la durata, contribuendo alla riduzione

del Costo Totale d'Esercizio (TCO). Il sistema HI-Tronix riduce il tempo di cambio marcia del 10%; è progettato per avere una durata quasi doppia rispetto alla generazione precedente di cambi automatizzati - oggi estesa a 1,6 milioni di km - e riduce le emissioni acustiche di 6 db.

## CON ATTUATORE PNEUMATICO COASSIALE

La trasmissione HI-Tronix, è disponibile anche nella versione a 16 marce, che viene impiegata sulla gamma IVECO X-Way. Il cambio dimostra efficacemente le sue doti di versatilità, grazie alle quali è in grado di soddisfare le attuali e future esigenze del trasporto, adattandosi ad ogni tipo di missione e tipologia di moto-

rizzazione. Per tutte le versioni è disponibile anche la variante con il rallentatore idraulico integrato ZF-Intarder, oltre ad una vasta scelta di Prese di forza ZF a singola o doppia uscita. Il cambio base, disponibile oggi con 12 e 16 marce, è in grado di gestire coppie del motore fino a 3.400 Nm (versione Over-Drive). Il "ConAct", il sistema pneumatico coassiale di attuazione della frizione, si rivela molto utile quando occorre la massima precisione e permette l'utilizzo di nuove funzioni aggiuntive, come la modalità di manovra "Creeping" (Creep mode) per il funzionamento alle bassissime velocità, che agisce simulando l'effetto di trascinamento tipico del convertitore di coppia, la funzione "ZF Rocking- free function" (Rocking Mode) per agevolare il disimpegno in condizioni critiche e di bassa aderenza.

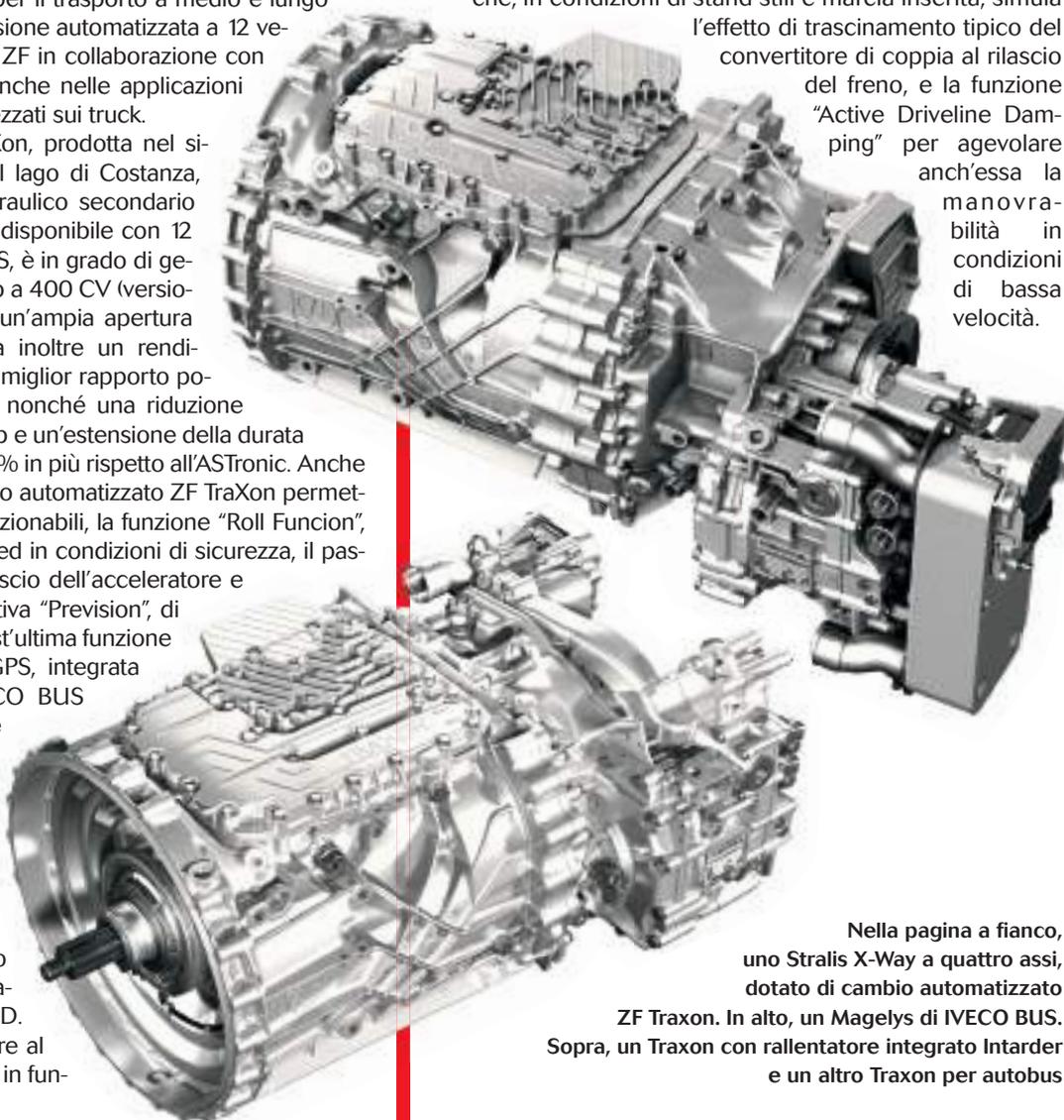
## PER MAGELYS, EVADYS E CROSSWAY

Ottimi i primi riscontri delle prove degli autobus Magelys, Evadys e Crossway di IVECO BUS per il trasporto a medio e lungo raggio con la nuova trasmissione automatizzata a 12 velocità TraXon, sviluppata da ZF in collaborazione con IVECO BUS, che importa anche nelle applicazioni bus tutti i vantaggi già apprezzati sui truck.

La nuova trasmissione TraXon, prodotta nel sito ZF di Friedrichshafen sul lago di Costanza, è dotata del rallentatore idraulico secondario ZF-Intarder. Il cambio base, disponibile con 12 marce sui veicoli IVECO BUS, è in grado di gestire potenze del motore fino a 400 CV (versione Over-Drive), dispone di un'ampia apertura della rapportatura; assicura inoltre un rendimento fino a circa 99,7%, il miglior rapporto potenza-peso della categoria, nonché una riduzione della rumorosità di circa 6 db e un'estensione della durata dell'attuatore frizione del 50% in più rispetto all'ASTronic. Anche per la versione Bus, il cambio automatizzato ZF TraXon permette tre modalità di guida selezionabili, la funzione "Roll Funcion", che prevede, ove possibile ed in condizioni di sicurezza, il passaggio in folle in fase di rilascio dell'acceleratore e la strategia di marcia predittiva "Prevision", di prossima introduzione. Quest'ultima funzione predittiva con tecnologia GPS, integrata nel sistema cruise di IVECO BUS e basata sulla più recente tecnologia di mappatura topografica, consente di adottare la strategia di guida più adeguata in fase di accelerazione, decelerazione e cambio marcia, attraverso l'analisi preventiva del percorso, conoscendo la posizione tramite geolocalizzazione e la topografia 3D. Il concetto è quello di gestire al meglio la catena cinematica in fun-

zione della conformazione del territorio (salite e discese, percorsi collinari, ecc). Il Traxon adotta per l'attuazione della frizione il "ConAct", un sistema pneumatico coassiale che assicura un avviamento del veicolo ottimale, una migliore facilità e fluidità di manovra, assicurando al contempo convenienti costi del ciclo di vita. La possibilità che offre il ConAct di azionare più velocemente la frizione e consentirne un controllo più preciso, permette cambiate più veloci a tutto vantaggio del comfort. Tale sistema inoltre, modulando in modo preciso la velocità di marcia in fase di manovra, permette la modalità "Creeping" (Creep Mode) che, in condizioni di stand still e marcia inserita, simula

l'effetto di trascinamento tipico del convertitore di coppia al rilascio del freno, e la funzione "Active Driveline Damping" per agevolare anch'essa la manovrabilità in condizioni di bassa velocità.



Nella pagina a fianco, uno Stralis X-Way a quattro assi, dotato di cambio automatizzato ZF Traxon. In alto, un Magelys di IVECO BUS. Sopra, un Traxon con rallentatore integrato Intarder e un altro Traxon per autobus

# IN EUROPA VINCE IL GAS

**In Germania, approvato dal Parlamento un provvedimento per esonerare i veicoli a gas naturale dal pagamento della componente inquinamento dei pedaggi autostradali. Riconosciuta dal Parlamento europeo l'importanza del gas naturale rinnovabile nel processo verso la de-carbonizzazione in UE**

di Sara Castaldi

**L**e notizie di questa puntata di IVECO nel mondo, la rubrica che *Camion&Servizi* dedica alle novità della 'galassia' CNH Industrial, provengono dall'Europa. Sono due informazioni che riguardano il ruolo del metano nel processo di de-carbonizzazione nella Ue. In Germania, il Parlamento ha approvato un provvedimento per esonerare i veicoli a gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG) dal pagamento dei pedaggi autostradali nel periodo dal 1° gennaio 2019 al 31 dicembre 2020. A Strasburgo, in Francia, il Parlamento europeo, riunito in sessione plenaria, ha riconosciuto l'importanza del gas naturale ottenuto da fonti rinnovabili come combustibile alternativo nel trasporto su gomma.

## GERMANIA: SCONTI PER I CAMION A GAS SULLA RETE AUTOSTRADALE

Il Parlamento tedesco ha recentemente approvato un provvedimento per esentare i camion a metano - sia compresso (CNG), sia liquefatto (LNG) - di massa totale a terra superiore a 7,5 tonnellate dal pagamento della componente 'inquinamento' dei pedaggi autostradali (Maut). La risoluzione ha una validità iniziale di due anni, con decorrenza dal 1° gennaio 2019. In pratica, in Germania i mezzi con motorizzazioni a gas naturale godranno degli stessi benefici previsti per i veicoli elettrici e dovranno soltanto corrispondere alla rete autostradale germanica le quote dei pedaggi relative alla componente 'infrastruttura' e alle emissioni sonore. L'esonero dal Maut, insieme ai sussidi per l'acquisto di veicoli a gas naturale annunciati lo scorso luglio - di 12mila euro per i veicoli a metano liquefatto e di 8mila euro per quelli a gas naturale compresso (CNG) - aumenta ulteriormente i vantaggi che i camion eco-sostenibili offrono agli operatori logistici tedeschi, con un risparmio compreso tra 9,3 e 18,7 centesimi al chilometro, secondo la classe di peso. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha commentato: "Lo scorso settembre, IVECO ha fatto la storia al Salone del veicolo industriale di Hannover (IAA) con uno stand diesel-free al 100%, dimostrando la propria capacità di mettere a disposizione una gamma completa di veicoli a trazione elettrica, CNG e LNG, e ora il Parlamento tedesco approva l'esonero dai pedaggi autostradali per i camion a CNG e LNG. Questo va ad aggiungersi ai sussidi annunciati a giu-



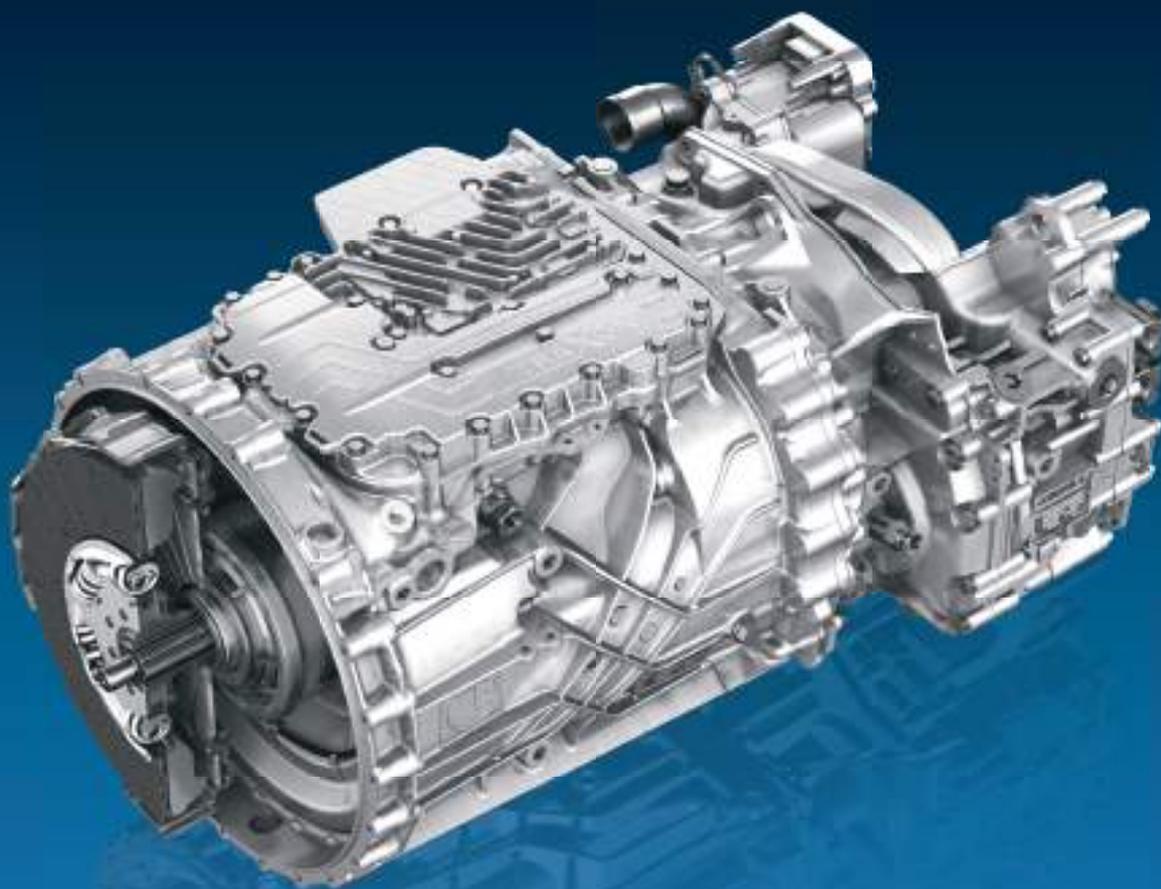
gno per favorire l'acquisto di tale categoria di veicoli. Per la posizione centrale che la Germania occupa nell'ambito della logistica europea, queste mosse decisive da parte delle autorità del paese accelereranno notevolmente la diffusione delle trazioni alternative a gas naturale nel continente e il processo di transizione energetica già in atto. L'impatto sarà estremamente significativo".

## FRANCIA: IL PARLAMENTO UE RICONOSCE IL RUOLO DEL METANO

Con un emendamento approvato lo scorso 14 novembre in sessione plenaria da un'ampia maggioranza transpartitica, il Parlamento della UE ha chiesto alla Commissione europea di sviluppare, entro il 2020, una metodologia che includa l'impatto dei combustibili rinnovabili nel conteggio delle emissioni medie delle flotte dei costruttori che offrono ai propri clienti soluzioni con alimentazione a gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG). IVECO ha accolto con favore il riconoscimento dato dal Parlamento europeo all'importanza del gas naturale, in particolare per la componente rinnovabile, come alternativa praticabile per raggiungere l'obiettivo di de-carbonizzare l'Europa. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha commentato: "Siamo contenti di sapere che questo emendamento sia stato approvato dal Parlamento europeo in riconoscimento dell'importanza del gas naturale nel processo verso la de-carbonizzazione dell'industria dei trasporti. In IVECO consideriamo da tempo il gas naturale come una tecnologia matura e già disponibile, in grado di ridurre drasticamente le emissioni, con percentuali pari al 90% per il biossido d'azoto NO<sub>2</sub> e al 99% per il particolato. Con il bio-metano, la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dal pozzo alla ruota può arrivare fino al 95%. Senza contare che il gas consente una transizione senza soluzione di continuità alla totale de-carbonizzazione dei trasporti, qualora il bio-metano venga prodotto utilizzando la digestione anaerobica dei rifiuti organici. Un processo che, oltretutto, restituisce al suolo concime e sostanze nutritive, fissando il carbonio come materia organica per garantire un'impronta negativa. Il risultato della nostra visione? Oggi IVECO propone una gamma completa di truck alimentati a gas naturale in grado di portare a termine qualsiasi missione, fino ai trasporti pesanti a lungo raggio, come abbiamo dimostrato all'IAA 2018".

# Sistema di trasmissione TraXon – Silenzioso. Sicuro. Intelligente.

Comfort e risparmio sui consumi, minor peso e più potenza, maggiore durata e minor manutenzione: con il sistema di trasmissione automatico TraXon, ZF detta un nuovo standard in fatto di efficienza. Il livello di rumorosità è di un terzo inferiore al suo precedente. Il freno del cambio ZF Intarder, non soggetto a usura, aumenta la sicurezza ed è pertanto integrato come dotazione di serie. Funzioni intelligenti come la strategia di guida predittiva PreVision GPS, manovra, partenza in salita o la modalità start-stop supportano il conducente nel suo lavoro quotidiano, assicurando un elevato comfort di viaggio. Sistema di trasmissione TraXon ZF. Silenzioso. Sicuro. Intelligente. [zf.com/bus](http://zf.com/bus)



see. think. act.



# 100% ORIGINALI 100% EFFICIENTI



BTS

## COGLI I VANTAGGI DEI NOSTRI NUOVI KIT DI MANUTENZIONE

IVECO offre un'intera gamma di nuovi kit di manutenzione, progettati per rendere la tua vita più semplice e prolungare la durata del tuo veicolo:

- **Convenienza** – costi inferiori rispetto all'acquisto di ciascun ricambio separatamente
- **Affidabilità** – i nostri kit contengono esclusivamente Ricambi Originali IVECO
- **Serenità** – Garanzia IVECO



**IVECO** | **Genuine Parts**  
HIGH PERFORMANCE