

Camion & Servizi

rivista dell'Autotrasporto



IVECO

Il tuo partner per un trasporto sostenibile

I CAMION GREEN IN VETRINA AL TRANSPOTEC



**RISULTATI
2016
DI IVECO**



**LA RETE
DELLE TRUCK
STATION**



**PROVA
MAGELYS
400 CV**



GUARDA
IL VIDEO

& eventi

4



Le novità del Transpotec 2017

Al Salone dei trasporti e della logistica di Verona grande successo di tutta la gamma di prodotto di Iveco, dal Daily all'Eurocargo, dai Nuovi Stralis XP ed NP al Trakker. Le soluzioni per ridurre l'impatto ambientale dei camion

10 Risultati 2016 di Iveco

& prodotto

16



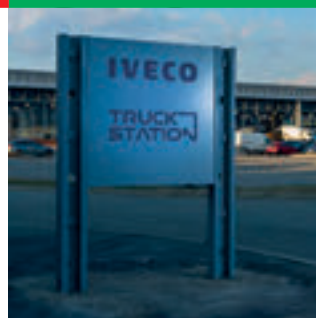
Dove e come nasce il Nuovo Stralis NP

È prodotto nella fabbrica di Madrid, dalla quale escono i pesanti Iveco con motorizzazione diesel, il Nuovo trattore da linea con propulsore a gas da 400 Cv che sta rivoluzionando i trasporti su strada a lungo raggio

22 Test su strada Magelys 400 Cv

& attualità

30



Assistenza al top alle Truck Station

Con la creazione delle officine ultra-specializzate della rete Truck Station, dislocate lungo le principali direttrici di traffico europee, Iveco offre un servizio ancora più efficiente a chi è alla guida di un camion pesante

14 Dakar

26 Premio Dietrich Magirus

& Parts&Service

38



Dentro la logistica dei ricambi

Come il magazzino centrale di Torino gestisce la logistica dei ricambi, le spedizioni degli ordini urgenti, quelli di stock e il reperimento dei componenti per la riparazione rapida dei camion in avaria su strada

Rubriche

12 Iveco in action

28 Workshop story

36 Camion mio

44 Protagonisti

Nicoli Trasporti

Ali Trasporti

Arriva Italia e Sadem

Tper



DIRETTORE RESPONSABILE FRANCESCO NOVO **DIRETTORE EDITORIALE** SARA CASTALDI **COMITATO DI REDAZIONE** GIORGIO GARRONE (REDAZIONE), SIMONA RICHINO, SARA BUOSI, RAFFAELLA CAMERINO, CHRISTOPHE CAPLAIN, CRISTIANO OCCELLI, MICHELA FERRIGNO, ALESSANDRO OITANA, MATTIA MARITATI, FABIO PELLEGRINELLI, ALESSANDRO SALVUCCI, MARCELLO ZANELLA, STEFANIA CARETTO, VALERIA TAZZETTI, **EDITORE** SATIZ TPM S.R.L. - CORSO TAZZOLI 215/12B, 10137 TORINO **REDAZIONE** GIORGIO GARRONE, VIA TRAIANO 10, 20149 MILANO, EMAIL GIORGIO.G.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



Il pezzo d'apertura di questo numero di *Camion&Servizi* è dedicato al Transpotec, il Salone dei Trasporti e della Logistica di Verona. Fedele al pay-off aziendale, 'IVECO. Il tuo partner per il trasporto sostenibile', IVECO ha schierato l'intera gamma prodotto, dal Daily Hi-Matic al Nuovo Stralis XP, con una particolare attenzione alle trazioni alternative di Daily Electric, Eurocargo CNG e Nuovo Stralis NP con motorizzazione Cursor 9 a gas naturale per i collegamenti di linea. Proprio il tema della sostenibilità è stato al centro di una tavola rotonda promossa da Iveco sul proprio stand, che ha riunito i principali player della filiera del gas – costruttori di veicoli, aziende di trasporto, società di distribuzione del metano, associazioni per la promozione dei mezzi a gas e rappresentanti della GDO. Il Salone di Verona ha confermato il 'mood' positivo degli operatori del trasporto, che trova riscontri concreti nella robusta crescita di mercato del settore in Italia alla fine del 2016 e nelle prospettive favorevoli per quest'anno sia nel nostro paese, sia nell'Unione europea. Sono dati e valutazioni contenute anche nella presentazione dei risultati 2016 di Iveco, che ha chiuso lo scorso anno in modo positivo all'insegna della crescita delle proprie quote di mercato in Europa nei segmenti dei leggeri e dei medi e ha ribadito la propria leadership tecnologica nell'ambito dei veicoli a gas.

Proprio ai camion a metano, che hanno messo a segno un incremento esponenziale del portafoglio ordini e sono stati i protagonisti di serie d'importanti consegne a player di primo piano nel settore della movimentazione delle merci, sono stati assegnati numerosi riconoscimenti internazionali per il loro contributo alla sostenibilità del trasporto. Una sostenibilità che ha incoronato anche il Daily Electric, come Sustainable Truck of the Year per la categoria Van ed Eurocargo CNG nella categoria Distributor.

La sezione dedicata alle prove su strada propone il test del Granturismo Magelys, con motorizzazione Cursor 9 da 400 Cv, messo alla frusta su un impegnativo percorso autostradale a cavallo fra Lombardia e Liguria. Infine, ma non in ordine d'importanza, un articolo sulla logistica dei ricambi Iveco. Descrive come il magazzino centrale di Torino gestisce le spedizioni urgenti e gli ordini di stock per risolvere i problemi e assicurare ai clienti la massima disponibilità di camion e autobus..

Sara Castaldi





Successo dei mezzi di Iveco, dal Daily all'Eurocargo dallo Stralis al Trakker, esposti e in prova al Salone dei trasporti e della logistica del capoluogo veneto. Tutti i veicoli e le tecnologie per la transizione energetica verso un trasporto sostenibile
di Giorgio Garrone

VERSO IL FUTURO A TUTTO GAS



Fedele al proprio pay-off “Iveco. Il tuo partner per un trasporto sostenibile” e al proprio DNA fatto d’innovazioni hi-tech, Iveco ha partecipato all’edizione 2017 di Transpotec con uno stand di oltre 2.000 m², che ha evidenziato, attraverso l’esposizione della gamma completa di veicoli, la leadership tecnologica raggiunta nel campo della sostenibilità. Una leadership che è stata premiata con il titolo di Sustainable Truck of the Year 2017, assegnato all’Eurocargo CNG e al Daily Electric per le categorie ‘Distribution’ e ‘Van’ dalla rivista Vado e Torno e in collaborazione con LifeGate, network italiano che fornisce informazioni a livello nazionale e internazionale su ambiente, energia e sostenibilità. A questo premio e agli altri riconoscimenti internazionali ottenuti dai mezzi di Iveco è dedicato un altro articolo in questo numero di *Camion&Servizi*. L’area espositiva al Transpotec ha ospitato, inoltre, l’Iveco Experience, una galleria emozionale attra-

verso la quale i visitatori hanno potuto immergersi nel mondo Iveco, in un viaggio tra presente, passato e futuro del brand. La prima parte della gallery era dedicata alla storia di Iveco e ai prodotti attuali, con un focus sul tema della sostenibilità e della tecnologia. Nella seconda parte, i visitatori hanno, invece, potuto toccare con mano la visione del futuro del marchio, attraverso tre concept: lo Z Truck, il camion del futuro per le lunghe distanze, Il Vision, il concept di commerciale ottimizzato per la consegna door-to-door, e l’Ellisup, il prototipo di un autobus elettrico. Infine, nell’ultima parte del percorso emozionale, erano illustrate le grandi sponsorizzazioni che hanno segnato nel tempo la storia del brand e di quelle che ancora oggi accompagnano Iveco nel mondo delle grandi sfide, come la collaborazione con il team Petronas De Rooy Iveco alla Dakar, e quella con i campioni del mondo neozelandesi di rugby, gli All Blacks. Nel corso della giornata di apertura del Salone, Iveco ha

Nella pagina a fianco, un Nuovo Stralis NP con motorizzazione a gas. Sopra, un Daily Electric a trazione elettrica sullo stand di Iveco al Transpotec di Verona

Soluzioni e tecnologie per gestire la transizione energetica



Sotto, il concept Z Truck.
Nella pagina a fianco,
un Iveco Astra HD9
con motorizzazione
Cursor 13 da 500 Cv
in configurazione 8x4

ospitato sullo stand la tavola rotonda «Transizione Energetica verso un trasporto sostenibile: la sfida della filiera» come momento di riflessione fra i diversi attori della filiera del gas naturale. La tavola rotonda – si veda il box

- ha rappresentato un'occasione per affrontare il tema della sostenibilità e della transizione energetica, in un dialogo diretto fra i diversi componenti della filiera, dal costruttore, all'associazione di categoria, dalla rete al cliente operatore logistico, fino al committente.

FRA I PESANTI, PROTAGONISTI LO STRALIS XP, STRALIS NP, IL TRAKKER E IL CONCEPT Z TRUCK

Al centro della scena sullo stand Iveco, il Nuovo Stralis NP (Natural Power) AS440S40T/P, il primo veicolo alimentato a gas naturale liquefatto progettato per missioni di lunga distanza, in grado di garantire fino a 1.500 km di autonomia nella configurazione con doppio serbatoio di LNG. Il Nuovo Stralis

Giù i costi totali d'esercizio con il Nuovo Stralis XP

NP dispone di un motore al vertice della categoria per prestazioni: 400 Cv di potenza e 1.700 Nm di coppia, esattamente come il suo equivalente diesel, abbinato a un cambio automatizzato a 12 marce il che rende il veicolo adatto al lungo raggio. Accanto all'NP, il Nuovo Stralis XP AS440S57T/P, TCO₂ Champion, un vero campione nel campo riduzione del Costo Totale di Esercizio e delle emissioni di anidride carbonica. Al Transpotec il Nuovo Stralis XP si è presentato nella versione trattore top di gamma, con motore Iveco Cursor 13 da 570 Cv e cambio automatizzato Hi Tronix a 12 velocità. Il Nuovo Stralis XP riesce a ridurre dell'11,2% i consumi di carburante - che incidono per oltre il 40% sul Costo Totale di Esercizio - come dimostrato dalla certificazione TÜV SÜD, ente indipendente di certificazione tedesco. Per la prima volta, il TÜV SÜD ha validato anche i servizi di fuel consultancy TCO₂ Live (TCO₂ Smart Report, TCO₂ Advising e TCO₂ Driving, messi a punto da Iveco), attestando una riduzione nel consu-



mo di carburante fino al 10%. Lo stand Iveco al Transpotec ha ospitato, inoltre, due esemplari del Nuovo Stralis XP in versione "Emotional Truck", i veicoli creati da Iveco per rendere tributo alle partnership del brand con i grandi nomi del mondo dello sport, come quello dedicato al team del rally Dakar Petronas De Rooy Iveco e quello realizzato con l'esclusiva livrea della Scuderia Ferrari. Durante il giorno di apertura del Salone è stato consegnato ufficialmente l'Emotional Truck in livrea Scuderia Ferrari ad Antenore Pigozzi di Suzzara, che lo scorso dicembre si è aggiudicato l'asta di beneficenza lanciata da Iveco e Telethon. In rappresentanza della gamma cava cantiere era esposto un Trakker AD410T50 in configurazione 8x4, con motorizzazione Iveco Cursor 13 da 500 Cv e cambio meccanico a 16 rapporti. Sempre nell'ambito della gamma pesante, Iveco ha dedicato anche uno spazio speciale alla tecnologia e al futuro del trasporto, proponendo lo Z Truck, un concept a impatto zero che anticipa il passaggio all'energia sostenibile e alla guida autonoma per le lunghe distanze. Il concept è alimentato a Bio-LNG con due nuovi serbatoi, aerodinamica migliorata e un sistema di recupero del calore residuo, per offrire un trasporto a lungo raggio con un'autonomia di 2.200 chilometri e con emissioni di CO₂ quasi ridotte a zero.

EUROCARGO DIESEL E CNG

L'Eurocargo, "il camion che piace alla città", si è presentato al Transpotec in due differenti alimentazioni, Diesel e CNG (gas naturale compresso). Il modello con motorizzazione a gasolio - un ML120E25/P, con un passo di 4815 mm - era equipaggiato con un Tector 7 da 250 Cv e 850 Nm di coppia. Il veicolo monta l'esclusivo sistema di post-trattamento HI-SCR, che offre efficienza e leggerezza ed elimina i tempi di fermata per la rigenerazione del filtro anti-particolato (DPF). La gamma CNG era rappresentata da un ML120EL21/P CNG, alimentato a gas naturale compresso. Equipaggiato con un Tector 6 CNG da 204 Cv, con una coppia di oltre 750 Nm. Sia le prestazioni, sia la capacità di trasporto sono le stesse delle versioni diesel: le bombole sono installate a lato dei longheroni e non sottraggono spazio al carico. L'autonomia raggiunge i 400 km.

DAILY NATURAL POWER, DAILY ELECTRIC E DAILY HI-MATIC

Nel comparto dei leggeri, Iveco ha esposto a Verona il pluripremiato Nuovo Daily Euro 6, l'ultimo arrivato in una famiglia di prodotti con una lunga storia di leadership legata alla sua



AL SAMOTER IN VETRINA IL TOP DI GAMMA HD9 DI IVECO ASTRA

Alla trentesima edizione del SaMoTer, il Salone internazionale delle macchine movimento terra, da cantiere e per l'edilizia svoltosi a Verona in concomitanza con il Transpotec, Iveco Astra ha presentato sullo stand di Case Construction un HD9 Heavy Duty in configurazione 8x4, con motorizzazione da 500 Cv. Il veicolo, che ha una massa totale a terra fino a 60 tonnellate, è allestito con cassone ribaltabile da 24 m³ e monta una protezione per la cabina certificata ROPS-FOPS.

Le soluzioni tecniche adottate contribuiscono ad incrementare la robustezza, l'affidabilità e la durata di vita del mezzo, con effetti positivi sulla produttività in cantiere o nei siti minerari.

Oltre al telaio in acciaio a elevata resistenza (530 Mpa), composto da due longheroni piani e paralleli con sezione a C di 320 x 90 x 10 mm integrati da una piattabanda di 6 mm, l'HD9 presenta un tandem posteriore rinforzato con portate fino a 40 tonnellate per applicazioni off road particolarmente gravose. La catena cinematica è stata studiata per le missioni più impegnative.

I veicoli della gamma HD9 montano propulsori Iveco Cursor 13 Euro VI con potenze fino a 560 cv e coppie massime fino a 2.500 Nm, in abbinamento a cambi meccanici o, a richiesta, come nel caso del veicolo esposto al SaMoTer, automatizzati a 16 marce con o senza rallentatore idraulico integrato (Intarder).

L'interno cabina, recentemente ridisegnato, coniuga ergonomia, comfort di marcia e funzionalità, rendendo la guida rilassante per permettere al conducente di affrontare nelle migliori condizioni le più difficili e sfidanti missioni fuoristrada.

Robustezza, versatilità, mobilità e capacità di carico sono i valori chiave della gamma HD9 di Iveco Astra, progettata per lavori gravosi nel settore minerario, petrolifero, delle grandi opere e del trasporto pesante.



SOSTENIBILITÀ, PARLANO I PLAYER DELLA FILIERA DEL GAS

La sostenibilità del trasporto su strada in un'epoca di transizione energetica verso carburanti alternativi al gasolio, come il gas naturale, richiede una visione comune da parte di tutti i soggetti coinvolti, i costruttori di camion, le istituzioni, le società di distribuzione del metano, le aziende di autotrasporto e i committenti. È quanto emerso dalla tavola rotonda promossa da Iveco in occasione del Transpotec di Verona, moderata da Filomena Greco giornalista de Il Sole 24 Ore, alla quale hanno partecipato Mihai Daderlat, Iveco General manager mercato Italia, Fabio Pellegrinelli, Iveco Gas business development manager per il mercato Italia, Pilar Pérez, Public affair manager NGVA Europe, Andrea Ricci, Head of CNG development SNAM, Mario Ambrogio, general manager LC3 ed Enrico Catalano, Buyer acquisti e spese generali di Carrefour Italia. Come ha ricordato Mihai Daderlat nel discorso d'apertura della tavola rotonda: "Il tema trattato oggi – quello della sostenibilità – lo ritroviamo nel pay-off aziendale, Iveco. Il tuo partner per un trasporto sostenibile e nell'impegno di tutto il gruppo CNH Industrial, di cui Iveco fa parte, per ridurre l'impatto ambientale delle proprie attività. Un impegno testimoniato dai primi posti ottenuti dal gruppo nel Dow Jones Sustainability Index nel mondo e in Europa nel comparto dei beni strumentali. Iveco, oltre a sviluppare veicoli sostenibili con tutte le tipologie di trazione in tutti i segmenti di peso totale a terra ha fatto, più di vent'anni fa, una scelta strategica precisa, quella di investire nelle motorizzazioni a gas naturale. E oggi, nel mondo, circolano oltre 16mila veicoli Iveco con propulsori a metano. Ma la sostenibilità non riguarda solo l'impatto ambientale del prodotto. Tocca, infatti, anche la sostenibilità economica del business dell'operatore. Il secondo concetto importante contenuto nel pay-off aziendale – ha concluso Daderlat – è quello della partnership. Ciò significa che la battaglia per la sostenibilità del trasporto su strada può essere vinta solo se tutti i player della filiera – trasportatori, operatori logistici, la committenza, le società coinvolte nella distribuzione del gas e nella realizzazione delle tecnologie ad essa correlate – agiscono in modo coerente e coordinato per accelerare il percorso virtuoso verso la transizio-

ne energetica". Il tema del gas come valida alternativa al gasolio sia dal punto di vista tecnologico, sia sotto il profilo economico è stato approfondito da Fabio Pellegrinelli. "Iveco – ha affermato – è impegnata da oltre vent'anni nella tecnologia del metano per essere pronta alla transizione energetica in atto. In quest'ottica, non ha trascurato nessun segmento di mercato e, oggi, può vantare una gamma completa di veicoli con motorizzazioni a gas, dal Daily CNG all'Eurocargo CNG, fino al Nuovo Stralis NP da 400 Cv. Proprio quest'ultimo modello, recentemente introdotto sul mercato, ha rivoluzionato il trasporto pesante, poiché l'NP è il primo camion a metano ideato per le lunghe distanze. Per le missioni di distribuzione locale, cioè per le consegne dell'ultimo miglio, Iveco propone anche il Daily Electric, a propulsione elettrica. Tuttavia, al crescere del peso totale a terra dei veicoli, l'unica alternativa percorribile al gasolio – dal punto di vista tecnologico e da quello della competitività dei costi – è rappresentata dal metano. Inoltre, non bisogna dimenticare che tutti i veicoli a gas di Iveco sono compatibili con il bio-metano, ottenuto da fonti rinnovabili. La disponibilità di questo combustibile non di origine fossile, farà fare un ulteriore passo in avanti verso la sostenibilità del trasporto su gomma". Le prospettive di sviluppo del gas a livello europeo sono state evidenziate da Pilar Pérez della NGVA Europe, l'Associazione europea per la promozione del gas naturale e del bio-gas. "Rispetto a dieci anni fa, quando la nostra associazione è stata fondata – ha affermato – la situazione in Europa è completamente cambiata. Oggi assistiamo a un aumento del numero di stazioni di rifornimento per il metano liquefatto. C'è una precisa volontà politica in tal senso, testimoniata da progetto LNG Blue Corridors, che vuole dimostrare che il gas naturale rappresenta una valida alternativa al gasolio nel trasporto sulle lunghe distanze. Nella UE si parla tanto di mobilità elettrica, la cosiddetta e-mobility. Noi puntiamo sulla g-mobility, la rivoluzione della mobilità grazie all'introduzione delle motorizzazioni a metano". Il punto di vista delle società attive nella distribuzione del metano è stato evidenziato da Andrea Ricci, Head of CNG development di SNAM: "La rete italiana del CNG, con oltre



GUARDA
IL VIDEO

capacità di innovazione e alla robustezza. Il Nuovo Daily Euro 6 è rimasto fedele alla propria eredità, dimostrando di essere un veicolo ad alte prestazioni, straordinariamente robusto, versatile e resistente, riuscendo nel contempo a introdurre una serie di nuove caratteristiche in grado di renderlo il miglior partner per le imprese di trasporto orientate alla crescita. Il Nuovo Daily Euro 6 pone le sue basi nel successo del Nuovo Daily lanciato nel 2014, incoronato "International Van of the Year 2015" e vincitore di numerosi premi in tutto il mondo – in Germania è stato nominato miglior veicolo commerciale fino a 3,5 tonnellate e insignito del titolo di "Best KEP Transporter 2015", mentre il Daily Hi-Matic ha

Tanti premi internazionali per i camion di Iveco

vinto il premio "Innovation Award for KEP Transporter 2015"; in Cile ha ricevuto il riconoscimento di "2016 Best Commercial Vehicle". Il Nuovo Daily Euro 6 ha riconfermato questa storia di successi aggiudicandosi per il terzo anno consecutivo il titolo di "Large Van of the Year" durante l'edizione 2017 dei "What Van?" Awards. Il Nuovo Daily Euro 6 era presente in numerose versioni diesel ed anche con motorizzazioni alternative a metano o con catena cinematica totalmente elettrica. Particolare successo hanno riscosso i modelli Hi-Matic, dotati di cambio automatico a otto rapporti in grado di coniugare comfort di guida, sicurezza, prestazioni e risparmio di carburante.

Nella pagina a fianco, un Eurocargo Natural Power sullo stand Iveco. Sotto, i protagonisti della tavola rotonda sul trasporto sostenibile, svoltasi a Verona

1.100 stazioni di rifornimento su tutto il territorio nazionale – cui si aggiungono quelle di LNG di recente apertura – è quella di gran lunga più sviluppata in Europa. Ma non lo è ancora a sufficienza perché il trasporto pesante scelga il metano come alternativa al gasolio. In quest'ottica, vogliamo aprire nei prossimi 3-4 anni circa 300 stazioni per il CNG (oltre a punti di rifornimento per l'LNG). L'obiettivo di lungo termine è quello di arrivare a circa 2.000 stazioni, un numero adatto per convincere gli operatori del trasporto a passare al metano. Come

SNAM stiamo lavorando su tre fronti: lo sviluppo della rete distributiva, della logistica dell'LNG e del bio-metano. Quest'ultimo ha, in Italia, un potenziale enorme, poiché esiste già un'elevata capacità produttiva di bio-gas". Il punto di vista delle aziende di trasporto che utilizzano veicoli a CNG/LNG è stato sintetizzato da Mario Ambrogi, General manager della LC3, società specializzata nella movimentazione delle merci in regime di temperatura controllata e dei container. "La nostra azienda ha, oggi, in linea una quarantina di Stralis a metano da 330 Cv e sta mettendo in strada altri 30 Stralis NP con motorizzazione LNG da 400 Cv. La scelta iniziale è stata fatta per ridurre l'impatto ambientale dei veicoli – una precisa esigenza, visto che lavoriamo per la GDO – ma anche per garantire un ritorno economico, tenendo conto del differenziale di prezzo esistente fra il gasolio e il gas. Nelle fasi iniziali del progetto, siamo stati noi a far conoscere alla committenza la soluzione LNG. Adesso, la sensibilità verso il problema della sostenibilità del trasporto è totalmente diversa. È, infatti, la committenza stessa a spingere il vettore verso soluzioni alternative al gasolio. Inoltre, con l'allungamento a 1.500 km dell'autonomia



operativa degli Stralis NP abbiamo intenzione di utilizzare i camion a gas anche sulle tratte internazionali". Fra i player del trasporto eco-sostenibile e, quindi, della filiera del gas un ruolo importante spetta alla committenza. È il caso del Gruppo Carrefour, primo distributore in Europa e secondo al mondo, che opera in Italia con oltre un migliaio di punti vendita. "Il Gruppo Carrefour – puntualizza Enrico Catalano, Buyer acquisti e spese generali di Carrefour Italia – ha, da sempre, come obiettivo principale la sostenibilità. Dopo la sigla dell'accordo di Parigi sul clima dello scorso anno (COP 21), ci siamo posti come obiettivo la riduzione del 40% delle nostre emissioni di CO2 entro il 2025 e del 70% entro il 2050. Fra i progetti del gruppo, c'è l'acquisto, da parte dei nostri partner trasportatori, di 200 camion alimentati a bio-metano entro quest'anno. Inoltre, in un'ottica di economia circolare, faremo costruire, nei pressi dei nostri depositi in Francia, nove stazioni di rifornimento per il bio-metano, in forma compressa o liquefatta, ottenuto dai rifiuti provenienti dai magazzini e dai punti-vendita. Si tratta di un progetto di sostenibilità, la cui linee guida sono esportabili anche in Italia".



IVECO chiude il 2016 con l'utile operativo in crescita rispetto all'anno precedente e con buoni riscontri di vendita nell'area UE. Prospettiva favorevole per il 2017, grazie ai nuovi prodotti e alla tecnologia del gas per cavalcare la transizione energetica in atto nel mondo del trasporto
di Simona Richino



SEGNALI POSITIVI

Dieci trimestri consecutivi col segno più, un utile operativo di 333 milioni di dollari nel 2016, in crescita di 87 milioni rispetto ai 246 milioni di dollari dell'anno fiscale 2015, e positivi riscontri di vendita e di quote di commerciali provenienti dai principali mercati della UE, Italia inclusa. Questi, in sintesi, i risultati ottenuti da IVECO e IVECO BUS lo scorso anno, sullo sfondo di uno scenario economico contrastato, caratterizzato dalla sostenuta crescita dell'immatricolato in Europa e da una marcata debolezza in numerose nazioni e aree geografiche importanti per i veicoli industriali, come la Russia, la Turchia, l'America Latina, l'Africa e il Medio Oriente. Nell'Unione Europea, dove l'immatricolato di mezzi di trasporto sopra le 3,5 tonnellate ha fatto registrare lo

scorso anno un +12% sul 2015, IVECO ha conquistato quote di mercato nei segmenti dei leggeri da 3,5 a 6 tonnellate e in quello dei medi da 6 a 16 tonnellate, mentre è rimasta invariata la percentuale nel comparto dei pesanti. "Nell'ambito dei leggeri – ha affermato Pierre Lahutte, IVECO Brand President – abbiamo raggiunto in Europa il 12% di quota, un risultato mai visto dal 2011, mentre i medi della gamma Eurocargo e della fascia alta del Daily si sono attestati al 32,5%. Stabili al 7,9%, invece, i pesanti oltre le 16 tonnellate, per i quali il 2016 è stato un anno di transizione a causa dell'introduzione dei nuovi prodotti. Più in dettaglio – ha aggiunto Lahutte – la crescita dei leggeri è stata spinta dallo sviluppo dell'economia digitale, che ha fatto lievitare le vendite on-line. Nel proprio segmento, il Nuovo Daily Euro 6 ha riscosso ampi consensi, testimoniati dai numerosi premi inter-

nazionali che gli sono stati attribuiti, e di vendita. Impressionanti anche le cifre della versione Hi-Matic, dotata di cambio automatico. Lo scorso anno questa variante ha rappresentato, infatti, le vendite del Daily a livello europeo. Il che significa circa 16mila unità immesse sul mercato in circa 18 mesi, con la

prospettiva di arrivare a 20mila veicoli quest'anno. Nel mercato dei medi, che ha toccato lo scorso anno nella UE le 51mila unità, IVECO ha ottenuto una quota del 32,5%, in netta crescita rispetto del 2015. Nel segmento dei pesanti, dove la nostra quota è rimasta stabile al 7,9%, abbiamo buone prospettive di crescita nel 2017 con il Nuovo Stralis XP e con lo Stralis NP con motorizzazione a gas. L'XP che, secondo i riscontri dell'ente di certificazione tedesco TÜV, fa risparmiare fino all'11,2% rispetto alla precedente generazione cui si aggiunge un ulteriore 10% dovuto al pacchetto di servizi avanzati TCO₂ Live sviluppati per questo modello, ha generato positivi feedback da parte dalle aziende di trasporto. L'NP da 400 CV, vincitore del premio "Project of the Year" agli European Gas Awards Excellence 2017 di Vienna, è il veicolo giusto per questa nuova IVECO che sta crescendo in Europa e che vuole essere in pole position, con un'offerta full-range di mezzi con motorizzazioni a gas naturale, nella transizione energetica in atto verso un trasporto sostenibile. Infine, i traguardi di IVECO BUS. Il brand ha raggiunto posizioni di grande rilievo in Europa, attestandosi al secondo posto per numero d'immatricolazioni. È, inoltre, il primo player nel segmento degli interurbani, leader di mercato in Francia, Italia e Slovacchia e ha con-



Nella pagina a fianco, Pierre Lahutte, Iveco Brand President, con Valter Lannutti, Presidente del Gruppo Lannutti. Sopra, uno Stralis XP

quistato la terza posizione in Germania, paese particolarmente competitivo ed esigente". I positivi riscontri di vendita di IVECO nel 2016 hanno riguardato anche il mercato italiano – il quarto nell'ambito della UE nel segmento 3,5 tonnellate in su - sotto la spinta della crescita economica del paese, della necessità di rinnovare un parco-veicoli obsoleto dopo gli anni della crisi e grazie alle agevolazioni del super-ammortamento e della legge Sabatini. Il Daily, il cui portafoglio ordini è aumentato di un terzo rispetto al 2015, è stato il protagonista di importanti forniture alle Poste Italiane (circa 700 veicoli), alla Bofrost (400 unità) e a Mondo Convenienza (300 mezzi). Nel segmento dei medi l'Eurocargo ha confermato, la propria leadership sul mercato nazionale. Nel comparto dei pesanti, lo Stralis XP è stato al centro d'importanti commesse per la Smet, la Lannutti e il Gruppo Arcese, mentre l'NP con motorizzazione a metano, fornito in numerosi esemplari al Gruppo Maganetti, a Pe.Tra e alla LC3, ha visto quintuplicare il proprio portafoglio ordini. Anche nel 2016 IVECO ha ribadito la propria leadership nell'ambito dei veicoli con propulsori a gas naturale, una tecnologia in cui vanta oltre vent'anni d'esperienza, conquistando il primato di quota in Italia nel segmento dei mezzi dalle 3,5 tonnellate in su.

MEGA-FORNITURA DI 610 NUOVI STRALIS XP E NP AL GRUPPO LANNUTTI

Non avrebbe potuto esserci occasione migliore della conferenza stampa di presentazione dei risultati 2016 di IVECO per annunciare l'accordo fra il brand italiano e il Gruppo Lannutti per la fornitura di 610 Stralis di nuova generazione. L'intesa ribadisce la partnership fra la Lannutti, azienda leader nel campo della logistica integrata, e IVECO. La fornitura comprende molteplici tipologie di veicoli, per coprire le diverse esigenze di trasporto della società cuneese. Della commessa fanno parte i Nuovi Stralis XP AS440S48TP con motorizzazione IVECO Cursor 11 da 480 Cv e cabina Hi-Way, concepiti per raggiungere la massima efficienza operativa grazie agli innovativi sistemi di riduzione dei consumi, e gli XP AT440S46TP SL, sempre dotati di propulsore IVECO Cursor 11, in versione alleggerita Super Light per massimizzare il carico utile. A ciò si aggiungono i trattori 6x2 AT440S46T/XP e gli NP AS440S40, dotati di motore a gas naturale IVECO Cursor 9 da 400 Cv con doppio serbatoio di LNG, in grado di garantire un'autonomia operativa fino a 1.500 chilometri. Tutti i veicoli saranno dotati di pneumatici Michelin con contratti di servizio Michelin Solution, che forniscono alle grandi flotte soluzioni innovative per l'efficienza, la produttività e la mobilità. Pierre Lahutte, IVECO Brand President, ha dichiarato: "Sono particolarmente lieto di veder concretizzarsi l'impegno che ci ha visto coinvolti in questi anni di partnership con Lannutti nello sviluppo dei nostri prodotti. Questo è il più importante accordo europeo per numero di veicoli: 610 Nuovi Stralis nelle versioni XP ed NP, entrambi soluzioni vincenti per un trasporto sostenibile. Da un lato, il veicolo più performante nella riduzione dei consumi e, dall'altro, il primo camion a gas naturale adatto per missioni di lunga distanza". "Abbiamo scelto IVECO – ha commentato Valter Lannutti, Presidente dell'azienda cuneese - per portare avanti il percorso di rinnovamento della flotta, principalmente per due ragioni: prodotto e fiducia reciproca. Un buon prodotto è la base del nostro business e abbiamo potuto testare direttamente che IVECO significa innovazione e qualità. Il secondo motivo è la partnership che ci lega storicamente al brand. La firma dell'accordo è il risultato di questo rapporto radicato da tempo: abbiamo sempre trovato la sensibilità e la disponibilità giusta per elaborare soluzioni di valore che facessero la differenza per la nostra azienda". Con la sottoscrizione dell'intesa, Lannutti conferma le sue ambizioni di player logistico europeo alla ricerca delle più innovative tecnologie green grazie alla proficua e consolidata partnership con IVECO, che rimarca il proprio ruolo di "partner ideale per un trasporto sostenibile".

SCELTA STRATEGICA

Come la LC3 di Gubbio, grazie alla partnership con Iveco nell'ambito dei veicoli a metano, utilizza gli Stralis LNG da 330 e 400 Cv per fornire servizi di trasporto sostenibili per l'ambiente a costi competitivi. I piani di sviluppo della flotta

di Sara Castaldi

Per la LC3 di Gubbio (Perugia), che opera in Italia dal 2009 con otto filiali nel settore del trasporto delle merci in regime di temperatura controllata e nella movimentazione dei container, l'utilizzo dei veicoli a metano al posto dei diesel tradizionali rappresenta una scelta strategica, le cui

radici risalgono al 2011-2012. In quegli anni, grazie alla partnership con Iveco, l'azienda umbra ottiene la disponibilità delle motorizzazioni LNG e inizia nel 2014 la sperimentazione su strada con un primo lotto di 5 trattori Stralis Natural Power da 330 Cv, alimentati a gas naturale compresso (CNG) e liquefatto (LNG). In meno di due anni, nel 2016, diventano 40 gli Stralis LNG da 330 Cv



inseriti nel parco mezzi, su un totale di 156 camion. Quest'anno, grazie all'acquisizione di 30 Nuovi Stralis NP, con motorizzazione Cursor 9 da 400 Cv abbinata al cambio automatizzato Eurotronic, dotati di doppio serbatoio di LNG, sale a 70 il numero complessivo di veicoli a gas della società umbra, pari al 40% degli effettivi della flotta (171 camion). È previsto che la frazione di mezzi a metano salga ulteriormente entro fine anno, raggiungendo il 50%, per poi toccare il 68-70% nel 2018, rispetto a un 30-32% di diesel Euro VI. Con la scelta del metano liquefatto, la LC3 ha ridotto nel 2016 le emissioni di anidride carbonica (CO₂), il principale responsabile dell'effetto serra, del 9,2%, quelle di ossidi di azoto (NOx) del 41,8% e il particolato (PM) del 41%. Con l'aumento delle percorrenze degli Stralis LNG previsto per il 2018 – fino a raggiungere i 13milioni di chilometri in totale – le quantità di CO₂ dovute alle attività di trasporto caleranno del 22,3%, gli NOx dell'86,8% e il particolato dell'88,3%. "Fin dall'inizio, la nostra azienda ha prestato grande attenzione alle problematiche ecologiche connesse all'autotrasporto - spiega Mario Ambrogi fondatore della LC3 - un settore in cui impatto ambientale è ancora oggi altissimo. Dati alla mano, nel 2013 in Italia, le emissioni complessive dovute trasporto su strada sono state di quasi 100milioni di tonnellate di CO₂. Di queste, il 35% è attribuibile alla movimentazione delle merci su gomma e, circa la metà, al trasporto pesante". L'offerta di servizi trasporto eco-sostenibili da parte della

LC3 è stata recepita favorevolmente dalla committenza, che comprende nomi d'eccellenza del comparto food, della GDO e di altri settori, come Lidl, Ikea, il Gruppo Ferrero, Danone e Conad. "Per sviluppare e organizzare i collegamenti di linea con gli Stralis a metano – spiega Michele Ambrogi, Presidente della LC3 – ci siamo appoggiati alla stazione di rifornimento di LNG, aperta dall'ENI a Piacenza. Per la GDO lavoriamo su tratte locali partendo dalle piattaforme di Somaglia, in provincia di Lodi, verso Milano, Brescia e altre località del nord d'Italia. Per Ikea, invece, curiamo le navette di collegamento fra Piacenza e i porti di La Spezia e Genova e viceversa. Ogni viaggio è programmato in funzione dell'autonomia degli Stralis da 330 Cv, dotati di doppio serbatoio per il metano gassoso (CNG) e per quello liquefatto (LNG). Nel complesso, i trattori

I Nuovi Stralis NP saranno utilizzati anche su tratte internazionali

da 330 Cv hanno accumulato, dal momento dell'entrata in servizio, percorrenze di circa 500-600mila chilometri, senza nessun inconveniente di rilievo, con consumi contenuti. Contiamo di arrivare a 1 milione di chilometri, nell'arco del un ciclo di vita programmato di 5-6 anni. Per gli interventi di manutenzione, che richiedono intervalli di cambio olio più ravvicinati – ogni 60mila km sui 330 Cv e 75mila sui 400 Cv - rispetto ai trattori diesel, ci appoggiamo all'officina Iveco CRP di Piacenza". Con l'entrata in linea dei Nuovi Stralis NP da 400 Cv con doppio serbatoio di LNG cambieranno le modalità di utilizzo dei veicoli a gas? "Dai nuovi veicoli recentemente entrati in servizio – spiega Michele Ambrogi – che hanno accumulato fino ad ora percorrenze attorno ai 20mila chilometri, abbiamo avuto solo riscontri positivi. Li utilizzeremo, grazie all'autonomia operativa di 1.500 km fra due rifornimenti successivi, sia su tratte nazionali verso le località dell'Abruzzo, Umbria e alto Lazio, sia su percorsi internazionali verso il Belgio, la Francia, la Spagna e l'Inghilterra". Quali sono i progetti di LC3 per il futuro? "Per il 2018 vogliamo incrementare il numero di trattori a metano, fino a raggiungere il 70% dell'organico della flotta. Inoltre, contiamo di realizzare una stazione di rifornimento interna di metano liquefatto e, se possibile, di utilizzare bio-LNG come carburante per i veicoli, riducendo così le emissioni di CO₂ anche del 95%". La scelta strategica di puntare sull'LNG non è pagante solo in termini di riduzione dell'impatto ambientale del trasporto, ma fa bene anche al business. "Percorrere per primi questa strada – conclude Michele Ambrogi – ci ha ripagati. Nell'arco di cinque anni il fatturato è più che raddoppiato. E i risultati sono arrivati anche in termini di occupazione, cresciuta del 25% e di sviluppo della rete di filiali sul territorio nazionale (otto in tutto)".



di 330 Cv hanno accumulato, dal momento dell'entrata in servizio, percorrenze di circa 500-600mila chilometri, senza nessun inconveniente di rilievo, con consumi contenuti. Contiamo di arrivare a 1 milione di chilometri, nell'arco del un ciclo di vita programmato di 5-6 anni. Per gli interventi di manutenzione, che richiedono intervalli di cambio olio più ravvicinati – ogni 60mila km sui 330 Cv e 75mila sui 400 Cv - rispetto ai trattori diesel, ci appoggiamo all'officina Iveco CRP di Piacenza". Con l'entrata in linea dei Nuovi Stralis NP da 400 Cv con doppio serbatoio di LNG cambieranno le modalità di utilizzo dei veicoli a gas? "Dai nuovi veicoli recentemente entrati in servizio – spiega Michele Ambrogi – che hanno accumulato fino ad ora percorrenze attorno ai 20mila chilometri, abbiamo avuto solo

riscontri positivi. Li utilizzeremo, grazie all'autonomia operativa di 1.500 km fra due rifornimenti successivi, sia su tratte nazionali verso le località dell'Abruzzo, Umbria e alto Lazio, sia su percorsi internazionali verso il Belgio, la Francia, la



Nella pagina a fianco, lo schieramento dei Nuovi Stralis NP da 400 Cv, recentemente entrati in servizio alla LC3. In alto, la cerimonia di consegna ufficiale dei veicoli. Sopra, un serbatoio di metano liquefatto (LNG)



SFIDA INFERNALE

Nel rally più duro al mondo, dopo 9 mila chilometri di corsa off-road, Iveco piazza due Powerstar nella top ten sul traguardo finale di Buenos Aires. Grande prestazione dei motori Cursor 13, che hanno dimostrato resistenza e affidabilità in ogni situazione di gara

di Giorgio Garrone



GUARDA
IL VIDEO

Dopo 12 tappe – di cui due annullate per le proibitive condizioni meteo – e quasi 9mila chilometri di gara fra Paraguay, Bolivia e Argentina si è conclusa l'edizione 2017 della Dakar, il rally più duro al mondo, che ha visto due Iveco Powerstar piazzarsi nella top ten sul traguardo finale di Buenos Aires. Il pilota olandese Gerard De Rooy, leader del Team Petronas – De Rooy – Iveco e vincitore del rally 2016, ha conquistato il terzo posto in classifica generale, mentre la quarta posizione è andata al pilota argentino Federico Villagra, soprannominato “El Coyote”, alla guida di un altro Iveco Powerstar con il numero di gara 502. Anche gli altri equipaggi del Team Petronas - De Rooy – Iveco hanno ottenuto buoni risultati all'interno della top 20. Ton van Genugten ha difeso con successo il 16° posto a bordo del suo Iveco Trakker 507, mentre Wuf van Ginkel con il Trakker 525 si è piazzato in 17° posizione. Il rally Sudamericano ha messo luce, come in passato, le performance d'eccellenza dei motori Cursor 13 (derivati dai modelli di serie montati sugli Stralis e sui Trakker), sviluppati dal Centro ricerche di FPT Industrial di Arbon (in Svizzera), e le loro qualità di robustezza, affidabilità e durata anche nelle condizioni di gara più impegnative. Le situazioni estreme non sono certo mancate, poiché sei delle 12 tappe in programma si sono svolte ad altezze superiori ai 3mila metri sul livello del mare, il che ha comportato una notevole riduzione della densità dell'aria di alimentazione dei motori.

LA PRIMA VITTORIA DI TAPPA

Il primo successo di tappa del team Petronas – De Rooy – Iveco è giunto alla quarta frazione del rally, quella da San Salvador a Tupiza, corsa ad altitudini superiori ai 3.500 metri sul livello del mare, che ha richiesto un impegno particolare ai navigatori per destreggiarsi fra le dune di sabbia. Il risultato positivo del pilota olandese è stato completato dal quinto posto di Federico Villagra, sempre su Iveco Powerstar, e dal 7° e 10° posto rispettivamente di Ton van Genugten e Wulf van Ginkel. Nella frazione successiva da Tupiza a Oruru Gerard De Rooy, grazie all'impeccabile tecnica di



Nella pagina a fianco, l'Iveco Powerstar di Gerard De Rooy con il numero di gara 500 e, sopra, l'altro Iveco Powerstar del pilota argentino Federico Villagra, piazzatosi al quarto posto in classifica generale

guida e alle prestazioni del suo Powerstar, si aggiudicato la vittoria di tappa (la 32esima nella storia della sua partecipazione alle diverse edizioni della Dakar), che lo ha anche proiettato al vertice della classifica generale. Una posizione che il campione olandese ha mantenuto fino alla settima tappa. Il maltempo, caratterizzato da piogge torrenziali che hanno causato valanghe e fiumi di fango lungo il percorso, ha pesantemente condizionato il regolare svolgimento del rally sudamericano di quest'anno, tanto da indurre gli organizzatori ad annullare la sesta tappa da Oruro a La Paz e la nona da Salta a Chilecito. Con il percorso originale accorciato di quasi 1.400 chilometri è diventato quasi impossibile per piloti in gara recuperare i ritardi dovuti a errori di navigazione o a forature. E sono state proprio due sfortunate forature a far perdere a Gerard De Rooy oltre 23 minuti durante la decima tappa, impedendogli così di bissare il successo dello scorso anno.

TUTTI I SEGRETI DEL CURSOR 13 DA RALLY

Alla base delle performance dei Powerstar e dei Trakker del team Petronas – De Rooy – Iveco nel rally più duro al mondo c'è il sei cilindri in linea Cursor 13, derivato dai motori di serie montati sugli Stralis e sui veicoli della gamma da cantiere di Iveco. “Il Cursor 13 – spiega Jürg Spuler, Senior engineer del Centro ricerca motori di FPT Industrial di Arbon – è un propulsore molto robusto e generosamente dimensionato dal punto di vista meccanico. Questa caratteristica lo rende capace di sopportare le sollecitazioni più esasperate, comprese quelle generate dalle elevate pressioni di sovralimentazione”. Quali componenti del propulsore sono stati cambiati per fare del Cursor 13 un motore da rally? “Il sistema d'iniezione common rail è sostanzialmente identico a quello dei Cursor di serie, fatta eccezione per gli iniettori. Questi ultimi derivano, infatti, da applicazioni marine, più adatte per assicurare un maggior flusso di gasolio in camera di combustione. È stato, inoltre, montato un turbocompressore speciale, in grado di generare una pressione massima di sovralimentazione di 3,5 bar, poiché, in considerazione delle potenze in gioco, è necessario incrementare la portata d'aria di sovralimentazione. Diverse dai motori di serie sono anche le fasce elastiche dei pistoni, la coppa dell'olio – che deve assicurare il flusso del lubrificante con angoli d'inclinazione elevati – e la ventola del circuito di raffreddamento. Il resto dell'hardware è identico ai motori di serie”.



prodotto <NUOVO STRALIS NP

GUARDA
IL VIDEO



UN CAMION COME GLI ALTRI, PIÙ DEGLI ALTRI

Nasce nella stessa fabbrica di Madrid, dove sono costruiti i pesanti di Iveco con motorizzazioni diesel, il Nuovo Stralis Natural Power con propulsore a gas naturale. Tante le somiglianze con i veicoli d'impostazione tradizionale. Un camion come gli altri per industrializzazione e servizi offerti,

ma speciale per le caratteristiche di sostenibilità ecologica ed economica



Q

uando si parla di camion a gas per le missioni a lungo raggio, molti trasportatori pensano ancora che si tratti di veicoli di nicchia, totalmente diversi dai diesel tradizionali diffusi su tutte le strade

d'Europa. Veicoli che escono da catene di montaggio dedicate e che richiedono accorgimenti particolari per coniugare prestazioni e consumi. Non è così. Lo dimostra il Nuovo Stralis NP con motorizzazione a metano Cursor 9 da 400 Cv, introdotto sul mercato da Iveco lo scorso anno. È un camion che sta rivoluzionando il trasporto su strada sulle lunghe distanze, grazie alla catena cinematica innovativa, alla cabina top di gamma Hi-Way, all'autonomia operativa fra due rifornimenti successivi di LNG, che può raggiungere i 1.500 chilometri, e al pacchetto di servizi TCO₂ Live, analogo a quello sviluppato per il Nuovo Stralis XP con propulsore a gasolio. Con questi punti di forza il Nuovo Stralis NP soddisfa appieno le esigenze operative d'importanti player di mercato – fra questi, LC3, SMET, Pe.Tra, Gruppo Maganetti e Lannutti, solo per citare alcuni nomi - che cercano, oggi, soluzioni di trasporto sostenibili alternative al diesel, per i comparti della grande distribuzione, del food & beverage, della produzione di mobili, cosmetici, preparati farmaceutici, per il settore automotive, i corrieri e molte altre realtà. "Il Nuovo Stralis NP – spiega Fabio Pellegrinelli, Iveco Gas Development Manager – pur con tutte le innovazioni legate alla motorizzazione a metano, è un camion come gli altri e che può sostituire

tranquilla-
mente i
veicoli a ga-
solio. Nel sen-
so che esce
dalla stessa cate-
na di montaggio dello
stabilimento Iveco di
Madrid, che produce gli
Stralis tradizionali con
motore a gasolio, oltre che
gli Stralis Natural Power da
330 Cv. Ci sono, ovviamente,
postazioni di montaggio speci-
fiche per l'NP, dove vengono
installati i serbatoi nelle tre con-
figurazioni disponibili: due pacchi
di bombole di metano compresso
(CNG) ai lati del telaio, un pacco di
bombole (CNG) e un serbatoio di
metano liquefatto (LNG) e due serba-
toi criogenici a sezione circolare di
1.080 litri di capacità complessiva, in

Nella pagina a fianco,
un Nuovo Stralis NP
a una stazione di
rifornimento di LNG.
A fianco, i principali
componenti del veicolo



PREMIATO L'IMPEGNO DI IVECO NEL SETTORE DEL GAS

La leadership tecnologica di Iveco nel settore dei veicoli a gas naturale è premiata sia dal punto di vista dei volumi di vendita e del portafoglio ordini dei camion e dei bus a metano, sia sotto il profilo dei riconoscimenti internazionali ottenuti dal brand italiano. Lo dimostra il premio NGV Global Industry Champion recentemente assegnato a Iveco da NGV Global, l'associazione internazionale dei veicoli a gas naturale. L'organizzazione, che rappresenta questo settore in tutto il mondo, è impegnata nella promozione del metano e del bio-metano nell'ambito del trasporto, con l'obiettivo di aumentare l'efficienza e la sicurezza dei mezzi. L'NGV Global Industry Champion si aggiunge ai riconoscimenti Project of the Year, assegnato a Vienna allo Stralis NP nell'ambito degli European Gas Awards of Excellence, e al titolo di Sustainable Truck of the Year 2017, che ha incoronato a Verona in occasione del Transpotec, il Salone del trasporto e della logistica, l'Eurocargo CNG e il Daily Electric – si veda l'articolo. L'annuncio ufficiale dell'assegnazione del riconoscimento è stato dato da Diego Goldin, Executive Director di NGV Global che, in occasione della cerimonia di premiazione svoltasi a Rotterdam, ha affermato: "L'impegno di Iveco verso il gas naturale, dimostrato dall'offerta di una gamma completa di veicoli commerciali alimentati con questo combustibile (incluso il bio-metano), contribuisce notevolmente alla riduzione delle emissioni legate ai trasporti. Ci auguriamo che il premio non sia soltanto considerato un riconoscimento dei traguardi raggiunti, ma anche l'inizio di un nuovo capitolo per incoraggiare ulteriormente l'adozione e lo sviluppo delle tecnologie a gas naturale in futuro".

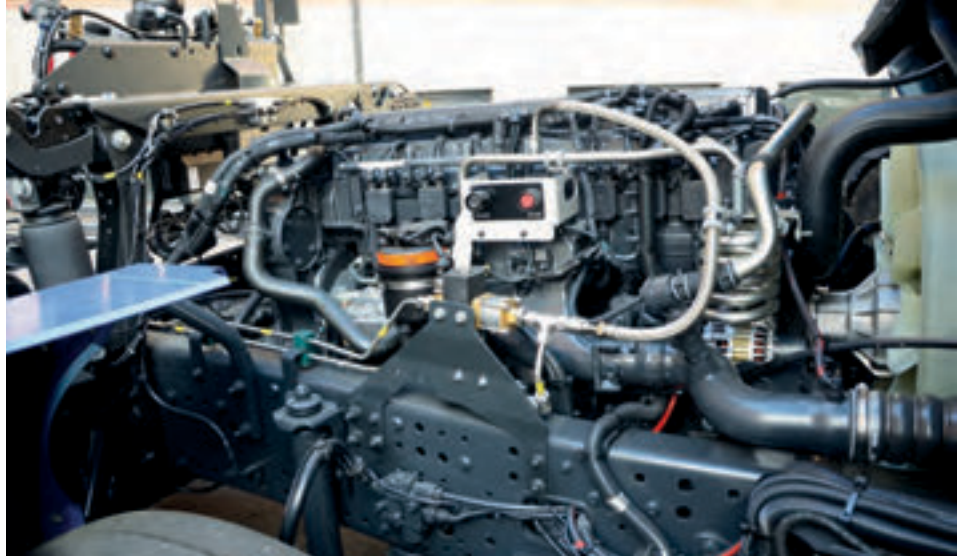
L'NGV Global Industry Champion, che ha cadenza biennale, riconosce le iniziative e i programmi implementati dalle aziende per sviluppare e migliorare il settore del gas naturale in tutto il mondo. Il board di NGV Global ha scelto Iveco in base a molteplici criteri, tra cui i progressi ottenuti nell'impiego del gas naturale come combustibile alternativo al gasolio e il contributo all'espansione del mercato dei veicoli a metano a livello mondiale. La giuria ha considerato l'impatto delle attività del brand a livello nazionale, regionale e globale.

"Siamo fieri che il nostro impegno nello sviluppo delle tecnologie del gas naturale per un trasporto sempre più sostenibile sia stato riconosciuto da questo premio – ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President. Viviamo in un momento in cui si cercano sempre più alternative al diesel e nuove soluzioni per rendere i sistemi elettrici o a idrogeno sostenibili, dal punto di vista tecnologico e sotto il profilo economico. Obiettivo che non è stato ancora raggiunto. Il gas naturale dimostra, invece, di essere una soluzione matura, ragionevole e conveniente. Lo è sia nel bilancio Tank-to-Wheel sia, a maggior ragione con il bio-gas, nel computo globale Well-to-Wheel. La tecnologia del gas naturale non è una visione futuristica. È una realtà disponibile oggi, una soluzione efficace, pratica e immediata. Iveco, che lavora allo sviluppo di queste motorizzazioni da oltre 20 anni, può vantare già 16mila veicoli operativi alimentati metano o a bio-metano. Siamo orgogliosi - ha aggiunto Lahutte - di essere i primi costruttori a offrire una gamma completa di mezzi a gas naturale, dai veicoli leggeri ai mezzi pesanti fino agli autobus. E ogni giorno sempre più clienti richiedono questa tecnologia. L'obiettivo principale della nostra strategia di prodotto è fornire veicoli che consentano ai clienti di essere sempre più sostenibili, sia dal punto di vista ambientale sia economico.

La nostra tecnologia Natural Power offre una soluzione all'avanguardia, capace di ridurre le emissioni inquinanti, abbattendo nel contempo il Costo Totale di Esercizio (TCO, Total Cost of Ownership) e l'inquinamento acustico, un altro fattore fondamentale per assicurare la mobilità nelle aree urbane. Grazie alla sempre maggiore disponibilità di bio-CNG e bio-LNG in Europa, gli autotrasportatori e le aziende di trasporto pubblico potranno contare su flotte a impatto quasi zero in termini di CO₂ e contribuire all'indipendenza energetica, combattendo i cambiamenti climatici". L'associazione NGV Global rappresenta quasi 350 membri nel mondo. Dalla sua nascita nel 1986 a oggi, il numero di veicoli alimentati a gas naturale nel mondo è cresciuto fino a superare i 23milioni di unità. Nei prossimi anni, NGV Global prevede una crescita continua del circolante a gas a livello globale, verso il target di 65milioni di veicoli entro il 2030. Quest'anno, per la prima volta, NGV Global ha presentato il premio "Industry" durante la propria conferenza biennale. Nelle precedenti edizioni, i riconoscimenti "NGV Champions" hanno premiato persone e aziende per il loro importante contributo nello sviluppo del settore a livello locale. Quest'anno, invece, il premio "Industry" è stato assegnato direttamente dalla commissione NGV Global con l'obiettivo di premiare le aziende leader con presenza globale nel settore nel gas naturale per il trasporto.



grado di assicurare al veicolo un'autonomia operativa di circa 1.500 chilometri fra due rifornimenti successivi. Al termine della linea di assemblaggio vengono effettuati controlli specifici per verificare la tenuta del circuito di alimentazione del gas e dei serbatoi del combustibile. La capacità produttiva dello stabilimento è ora di soddisfare la domanda con tempi di produzione analoghi a quelli degli altri pesanti Iveco. La preparazione dei mezzi e le consegne alle flotte in Italia avvengono tenendo conto dell'ubicazione delle stazioni di rifornimento dell'LNG più vicine alle sedi delle aziende di trasporto. Non a caso – conclude Pellegrinelli – molti degli NP destinati al mercato italiano sono consegnati a Piacenza, dove esiste una stazione di rifornimento ENI – la prima ad aprire i battenti nel nostro paese - per il metano liquefatto vicina a officine Iveco. Il Nuovo Stralis NP non è soltanto un veicolo del tutto 'normale' dal punto di vista dell'assemblaggio. Lo è, anche, sotto il profilo della facilità di guida e delle prestazioni, paragonabili a quella di un trattore standard dotato di propulsore a gasolio. "Per chi si trova al volante di uno Stralis Natural Power – aggiunge Pellegrinelli – non cambia molto rispetto a un diesel. La strumentazione è, infatti, la stessa, così come i principali comandi. Sotto il profilo delle performance, bisogna tenere presente che le curve di coppia e di potenza del Cursor 9 CNG da 400 Cv sono sovrapponibili a quelle



di un motore diesel di analoga cilindrata e potenza. Con le motorizzazioni a metano è, però, naturale tenere regimi più elevati di circa 200 giri al minuto rispetto ai propulsori a gasolio. Ma è l'unica differenza di rilievo, insieme all'estrema silenziosità di funzionamento del Cursor 9 CNG". Il Nuovo Stralis NP non è diverso da un diesel anche dal punto di vista dei servizi. Analogamente a quanto previsto per il Nuovo Stralis XP, Iveco offre, infatti, il pacchetto TCO₂ Live che comprende, oltre ai contatti di manutenzione ordinaria e straordinaria, la garanzia di Uptime che prevede la riparazione del veicolo entro 24 ore da un guasto, i servizi TCO₂ Advising (di consulenza per l'efficienza e la sostenibilità del trasporto) e TCO₂ Driving di esperienza di guida con un tutor professionale. A ciò si aggiungono i servizi di assistenza non-stop, quelli per l'ottimizzazione della flotta e per la gestione dei pneumatici.

Sopra, il motore Cursor 9 di 8,7 litri di cilindrata, alimentato a gas naturale. Sotto, uno dei Nuovi Stralis NP in servizio presso la LC3 di Gubbio





Lo Stralis NP vince a Vienna il Project of the Year nell'ambito degli European Gas Awards of Excellence, mentre a Verona l'Eurocargo CNG e il Daily Electric conquistano il titolo di Sustainable Truck of the Year 2017

di Simona Richino

PREMI A TUTTO CAMPO

L'impegno per la sostenibilità dei mezzi di trasporto ha fatto conquistare a Iveco due importanti riconoscimenti internazionali: il Project of the Year, assegnato a Vienna allo Stralis NP nell'ambito degli European Gas Awards of Excellence, e il titolo di Sustainable Truck of the Year 2017, che ha premiato a Verona in occasione del Transpotec, il Salone del trasporto e della logistica, l'Eurocargo CNG e il Daily Electric. Lo Stralis NP, il primo camion a gas naturale per le missioni sulle lunghe distanze, è stato votato Project of the Year durante l'European Gas Conference, il meeting annuale dell'industria europea del gas tenutosi a Vienna. L'evento riunisce oltre 450 delegati dei governi regionali e leader industriali e più di 80 produttori di gas per affrontare tematiche legate al futuro energetico dell'Europa. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha commentato: "Siamo molto orgogliosi che Iveco sia stata premiata ancora una volta per il suo impegno nella sostenibilità. Iveco ha capito molto presto che il futu-

ro del trasporto si basava su soluzioni alternative sostenibili. Il Nuovo Stralis NP, eletto Project of the Year alla European Gas Awards of Excellence 2017, è un mezzo a gas naturale rivoluzionario per il trasporto a basso impatto ambientale. È costruito sulla grande capacità di Iveco di saper fare un passo in avanti verso il futuro: è il primo camion a metano a lunga percorrenza disponibile sul mercato ad offrire una vera alternativa ai diesel. L'NP è il pesante stradale più sostenibile di sempre". Il secondo giorno della European Gas Conference 2017 si è chiuso con la sesta edizione degli European Gas Awards of Excellence 2017 che celebrano "la dedizione, i trionfi e l'eccellenza di società e personalità pionieri nell'innovazione, in grado di ispirare altri e di realizzare obiettivi di crescita nel mercato europeo del gas". Nel corso della tavola rotonda Making the difference in the European gas industry, Iveco ha presentato la propria visione di trasporto pesante sostenibile, che ha portato allo sviluppo dello Stralis NP (Natural Power) per le missioni sulle lunghe distanze. Il brand è stato il primo costruttore al



mondo del trasporto commerciale a comprendere il potenziale del gas naturale, anticipando alcune delle raccomandazioni della Commissione Europea, pubblicate nel rapporto A European Strategy for Low-Emission Mobility, che sottolinea il ruolo strategico in Europa del gas naturale liquefatto per i veicoli pesanti. L'LNG fornisce, infatti, una soluzione a gran parte delle problematiche attuali: dalla qualità dell'aria, grazie alle emissioni ultra-ridotte di NOx e di PM, al riscaldamento globale e, fattore non meno importante, al livello di rumorosità. Karl-Martin Studener, Iveco Business Director Austria, Central & Eastern Europe, ha spiegato durante la conferenza: "Iveco ha immesso sul mercato versioni a gas naturale di camion, furgoni e bus. Il risultato è che oggi viaggiano sulle strade europee più di 16mila veicoli Iveco alimentati a gas naturale. La nostra tecnologia Natural Power è all'avanguardia poiché offre una soluzione percorribile per ridurre le emissioni inquinanti con contenuti costi totali di gestione, senza dimenticare i bassi livelli d'inquinamento acustico, così importanti per le missioni in ambito urbano. Inoltre, grazie alla crescente disponibilità di bio-CNG e di bio-LNG in Europa, tutti gli autotrasportatori sono adesso in grado di fornire un trasporto neutro in termini di bilancio di CO₂ e di contribuire all'indipendenza energetica della UE".

EUROCARGO CNG E DAILY ELECTRIC SONO SUSTAINABLE TRUCK OF THE YEAR 2017

Nella giornata inaugurale del Transpotec di Verona, Iveco ha conquistato, con l'Eurocargò CNG e con il Daily Electric, il titolo di Sustainable Truck of the Year 2017, rispettivamente per le categorie 'Distribution' e 'Van'. Il prestigioso riconoscimento è stato promosso dalla rivista Vado e Torno in collaborazione con LifeGate, network italiano che fornisce informazioni a livello nazionale e internazionale su ambiente, energia e sostenibilità. Il premio, nato quest'anno a conferma della crescente attenzione ai temi del rispetto ambientale da parte del mondo dei trasporti, celebra i veicoli per la movimentazione delle merci su strada più sostenibili fra quelli introdotti sul mercato nel 2016. L'Eurocargò CNG, incoronato "Sustainable Truck of the Year 2017" nella categoria "Distribution", impiega il motore Iveco Tector 6 da 210 CV alimentato a gas naturale compresso ingegnerizzato da FPT Industrial, altro brand del gruppo CNH Industrial. Il propulsore offre significativi vantaggi in termini di emissioni, oltre che di efficienza e manutenzione. Nel rispetto delle normative Euro VI, consente l'accesso alle zone a traffico limitato dei centri urbani. L'elevato grado di silenziosità



rende l'Eurocargò CNG adatto anche alle missioni di distribuzioni notturne in ambito urbano. Secondo le motivazioni della giuria, "il motore Iveco Tector 6 a metano è maestro di pulizia: particolato praticamente assente, riduzione della CO₂ (oltre l'80% usando bio-metano) e rumorosità sotto i 60 decibel. Sfruttando una tecnologia matura, disponibile subito e anche vantaggiosa economicamente, l'Eurocargò CNG non teme le limitazioni d'accesso alle città e offre un'invidiabile gamma di configurazioni e pesi totali fino al limite delle 16 tonnellate". Il premio "Sustainable Truck of the Year 2017" per la categoria "Van" è andato al Daily Electric. Grazie all'utilizzo di ausiliari elettrici a elevata efficienza e di peso contenuto, il consumo di energia del veicolo è ridotto, la durata delle batterie (riciclabili al 100%) è superiore del 20% e la portata utile è aumentata di circa 100 kg. Inoltre, attraverso la modalità di ricarica flessibile brevettata, è possibile ripristinare in un paio d'ore lo stato di carica delle batterie sia in ambito sia pubblico sia privato, collegandosi a una stazione di ricarica rapida.

Caratteristiche, queste, che sono state riconosciute nelle motivazioni della giuria: "Con l'ultimo aggiornamento di gamma, il Daily Electric è giunto alla piena maturità. Efficienza aumentata del 25%, cento chili di portata in più, autonomia di oltre 200 chilometri. Con le batterie completamente riciclabili, il Daily elettrico è una scelta a zero emissioni e zero rumore realmente praticabile per la distribuzione nei centri urbani". Grande soddisfazione per i due riconoscimenti è stata espressa da Pierre Lahutte, Iveco Brand President: «Iveco ha conquistato ben due premi su tre del nuovo "Sustainable Truck of the Year", un risultato che ci rende davvero orgogliosi proprio perché ottenuto nei campi della sostenibilità e dell'efficienza energetica. È un riconoscimento, infatti, che rende ancora più credibile agli occhi dei nostri clienti il valore del nostro pay-off: Iveco. Il tuo partner per un trasporto sostenibile".

Nella pagina a fianco, la cerimonia di premiazione dello Stralis NP, al quale è andato il riconoscimento Project of the Year nell'ambito degli European Gas Awards of Excellence di Vienna. Sopra, la premiazione a Verona del Daily Electric e dell'Eurocargò CNG, che hanno ricevuto il titolo di Sustainable Truck of the Year 2017



IL PIACERE DEL VIAGGIO

Provato sulle autostrade A7-A26-A10 a cavallo fra la Lombardia e la Liguria il Granturismo di 12,8 m di Iveco Bus con motorizzazione Cursor 9 da 400 Cv e cambio automatizzato ZF Astronic a 12 rapporti. Prestazioni e guidabilità al top, ottimo il comfort di marcia

di Giorgio Garrone



Con un test condotto su un percorso prevalentemente autostradale di circa 400 chilometri fra la Lombardia e la Liguria, Camion&Servizi ha messo alla prova uno dei campioni della gamma di Iveco Bus, il Granturismo Magelys con motorizzazione Cursor 9 da 400 Cv. Quella del Magelys è stata – e continua a esserlo tuttora – una storia di successo fin dal momento del debutto internazionale, avvenuto in occasione dell'Auto Expo di Nizza nell'ottobre del 2010. Dopo il lancio sul mercato italiano, che risale al marzo 2011, il Magelys si è subito imposto agli occhi degli operatori del trasporto pubblico come un veicolo polivalente e prestazionale. Disponibile in due lunghezze - di 12,2 m e di 12,8 m, come nel caso del modello in prova e con innumerevoli possibilità di personalizzazione grazie a un'ampia gamma di optional, il Magelys ha conquistato nel 2015 il prestigioso riconoscimento di International Coach of the Year 2016, assegnato da una giuria di giornalisti internazionali dei principali periodici europei del trasporto collettivo. Il design del top di gamma di Iveco Bus è caratterizzato da un

frontale dalle linee fluide e arrotondate, da gruppi ottici rettangolari con lampade allo Xenon contornate da luci diurne (DRL) a Led, proiettori fendinebbia con funzione cornering e da un parabrezza panoramico. La porta del conducente è sostituita da una finestratura in due sezioni, con una parte fissa e una inferiore apribile ad azionamento elettrico. Gli interni sono caratterizzati da un elevato grado di luminosità grazie alle ampie superfici vetrate, ottenute fondendo le finestrature laterali con i tegoli di raccordo del padiglione, anch'essi vetriati. L'altezza laterale interna permette ai passeggeri delle file esterne di spostarsi a piacimento senza il timore di urtare contro le cappelliere, che hanno una volumetria totale di 1,31 m³. Nei vani portabagagli superiori sono integrati dei multisets individuali che comprendono gli altoparlanti, le luci di lettura, la regolazione delle bocchette d'aria individuali. Ergonomici e avvolgenti i sedili reclinabili e traslabili Kiel Avance 1020 Top Flair (sono 46 oltre a quelli della hostess e del conducente sul modello provato). L'allestimento interno del granturismo testato da Camion&servizi prevede anche un'area lounge con sedili contrapposti e tavolini da gioco o da lettura ripiegabili, nonché una zona destinata a un disabile (con porta dedicata) con la predisposizione per la rampa di accesso. Ampia la dotazione d'impianti per la connettività e per l'intrattenimento a bordo. Spazia dalla connessione Internet Wi-fi alle prese USB individuali per la ricarica di cellulari, tablet e computer portatili, dalle prese di corrente da 220 Volt ai monitor a colori motorizzati da 19 pollici (tre in tutto) fino all'impianto radio Professional Line 3. La climatizzazione di bordo è garantita da un impianto a tetto a regolazione automatica da 39 kW e da un sistema di riscaldamento indipendente programmabile da 30 kW. Completano l'allestimento interno una toilette chimica e un frigorifero integrato nella plancia, con una capienza massima di 75 lattine da 33 cl. Ampia, infine, l'offerta di optional – oltre a quelli già menzionati montati sull'autobus in prova,



come la connessione Wi-fi, le prese USB e quelle elettriche da 220 V - selezionabili per la personalizzazione del veicolo e degli allestimenti interni: dalla telecamera per la hostess alla macchina per il caffè, fino ai cerchi in lega leggera Alcoa Dura Bright per i pneumatici 295/80 R 22.5.

TUTTO SOTTO CONTROLLO

Il posto conducente offre un'ampia visibilità anteriore e laterale. La strumentazione prevede una console centrale, con uno schermo multifunzione per la visualizzazione dei diversi menu con i parametri operativi del veicolo, e una serie di strumenti analogici. Ben posizionati e chiaramente visibili – sulla sinistra del conducente – sono i tre tasti di azionamento (D= Drive, cioè marcia in avanti, R=Rear, retromarcia e N= Neutral, folle) del cambio automatizzato Astronic 12AS2001 a 12 rapporti (con l'ultima marcia in overdrive), abbinato al motore Cursor 9 Euro VI di 8,7 litri di cilindrata da 400 Cv e 1.700 Nm di coppia massima. Nel cluster alla destra del conducente, facilmente raggiungibili dal posto guida, si trovano i comandi dell'impianto di climatizzazione, il tachigrafo digitale e lo schermo del sistema di navigazione. Quest'ultimo riproduce anche le immagini riprese dalla telecamera posteriore quando viene innestata la retromarcia. Sulla destra del piantone dello sterzo è posizionata la leva multifunzione che serve per l'attivazione del sistema di controllo adattativo della velocità di crociera (ACC), per i passaggi di rapporto quando il cambio automatizzato è in modalità sequenziale e per i sistemi di rallentamento secondari. Sul veicolo provato, oltre al freno motore tradizionale, è presente un rallentatore idraulico integrato al cambio (Intarder).

VERSO IL PASSO DEL TURCHINO

Il percorso scelto per la prova del Magelys si snoda da Milano a Pavia lungo strade statali, per poi imboccare a Casei Gerola l'autostrada A7 Milano-Genova e quindi la A26 verso il passo

del Turchino. Nel tratto iniziale del test fra Milano e Pavia il Magelys dimostra le proprie doti di manovrabilità sullo stretto, in corrispondenza delle numerose rotatorie di raggio ridotto incontrate durante gli attraversamenti dei centri urbani. Sono situazioni che richiedono una buona visibilità antero-laterale per evitare di toccare con i pneumatici i cordoli dei marciapiedi. Sulla A 26, nella salita che porta verso il passo del Turchino, il Cursor 9 da 400 Cv si mantiene senza sforzo attorno ai 1.100 giri/minuto, nella sezione inferiore della zona verde del contagiri, dove minori sono i consumi di carburante. I cambi marcia (fra la decima e la dodicesima), fluidi e impercettibili, sono ridotti al minimo. Il merito va all'elasticità del propulsore e alle sue caratteristiche di erogazione della coppia ai bassi regimi. Diretto e preciso è lo sterzo – basato sulla scatola guida ZF 8098 - che non richiede correzioni aggiuntive nei tratti più tortuosi del percorso. In discesa si apprezzano le prestazioni dell'impianto frenante a controllo elettronico (EBS) con controllo della stabilità (ESP) e funzione antibloccaggio delle ruote (ABS). Tuttavia, nella maggior parte delle situazioni di guida, come sulla discesa dal passo del Turchino verso la A10 Genova-Savona, è sufficiente utilizzare il freno motore a decompressione e il retarder idraulico a 5 posizioni per stabilizzare la velocità del veicolo. In tutte le condizioni di marcia si apprezza la grande silenziosità di funzionamento del Cursor 9 Euro VI, fattore che contribuisce ad accrescere il comfort di bordo dei passeggeri. Infine, una nota sui controlli di routine dei livelli dei fluidi. Sono semplificati dalla razionale disposizione dei serbatoi all'interno del vano motore.

I SEGRETI DEL CURSOR 9

Il Cursor 9 montato sul Magelys è un sei cilindri in linea di 8,7 litri di cilindrata a quattro valvole per cilindro, dotato di sistema d'iniezione common rail e di turbocompressore a geometria variabile (VGT). Il VGT permette di velocizzare la risposta del propulsore di fronte a una richiesta di maggiori prestazio-



In alto a sinistra, il Magelys durante il test. In alto destra, gli interni e, sopra, il vano motore

ni da parte del conducente, riducendo al minimo l'intervallo di tempo per incrementare la coppia motrice. Come tutti gli altri motori della serie Cursor, anche il Cursor 9 adotta l'esclusivo sistema HI-SCR brevettato da FPT Industrial, che fa a meno del dispositivo di parziale ricircolo dei gas di scarico (EGR) in camera di combustione. Il sistema HI-SCR, inoltre, non richiede radiatori di dimensioni maggiorate e prevede la rigenerazione solo passiva del filtro anti-particolato (DPF). A valle del propulsore sono previsti, in sequenza, il catalizzatore ossidante (DOC), il filtro anti-particolato (DPF), il dosatore per l'urea necessaria all'abbattimento degli ossidi di azoto, il catalizzatore SCR e un catalizzatore finale (CUC) per eliminare l'ammoniaca in eccesso.

LE PRINCIPALI CARATTERISTICHE TECNICHE

- Modello: Magelys
- Lunghezza: 12,8 m
- Posti: 46+1+1
- Motore: Iveco Cursor 9 Euro VI
- Disposizione: 6 cilindri in linea
- Cilindrata: 8,7 litri
- Potenza massima: 400 Cv a 1.600 giri/min.
- Coppia massima: 1.700 Nm a 1.250 giri/min
- Cambio: ZF Astronic 12 AS 2001 robotizzato
- Marce: 12
- Volume bagagliere: 10,3 m³
- Sospensioni: pneumatiche integrali
- Pneumatici: 295/80 R 22.5

I PRINCIPALI PLUS DI PRODOTTO

- I principali plus di prodotto
- Comfort e silenziosità di marcia
- Elevate prestazioni della catena cinematica
- Motore Cursor 9 senza EGR e con filtro a rigenerazione solo passiva
- Posto di guida ergonomico
- Ricca dotazione di dispositivi di sicurezza attiva e passiva
- Connettività a bordo
- Design innovativo
- Vasta offerta di optional per la personalizzazione dell'allestimento
- Elevata luminosità interna
- Aria condizionata integrata a tetto ad elevata potenza



VINCONO GLI EROI DEL TERREMOTO

Assegnato al Corpo nazionale italiano dei Vigili del Fuoco il Conrad Dietrich Magirus Award e il titolo di Squadra internazionale dei Vigili del Fuoco 2016 per gli interventi nelle regioni della penisola colpite dal sisma

di Giorgio Garrone

È andato al Corpo nazionale italiano dei Vigili del Fuoco, per gli interventi di soccorso nelle aree terremotate del Centro Italia, l'ambito premio Conrad Dietrich Magirus Award, il cosiddetto "Oscar dei Vigili del Fuoco", assegnato recentemente in Germania dalla Magirus, brand di CNH Industrial leader di mercato nella costruzione di mezzi antincendio. Il successo del team tricolore è stato completato dal titolo di Squadra internazionale dei Vigili del Fuoco 2016, conferito di fronte a un pubblico di oltre 700 Vigili del Fuoco invitati al Centro Congressi di Ulm. I premi sono attribuiti ogni anno da una giuria specializzata e dal pubblico che vota online per gli interventi più significativi nell'ambito delle operazioni di soccorso e antincendio. Fra i tre migliori team si sono

classificati il dipartimento dei Vigili del Fuoco di San Paolo, in Brasile, e quello di Altenmarkt, in Austria (nei pressi di San Gallo), un paese che conta solo 840 abitanti. Il premio Squadra nazionale dei Vigili del Fuoco 2016 è andato al Corpo volontario dei Vigili del Fuoco di Lehrte in Bassa Sassonia (Germania) per un impegnativo intervento d'emergenza sull'autostrada A2. Il Corpo volontario dei Vigili del Fuoco di Erkrath in Renania Settentrionale-Vestfalia (Germania) è stato, invece, insignito del Premio speciale per l'impegno sociale. "I Vigili del Fuoco danno un contributo enorme alla nostra società - ha affermato nel discorso di benvenuto Marc Diening, CEO di Magirus. I vincitori del Conrad Dietrich Magirus Award 2016 sono i rappresentanti di centinaia di migliaia di uomini e donne che, in tutto il mondo, mettono a rischio la propria vita ogni giorno".

UN PREMIO CHE RENDE ONORE A IMPEGNO E CORAGGIO

Anche Dany Cotton, ospite d'onore della cerimonia, ha voluto rendere omaggio ai suoi colleghi. "Le candidature – ha affermato – evidenziano gli elevati requisiti fisici e mentali richiesti dal lavoro dei Vigili del Fuoco. Sono lieta che il premio Conrad Dietrich Magirus renda onore a questo impegno". Il primo gennaio di quest'anno Dany Cotton è stata nominata Commissario dei Vigili del Fuoco di Londra, una città che con oltre 103 stazioni e più di 6.000 operatori specializzati rappresenta uno dei maggiori dipartimenti di Vigili del Fuoco al mondo. È la prima donna chiamata a dirigere l'organizzazione della capitale del Regno Unito. L'edizione di quest'anno del Conrad Dietrich Magirus Award è stata presentata da due operatori che si sono distinti per il coraggioso intervento di soccorso nella grotta di Riesending nei pressi di Berchtesgaden nel 2014: Klemens Reindl del Soccorso Alpino Bavarese e Marko Budić del Soccorso Alpino Croato. Insieme ai rispettivi team e ad altri 700 volontari hanno preso parte a una delle più imponenti operazioni di soccorso alpino mai effettuate in Germania. Dopo undici giorni di duro lavoro sono riusciti a portare in salvo lo speleologo tedesco Johann Westhauser, gravemente ferito, recuperandolo a una profondità di oltre 1.000 metri. Il Conrad Dietrich Magirus Award, arrivato alla sua quinta edizione, è oggi considerato l'Oscar dei Vigili del Fuoco. Alla gara di Ulm hanno partecipato, presentando spesso missioni ad alto rischio, più di cento dipartimenti di Vigili del Fuoco in rappresentanza di città e comuni della Germania oltre che di altri Paesi d'Europa, Sud America, Asia, Oceania e Medio Oriente. La selezione delle candidature è stata effettuata da una giuria di esperti composta da Michel Bour, Segretario Generale della CTIF, la Federazione Internazionale dei Servizi Antincendio e di Soccorso, Ann Marie Knegt, Direttrice della rivista inglese Fire and Rescue, Hermann Kollinger della rivista specializzata dei Vigili del Fuoco austriaci Brennpunkt, Piotr Pajor, Vice Presidente di Firemax Sp. z o.o. in Polonia e Tristan Reitz della Magirus. Le candidature sono state quindi proposte online e sottoposte al voto del pubblico del web. Sono risultati vincitori i team che si sono aggiudicati il maggior numero di voti sia dalla giuria specializzata che dai votanti online. Si sono imposte nettamente le squadre italiana e quella tedesca della Bassa Sassonia che, oltre a ricevere l'ambita statuetta di Conrad Dietrich Magirus, hanno ottenuto ciascuna un viaggio premio per dieci membri presso il dipartimento dei Vigili del Fuoco più famoso al mondo, quello della città di New York.

CONTA IL LAVORO DI SQUADRA

Le missioni di soccorso dei tre team finalisti hanno destato notevole impressione. Gli italiani, vincitori del titolo, hanno fornito una testimonianza esemplare di eccezionale lavoro di squadra. Il 24 agosto 2016 un terremoto di magnitudo 6,2 ha distrutto diversi paesi dell'Italia centrale. Numerose persone dovevano essere estratte dalle macerie e in circa 40 mila furono tratti in salvo. Le squadre di oltre 12 regioni, così come quelle di grandi città quali Roma, Arezzo, Bologna, Venezia e Pescara, giunsero nell'area colpita dal sisma per offrire il loro supporto. Entro il 22 settembre, le squadre d'intervento avevano effettuato ben 26.251 operazioni di soccorso. Il Corpo Volontario dei Vigili del Fuoco di Altenmarkt, in

Austria, ha dovuto gestire un esteso incendio in una fonderia di magnesio, con numerose esplosioni. Due componenti rimasero feriti ma, alla fine, l'incendio fu domato con successo. Anche il Dipartimento dei Vigili del Fuoco di San Paolo del Brasile si è trovato ad affrontare il difficile incendio in un impianto industriale, dove erano stivati numerosi container di dicloroisocianurato di sodio, sostanza altamente infiammabile usata in detersivi e disinfettanti, capace di rilasciare, bruciando, rilevante quantità di fumi tossici. Per oltre due giorni, i Vigili del Fuoco brasiliani hanno lottato fianco a fianco con i servizi antincendio dello stabilimento per estinguere il pericoloso focolaio. Oltre all'Oscar dei Vigili del Fuoco, è stato conferito a Ulm un "Premio speciale per l'impegno sociale" a livello nazionale. Ad ottenere il riconoscimento è stato il Corpo volontario dei Vigili del Fuoco di Erkrath (Germania), i cui membri hanno raccolto donazioni per l'Orfanotrofio Regenbogenland di Dusseldorf, richiamando i passanti in numerose cittadine grazie a un veicolo antincendio dipinto di rosa. Il team tedesco, oltre all'ambita statuetta, si è aggiudicato un weekend presso il Centro di Eccellenza Antincendio Magirus di Ulm, nel cui ambito è previsto un corso di formazione all'Accademia per Vigili del Fuoco dell'azienda. Anche nel 2016 il Conrad Dietrich Magirus Award è stato patrocinato da note aziende del settore delle attrezzature antincendio. ENDRESS Elektrogerätebau, DÖNGES e LUKAS/VETTER hanno dato il loro sostegno in tutte le fasi della competizione, dall'annuncio all'invio delle candidature fino alla cerimonia finale di premiazione a Ulm.



Nella pagina a fianco, una fase della cerimonia di premiazione del Conrad Dietrich Magirus Award. Sopra, Dany Cotton, Commissario del Vigili del Fuoco di Londra



**Nata nel 1966
come Fiat Cavi,
Centro
Assistenziale
Veicoli
Industriali,
l'officina Iveco
annessa
al piazzale
OK Trucks
di Piacenza
si occupa oggi
di assistenza
tecnica,
di revisioni
motori,
preparazione
e consegna
di veicoli nuovi,
in particolare
degli Stralis
NP LNG,
e molto altro
di Giorgio Garrone**

SEMPRE AL PASSO COI TEMPI

Oltre cinquant'anni di storia sempre al passo con i tempi, grazie alla capacità di sviluppare e aggiornare il know-how del personale per adattarlo all'evoluzione tecnica dei camion e alle mutate esigenze del settore del trasporto. È questo il percorso seguito dall'officina annessa al Centro Iveco OK Trucks di Piacenza, che ha aperto i battenti nel 1966 con la ragione sociale di Fiat Cavi, Centro Assistenziale Veicoli Industriali. I tempi, dal punto di vista economico, erano propizi per gli investimenti e per il varo di nuove attività produttive e commerciali, poiché la fase di ripresa dell'Italia, iniziata l'anno precedente, si era rafforzata nel '66, grazie alla ripartenza della

domanda interna e all'aumento della produzione industriale. A metà degli anni '60 – un'epoca che appare così distante dalla realtà di oggi – il salario medio di un dipendente era di 86mila lire al mese, un biglietto del tram costava 50 lire, come un quotidiano, mentre ci volevano 60 lire per un caffè. Il Centro Assistenziale di Piacenza inizia, da subito, a lavorare in stretta collaborazione con alcune fra le più importanti realtà pubbliche italiane, fra le quali la Snam e la Municipalizzata di Firenze. Quest'ultima fu aiutata nel ricondizionamento del parco autobus, gravemente danneggiato dalla tragica alluvione dell'Arno del 4 novembre 1966. Il primo cambio d'identità risale al 1975, l'anno della fondazione di Iveco. Nel 1992 ha inizio la storia del Centro Usato – ora ribattezzato





Nella pagina a fianco, il team Iveco di Ok Trucks a Piacenza, guidato da Ferruccio Bocciarelli, Italy UTC & Workshop Manager. A fianco, una foto storica dell'impianto

OK Trucks - che, nei primi dodici mesi d'attività, gestisce la compravendita di un centinaio di camion di seconda mano. Nel 1998, con la crescita del business dei mezzi d'occasione, testimoniata dagli oltre 800 veicoli venduti, viene inaugurata la sede satellite di Bari, che ancora oggi fa parte del network Iveco dell'usato. Nell'agosto del 1999, l'officina e l'annesso centro usato vengono danneggiati da una tromba d'aria, abbattutasi nell'area di Piacenza. Grazie allo sforzo delle maestranze, la normale attività lavorativa riprende dopo solo sei mesi.

TANTE ATTIVITÀ DIVERSIFICATE

Oggi l'officina (con il piazzale OK Trucks), che si trova in una posizione strategica nelle vicinanze dello svincolo autostradale di Piacenza Sud nel punto d'intersezione dell'autostrada del Sole A1 con la A21, si estende - su una superficie di 28mila metri quadri. I 46 addetti si occupano di un ampio ventaglio di attività, che spazia dalla revisione e test dei motori all'assistenza tecnica, dall'applicazione ai veicoli di optional specifici alla preparazione e consegna di camion di nuova fabbricazione, con un focus particolare sui Nuovi Stralis NP LNG grazie alla vicinanza con la stazione di rifornimento ENI di metano liquefatto. L'officina fornisce, inoltre, un supporto di manodopera specializzata per tutti gli stabilimenti Iveco in Italia, da Suzzara a Torino, da Bolzano a Brescia. L'evoluzione negli anni dell'officina è testimoniata dalle parole di Massimo Magistrali, Capo-officina della struttura di Piacenza, con un passato da camionista e da tecnico specializzato. "Sono entrato nell'organico del centro come operaio - ricorda Magistrali - nel gennaio del 1982, all'età di 25 anni. Nel 1991 sono diventato collaudatore, poi capo-squadra e, infine, nel 2004 Capo-officina. Negli anni '80, un'epoca in cui l'elettronica sui camion non esisteva ancora, lavoravano a Piacenza collaudatori, meccanici, pompisti

ed elettricisti. Gli interventi sui camion riguardavano la manutenzione di cambi e motori, la messa a punto delle pompe d'iniezione, rigorosamente di tipo meccanico, la revisione dei dischi frizione (allora si revisionavano) e le verifiche agli impianti frenanti. Erano attività che richiedevano tempo e un cospicuo impiego di manodopera. Per sostituire i freni di una motrice due specialisti dovevano lavorare un'intera giornata. Avevamo molti clienti del Sud d'Italia, poiché Piacenza era per loro una località di passaggio nei tragitti dal Mezzogiorno alle principali città del Nord e viceversa. La rivoluzione - conclude Magistrali - è arrivata a metà degli anni '90, con il debutto dell'elettronica sui veicoli. Adesso è tutto diverso. Ma, indipendentemente dal tipo di lavoro, mi ha accompagnato negli anni la volontà di svolgere al meglio il mio compito e di risolvere le problematiche, in un'ottica di gioco di squadra". "La realtà di oggi del nostro centro d'assistenza - spiega Giacomo Signaroldi, Responsabile del Workshop di Piacenza - ci vede in prima linea su molti fronti del service: dalla preparazione dei veicoli a gas, sfruttando la vicinanza con la stazione di rifornimento dell'LNG realizzata dall'ENI, alle riparazioni in garanzia, dalla revisione e prova dei motori al ricondizionamento dei ponti degli autobus, fino al completamento di allestimenti particolari per i camion, solo per citare alcune attività". Lo spirito che anima il personale del workshop e quello di OK Trucks è sintetizzato da Ferruccio Bocciarelli, Italy UTC & Workshop Manager: "Questo cento è un esempio di virtuosismo, di saper cambiare e portare avanti il know-how, facendolo sviluppare ed adattandolo alle richieste di un mercato in continua evoluzione. Con i 'miei' ragazzi amo citare una frase, che può essere considerata la nostra regola quotidiana. 'Ciò che vi ha portato fino qui, non serve a portarvi fino lì. In una moderna azienda automotive, penso sia particolarmente calzante".



LA RETE SI SPECIALIZZA

Con la creazione delle officine a elevata specializzazione della rete Truck Station, dislocate in Europa lungo le principali vie di comunicazione, Iveco offre un servizio efficiente e di alta qualità a chi guida un camion pesante

di Valeria Tazzetti

L'attenzione per il cliente non è solo una questione commerciale. In quest'ottica Iveco ha creato le Truck Station, una realtà concreta per la propria rete di concessionarie e di officine autorizzate. Si tratta di un'iniziativa volta a garantire un servizio dedicato e altamente qualificato per rispondere alle esigenze specifiche di chi è alla guida un mezzo pesante in Europa. Il nuovo assetto della rete prevede 250 Truck Station in tutta l'Unione Europea, di cui 56 in Italia. Per avvalersi del titolo di Truck Station, i punti d'assistenza devono soddisfare una serie di rigidi standard qualitativi che riguardano tutte le aree di business, tra cui la formazione di personale esperto, l'orario di apertura prolungato e un efficiente flusso logistico di approvvigionamento dei ricambi. Grazie a queste strutture assistenziali sarà, inoltre,

possibile usufruire della formula Uptime Guarantee, il servizio che Iveco riserva a tutti i clienti dei nuovi Stralis XP o NP, i campioni di TCO₂. I nuovi Stralis potranno, infatti, accedere a una corsia preferenziale, che darà loro la precedenza nel ricevere il supporto tecnico necessario. Le Truck Station, oltre alla consueta assistenza offerta dalle officine Iveco, si occupano anche degli interventi di manutenzione degli pneumatici e dei servizi di lavaggio.

TANTI SERVIZI PER LA CLIENTELA

Inoltre, le Truck Station hanno stipulato accordi con hotel locali per garantire una sistemazione confortevole ai clienti, oltre che un servizio di transfer da e verso la concessionaria. Per assicurare il mantenimento di questi livelli di servizio, ogni Truck Station verrà sottoposta a un audit annuale per rin-



GUARDA
IL VIDEO

novare e confermare la propria certificazione. Le Truck Station di tutta Europa adottano un orario d'apertura prolungato, garantendo ai conducenti la possibilità di contattarle mediante il numero gratuito del servizio Iveco Assistance Non-Stop, l'applicazione Iveco Non-Stop, oppure con l'ausilio dei sistemi telematici di bordo del veicolo. Utilizzando il Dealer Locator di Iveco dal proprio smartphone o tablet è possibile ottenere indicazioni per raggiungere la Truck Station più vicina, mediante la geo-localizzazione della posizione del conducente e la funzione di navigazione. "La nostra ambizione – ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President - è quella di fornire ai nostri clienti il massimo livello di servizio, oltre che di mantenere la promessa contenuta nella formula Uptime Guarantee. Con le Truck Station vogliamo creare una rete assistenziale specializzata per i clienti che utilizzano i mezzi pesanti sui principali corridoi di trasporto europei. Attualmente, stiamo trasformando altri centri di assistenza in Truck Station, in modo da raggiungere le 250 strutture operative in tutta Europa".

NASCE A BUCCINASCO UNA NUOVA TRUCK STATION

È stata recentemente inaugurata a Buccinasco, in provincia di Milano, una nuova Truck Station. La struttura nasce dall'unione di due importanti realtà professionali già esistenti e radicate sul territorio, la Milano Industrial, concessionaria Iveco che opera nel settore della vendita e riparazione di veicoli industriali e commerciali da oltre trentacinque anni, e le Officine Visentin, attive nella riparazione dei veicoli industriali dell'area a nord di Milano dai primi anni '70. Il nuovo impianto è il risultato di un grande progetto imprenditoriale che unisce competenze e professionalità storicamente riconosciute al servizio dei clienti. Alla cerimonia d'inaugurazione hanno partecipato Mihai Daderlat, General Manager Mercato Italia, in rappresentanza di Iveco, personalità istituzionali del territorio, tra cui il Sindaco di Buccinasco Giambattista Maiorano, l'Assessore al Commercio Ottavio Baldassarre e il Comandante della Polizia locale Matteo Lai. La sede è situata in prossimità della tangenziale ovest di Milano e dell'imbocco dell'autostrada A7 Milano-Genova, in posizione strategica per il flusso del traffico pesante. Si tratta di un insediamento moderno e razionale di 16.000 m², di cui 14.000 m² dedicati all'esposizione esterna, 2.000 m² all'officina, 800 m² al magazzino ricambi e oltre 1.000 m² agli uffici direzionali, di ven-

dità e amministrativi. La Truck Station di Buccinasco è un centro dotato di attrezzature all'avanguardia, in grado di offrire un'assistenza completa e tempestiva a tutti i veicoli impiegati nel trasporto merci e una consulenza commerciale a 360°. Il team della nuova struttura sarà composto da oltre 20 addetti, che si occuperanno di tutte le problematiche del "service". I tecnici d'officina parteciperanno, in modo costante e continuativo, a programmi di formazione e a corsi d'aggiornamento, per assicurare un servizio tempestivo ed efficiente. Grazie alla presenza di cinque funzionari commerciali, la nuova Truck Station è in grado di fornire una risposta a tutte le esigenze, sia per gli aspetti tecnico-riparativi, sia per le problematiche legate alla vendita e all'allestimento dei veicoli nuovi e usati.

Con il servizio "On Site", Milano Industrial e Officine Visentin raggiungeranno a domicilio i propri clienti con veicoli attrezzati a carri soccorso e i carri officina, operativi 24 ore su 24. Risposte immediate e interventi professionali e tempestivi sono l'impegno preso nei confronti dei clienti Iveco. Nei prossimi mesi, saranno operativi anche altri servizi complementari, come la consulenza per il disbrigo delle pratiche automobilistiche e i corsi di aggiornamento e formazione per gli operatori del trasporto. La nuova sede di Buccinasco si aggiunge ai sette punti vendita, ai cinque magazzini ricambi e ai 40 punti di assistenza attivi nelle province di Milano, Pavia, Varese, Como, Lecco e Sondrio della concessionaria Milano Industrial, uno dei gruppi più importanti del settore dei veicoli industriali in Italia.

Nella pagina a fianco,
l'insegna di una
Truck Station.
Sotto, l'inaugurazione
dell'impianto
di Buccinasco,
in provincia di Milano





DALL'EUROPA E DALL'AFRICA

Il Presidente della Repubblica Francese Françoise Holland visita lo stabilimento di Annonay di Iveco Bus. All'European Motor Show di Bruxelles in mostra l'intera gamma Nuovo Daily Euro 6. Lo stabilimento Iveco di Madrid si aggiudica l'Oro nell'ambito del World Class Manufacturing. In Sudafrica CNH Industrial inaugura un nuovo programma di formazione giovanile TechPro2

di Sara Buosi



Le notizie di questa puntata di Iveco nel mondo, la rubrica che *Camion&Servizi* dedica alle novità della 'galassia' del gruppo CNH Industrial, provengono dall'Europa e dall'Africa. Ad Annonay, il Presidente della Repubblica Francese, accolto da Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha visitato lo stabilimento di Iveco Bus, mentre all'European Motor Show di Bruxelles il Nuovo Daily Euro 6 ha messo in risalto la versatilità della propria offerta di prodotto. Ottime notizie da Madrid, dove lo stabilimento Iveco ha conseguito il livello Oro nell'ambito dell'iniziativa World Class Manufacturing per la gestione integrata dei processi produttivi. Infine, il programma di formazione TechPro2, lanciato in Sudafrica da CNH Industrial, focalizzato quest'anno sulla tecnologia dei motori.

FRANCIA: VISITA D'ECCEZIONE AD ANNONAY

Lo stabilimento di Annonay (Francia) di Iveco Bus, brand di CNH Industrial, ha ricevuto la visita del Presidente francese Francois Hollande, che ha così reso omaggio alla storia ultracentenaria dell'impianto, oggi unico in Francia per la produzione di autobus e pullman. Francois Hollande ha potuto osservare da vicino i processi manifatturieri e apprendere così i principi base e l'applicazione del programma World Class Manufacturing di CNH Industrial. Lo stabilimento ospita due linee produttive, una dedicata agli autobus e una ai pullman, in particolare al Magelys, eletto "Coach of the Year" (Pullman dell'Anno) nel 2016. Il Presidente ha visitato quella per gli autobus, in grado di produrre gli Urbanway così come il modello top di gamma Crealis, disponibile nelle versioni CNG (a gas naturale compresso), a biometano o ibrido, tra-

zioni alternative che oggi rappresentano oltre il 50% della produzione e che rendono Iveco Bus leader in questo campo. Hollande ha ringraziato i dipendenti del sito per la loro dedizione a una attività industriale di alto livello e ha ricordato le politiche dell'attuale amministrazione, che hanno favorito il successo di questo segmento industriale, anche in termini di esportazioni. Il supporto delle istituzioni francesi ha portato a molti risultati positivi, inclusi i 151 autobus Crealis a gas naturale in circolazione oggi a Baku, in Azerbaigian, e i 350 Urbanway ad Astana, in Kazakistan, tutti prodotti ad Annonay.

BELGIO: IL NUOVO DAILY EURO 6 PROTAGONISTA A BRUXELLES

Iveco ha presentato, in occasione dello European Motor Show di Bruxelles, il pluripremiato Nuovo Daily Euro 6, mettendo in risalto la grande versatilità dei veicoli attraverso l'estesa gamma di versioni e configurazioni disponibili. La manifestazione, svoltasi presso il polo fieristico Bruxelles Expo,

era focalizzata sui commerciali leggeri, auto e moto. I Daily Hi-Matic con cambio automatico superveloce a otto rapporti, esposti in versione furgone con varie cubature di carico e nelle variante cassonata, sono stati fra i protagonisti del Salone.

SPAGNA: LO STABILIMENTO DI MADRID CONQUISTA L'ORO NEL WCM

Lo stabilimento Iveco di Madrid è il primo impianto di produzione del gruppo CNH Industrial a raggiungere il livello Oro nell'ambito del programma World Class Manufacturing (WCM) – uno degli standard più rigorosi a livello mondiale nel settore della produzione per la gestione integrata di stabilimenti produttivi e processi. Grazie a questo risultato, lo stabilimento ha raggiunto il vertice della classifica, in termini di eccellenza produttiva, tra i 64 impianti del gruppo in tutto il mondo. Pierre Lahutte, Iveco Brand President, ha commentato: "Siamo estremamente orgogliosi dello stabilimento di Madrid e di come sia riuscito a raggiungere il livello Oro del WCM. Si tratta di un grande successo, reso possibile dal lavoro di squadra, dall'impegno e dalla determinazione di tutto lo stabilimento. Abbiamo investito molto in questa struttura e, grazie agli sforzi di tutte le persone coinvolte nella produzione, siamo riusciti a rivedere completamente i processi di produzione. Il risultato è una garanzia di qualità eccellente per ogni veicolo che esce dallo stabilimento".



Nella pagina a fianco, il Presidente della Repubblica Francese in visita allo stabilimento Iveco Bus di Annonay. A fianco, un'immagine della catena di montaggio dell'impianto Iveco di Madrid. Sotto, lo stand di Iveco all'European Motor Show di Bruxelles



SUDAFRICA: PER I GIOVANI FORMAZIONE PROFESSIONALE AL TOP

TechPro2, l'iniziativa di formazione giovanile promossa a livello globale da CNH Industrial, vede la sua più recente implementazione a Johannesburg, in Sudafrica. Questa particolare edizione del programma è dedicata ai motori e, per questo motivo, offrirà sia lezioni in aula sia esercitazioni pratiche in un'officina tecnica dedicata. La cerimonia d'inaugurazione dell'iniziativa si è tenuta al "Don Bosco Educational Center" di Ennerdale, nei pressi di Johannesburg, dove si svolge il corso. Il programma vede in prima linea FPT Industrial, il brand internazionale di CNH Industrial dedicato ai motori, che fornirà materiali didattici e propulsori sia per generatori sia per applicazioni stradali. Oltre alla fornitura di macchinari per le esercitazioni pratiche, FPT Industrial ha sviluppato moduli di formazione on-line per erogare le informazioni di base sui motori oggetto del corso. La componente tecnico-specialistica del programma sarà erogata dal Dipartimento Tecnico locale di CNH Industrial. Il corso, della durata di un anno, sarà condotto da un insegnante locale. Una volta completato con profitto il corso di formazione, gli studenti riceveranno uno speciale attestato riconosciuto dal Governo sudafricano. Alla fine del corso saranno, inoltre, organizzati degli stage presso i concessionari FPT Industrial locali per offrire agli studenti la possibilità di maturare un'effettiva esperienza sul campo, preparandoli così al meglio per il mercato del lavoro.

Anche in queste prime battute del 2017, come già nel 2016, la locazione finanziaria risulta essere la giusta spinta per il rinnovamento di molte aziende italiane. Lo stipulato leasing relativo ai veicoli industriali, con un +19,3% in valore, si conferma quello con la dinamica migliore rispetto alle autovetture (+8,8%) e ai veicoli commerciali (+3,5%). Il 2016 si era concluso con un +50% per i veicoli industriali e un +26,7% sui veicoli commerciali a poca distanza dalle autovetture (+24,4%). Soprattutto per le PMI, gli strumenti agevolativi messi a disposizione dal Governo trovano nel leasing particolare vantaggio grazie alla sua durata, che può essere inferiore all'acquisto diretto del bene e ai benefici fiscali che sono tanto maggiori quanto più bassa è la quota di riscatto. L'investimento in innovazione attraverso il leasing favorisce le imprese a mantenersi tecnologicamente all'avanguardia, superando la tendenza al prolungamento dell'uso dei beni strumentali, che risentono dei deficit dovuti alla loro progressiva obsolescenza. Inoltre, il leasing consente la disponibilità immediata del bene senza intaccare la liquidità e si può avvantaggiare dei contributi agevolativi.

LE MISURE DELLA NUOVA SABATINI TER

Tra le misure a sostegno degli investimenti c'è la "Nuova Sabatini Ter", che prevede la concessione di finanziamenti, anche nella forma del leasing finanziario, per l'acquisizione da parte delle micro, piccole e medie imprese di beni strumentali nuovi. La misura è valida fino al 31 dicembre 2018 e il contributo erogato dal Ministero dello Sviluppo Economico è pari all'ammontare complessivo degli interessi calcolati al tasso del 2,75%, circa il 7,7% dell'importo dell'investimento. A tutto ciò è possibile abbinare il cosiddetto "Superammortamento". Questa misura, destinata ai titolari di reddito d'impresa e agli esercenti di arti e professioni, prevede una deduzione dalla base imponibile di IRES e IRPEF per il 140% dell'investimento, se effettuata fino al 31 dicembre 2017 oppure, fino al 30 giugno 2018, a condizione che entro il 31 dicembre 2017 il relativo ordine risultasse accettato dal venditore e sia avvenuto il pagamento dell'anticipo in misura pari ad almeno il 20% del costo. Il beneficio è pari a circa l'11% dell'importo dell'investimento.

SOLUZIONI SU MISURA PER TUTTA LA GAMMA DI PRODOTTO

È quindi il momento giusto per approfittare delle agevolazioni statali che corrispondono fino al 18% di benefici sull'investimento e scegliere Iveco con Iveco Capital. Iveco Capital ha, infatti, aderito alla Convenzione istituita dalla Cassa Depositi e Prestiti ed è soggetto abilitato all'erogazione di finanziamenti con contributo "Nuova Sabatini". Una volta scaricato il "modulo di domanda" dal sito del Ministero dello Sviluppo Economico, le imprese potranno quindi presentare le domande di contributo direttamente a Iveco Capital. Iveco Capital, inoltre, propone prodotti full service su tutta la gamma, che permettono di disporre di veicoli che mantengano valore nel tempo grazie ad un'offerta di servizi a prezzi convenienti e fissi nel tempo. È il caso di DAYLease, nato per il Daily, di MINILease per i Minibus e di STRALease. Quest'ultima soluzione, creata appositamente per lo Stralis, è un'offerta integrata e flessibile basata su solide collaborazioni con il brand e con le migliori compagnie di settore. Il canone onnicomprensivo permette al cliente di diluire

PRONTO A INVESTIRE NEL TUO BUSINESS?

È IL MOMENTO GIUSTO PER SCEGLIERE IVECO E APPROFITTARE DELLE AGEVOLAZIONI SUPERAMMORTAMENTO DEL 140% E NUOVA SABATINI.

FINO AL 18% DI BENEFICI SULL'INVESTIMENTO.

IVECO CAPITAL **IVECO**
Il tuo partner per un traguardo sostenibile

mensilmente i costi finanziari, assicurativi e di manutenzione relativi a tutta la durata del contratto. La struttura finanziaria, sempre arricchita dalla polizza incendio e furto, varia a seconda della durata - 36, 48 e 60 mesi - e del pacchetto Elements di manutenzione e riparazione scelto: 3XL, completo di tutte coperture, o 2XL, volendo escludere freni e frizioni. Il valore residuo finale, in linea con i valori di mercato, sarà adoperato al termine del contratto per cedere il veicolo in permuta con uno nuovo, riscattarlo o restituirlo.

C'È ANCHE LA LOCAZIONE OPERATIVA

Alternativa altrettanto interessante è la Locazione Operativa, assimilabile a un noleggio a lungo termine anche dal punto di vista fiscale. La caratterizzano l'assenza dell'anticipo e vantaggi fiscali superiori al leasing finanziario con la completa deducibilità del canone, inclusa la quota interessi ai fini IRAP e IRES. Il canone sarà onnicomprensivo e potrà prevedere servizi assicurativi, telematici e di manutenzione e riparazione. Inoltre la segnalazione sulla Centrale Rischii sarà relativa solo all'importo dei canoni, riducendo sensibilmente l'esposizione finanziaria del cliente rispetto al leasing. Il team professionale di Iveco Capital è una squadra in grado fornire queste e molte altre offerte. Grazie alla costante formazione interna e a strumenti di preventivazione on line, Iveco Capital è pronta a soddisfare anche la clientela più esigente, proponendo offerte finanziarie su misura. Iveco Capital è sempre di più accanto alle imprese e alla loro voglia di crescere.

ORGOGGIO ITALIANO

Come Giuseppe Viani, padroncino di Quattro Castella in provincia di Reggio Emilia, ha trasformato il proprio Iveco Stralis 570 in un camion unico al mondo, decorandolo con le immagini delle Freccie Tricolori

di Giorgio Garrone



Per chiudere in bellezza la propria carriera di autotrasportatore Giuseppe Viani padroncino di Quattro Castella (Reggio Emilia), in arte Zio Beppe, voleva un camion speciale. Un veicolo del quale parlare con gli amici, in grado di farsi notare su strada e ai raduni ma, soprattutto, che fosse la testimonianza del suo orgoglio di essere italiano. Il sogno di Beppe si è avverato con lo Stralis da 570 Cv acquistato a fine 2016 dalla concessionaria Iveco Evicarri di Bagno (Reggio Emilia), decorato con le immagini di un altro simbolo dell'Italia che vince, quelle della pattuglia acrobatica dell'Aeronautica Militare, le mitiche Freccie Tricolori. Il costruttore nazionale è nel DNA di Beppe che ha iniziato 27 anni fa la professione di trasportatore guidando, da dipendente, un Iveco 175.24 per poi passare al primo camion di proprietà, un trattore 190.36 e, successivamente, a un 190.42. E ancora Iveco è il predecessore del nuovo Stralis 570, un altro Stralis acquistato a fine 2002, questa volta con una motorizzazione da 540 Cv, che ha accumulato, senza particolari problemi, una percorrenza di ben 1,4milioni di chilometri. "Ho comprato il nuovo Stralis 570 – spiega Beppe – perché sono stato molto soddisfatto del precedente trattore – uno Stralis da 540 Cv – che non ha mai accusato malfunzionamenti al motore e al cambio, malgrado i tanti chilometri che ha 'macinato' nella sua lunga vita operativa. Così, è stato naturale scegliere un altro Stralis, grazie anche all'ottimo rapporto che si è instaurato negli anni con la concessionaria Iveco di riferimento, la Evicarri, e con l'officina autorizzata di zona, la Moretti & Cavazzoni di San Polo d'Enza, in provincia di Reggio Emilia". Come mai ha deciso di decorarlo? E perché ha voluto proprio le Freccie Tricolori? "È il camion con cui penso di chiudere la mia carriera di autotrasportatore. Perciò, volevo qualcosa di speciale. Il tema mi è stato suggerito dal decoratore, Ivan Cantarelli. Il quale, però, conoscendo la mia grande passione per le Lancia da rally, mi ha proposto, in prima battuta, le immagini della Delta Evoluzione e della S4. Poiché ho due Lancia in garage che posso ammirare tutti i giorni, ho lasciato a Ivan – che è un entusiasta di aerei – carta bianca nella scelta del soggetto. Così sono scaturite le immagini della pattuglia acrobatica dell'Aeronautica Militare". "Da appassionato di aeronautica - spiega Ivan Cantarelli, decoratore di Vignale (Parma) - le Freccie Tricolori erano e sono un soggetto a me molto caro. Sfortunatamente, non ho mai avuto occasione, in passato, di decorare un camion con le immagini della pattuglia acrobatica. Perciò, quando Beppe mi ha incaricato di abbellire suo nuovo Stralis lasciandomi piena libertà di scelta è stato come ricevere un regalo. Nell'arco di tre mesi ho aerografato



l'Aermacchi del solista – il numero 10, pilotato da Filippo Barbero – sul lato destro del camion, due aerei delle Freccie – a bordo di uno dei jet c'è il fotografo ufficiale - sul fianco sinistro dello Stralis e un primo piano del Capo-pattuglia sulla calandra frontale. Completa il tutto, un'immagine dell'intera formazione, realizzata sulla parete posteriore della cabina del trattore per evidenziare il logo Iveco. Infine, ma non sono opera mia, sono stati aggiunti gli inserti in acciaio inox tagliati al laser, in corrispondenza delle minigonne e dei parafranghi posteriori". Lo Stralis 570 viene utilizzato da Giuseppe Viani, che lavora come trazioneista per la Ruffini Trasporti di Canossa (Reggio Emilia), per il trasporto di materiali destinati all'industria cartaria, come cippato, pasta di legno e cellulosa, con percorrenze attorno a 550-600 chilometri al giorno. Le rotte principali vanno dalle località dell'Emilia Romagna verso tutto il Nord d'Italia, con particolare riguardo al Piemonte.

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

Lo Stralis 570 è stato venduto alla Autotrasporti Viani Giuseppe dalla concessionaria Iveco Evicarri. Operativa dal 1982, è attiva dal 2009 come dealer Iveco nelle aree di Modena e Reggio Emilia. Ha due sedi a Reggio Emilia (Bagno) e a Modena (La Graziosa - San Cesario) e una rete di 19 officine autorizzate per servire i clienti delle due province di riferimento in modo efficiente e capillare. Dispone, inoltre, di un nuovo magazzino ricambi a Rubiera. Evicarri vuole essere il partner ideale per tutti coloro che possiedono un veicolo industriale e commerciale, offrendo servizi a 360° attraverso le tre principali aree di business, la vendita, il post-vendita e i ricambi. Si pone, quindi come un vero e proprio centro servizi per l'autotrasportatore, con apparecchiature all'avanguardia e personale specializzato. La Evicarri è certificata UNI EN ISO 9001:2008.

Nella pagina a fianco, lo Stralis 570 superdecorato di Giuseppe Viani. Sopra, da sinistra a destra, il titolare della Ruffini Trasporti, azienda per la quale lavora come trazioneista Giuseppe Viani, Ivan Zafferi, Area manager della concessionaria Iveco Evicarri, il proprietario dello Stralis Giuseppe Viani, e Ivan Cantarelli, decoratore del veicolo

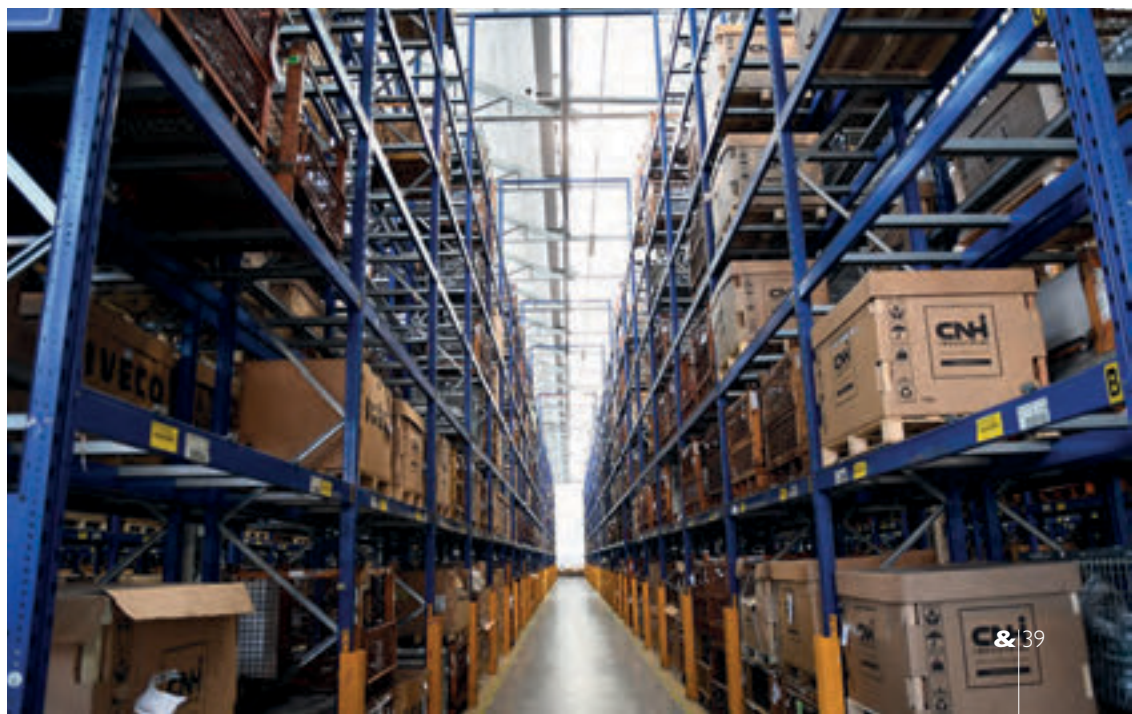


CORSA CONTRO IL TEMPO

Come il magazzino centrale di Torino gestisce la logistica dei ricambi Iveco e le spedizioni degli ordini urgenti e di quelli di stock in tutta Italia e altrove. L'organizzazione e gli strumenti per soddisfare le esigenze della clientela
di Elisa Galfrè

Dalla disponibilità dei ricambi, oltre che dall'efficienza dei servizi d'assistenza su strada, dipende il successo di un costruttore di camion. Ne è pienamente conscia Iveco, che ha investito molto nella logistica dei pezzi di ricambio per aumentare l'efficienza di tutta la catena distributiva e per garantire, con tempistiche ridotte al minimo, un elevatissimo tasso di disponibilità dei componenti in tutti i mercati dove il brand è presente. Uno dei pilastri di questo complesso sistema è rappresentato dal magazzino principale di Torino, verso il quale confluisce il 90% dei volumi delle parti distribuite nel network europeo di Iveco. Il Master depot del capoluogo piemontese, dove sono stoccati circa 130mila part number, riceve i ricambi provenienti dai fornitori esterni – sono 800-1.000 in tutto – e quelli realizzati presso gli altri stabilimenti di Iveco. I materiali in entrata, trasportati giornalmente da una cinquantina di camion scaricati dal mattino alle prime ore del pomeriggio nell'arco di 5 giorni la settimana, seguono due direzioni principali. Quelli già confezionati hanno un flusso più veloce e, una volta messi a scaffale, sono immediatamente disponibili per la spedizione. Ci sono, poi, i componenti che giungono al magazzino in contenitori industriali generici e che, per questa ragione, richiedono un ciclo di confezionamento interno, prima della spedizione al cliente finale. Le merci in entrata sono sottoposte a controlli di qualità da parte di personale specializzato di CNH Industrial, che verifica le corrispondenze dimensionali dei pezzi con le specifiche di progetto. Il Master depot di Torino serve, per gli ordini urgenti e per quelli di stock il mercato Italia, la Francia per i componenti dei camion e per le urgenze l'area della Costa Azzurra e la zona di Lione, i paesi dell'Africa e del Medio Oriente, nonché le nazioni al di fuori dell'EMEA, cioè la Turchia, la Federazione Russa, il Sudamerica e la Cina. L'impianto del capoluogo piemontese è affiancato da altri 5 magazzini del network europeo di Iveco, situati in Germania, Francia, Spagna, Regno Unito e Repubblica Ceca. Si tratta, però, di depositi che s'interfacciano direttamente con il cliente per gli ordini urgenti e per gli stock di prossimità. Nel complesso, i ricambi in uscita dal Master depot sono diretti per il 40% (in termini di volumi) verso altri magazzini Iveco, mentre il restante 60% è suddiviso, in parti uguali, fra il mercato Italia e gli altri mercati. Una parte dell'area occupata dal Master depot è riservata al magazzino automatico, che lavora il 55% circo delle linee d'ordine gestite dalla struttura di Torino. Vi sono stoccati i componenti fast-moving di piccole dimensioni, cioè quelli richiesti con maggior frequenza dal mercato, che vengono prelevati senza l'intervento di operatori da macchine a controllo computerizzato che si muovono lungo le

corsie di 110 m di lunghezza. Esistono, inoltre, aree del magazzino dedicate ai ricambi fast e medium moving di maggiori dimensioni (coprono il 25% circa del totale degli ordini), isole per gli slow moving (sono circa 25mila part number) e per i componenti dei veicoli fuori produzione, per i quali viene garantita la disponibilità in un arco temporale il 10-15 anni dopo la chiusura della catena di montaggio. Il Master depot dispone, infine, di un'area spedizione dalla quale partono circa 50 autoarticolati al giorno. La sequenza di carico prevede, nella prima parte della giornata, le combinazioni per il trasporto dei materiali degli ordini di stock, seguiti (dalla sera alle 2 del mattino) dagli autoarticolati con i ricambi urgenti. Per il mercato Italia, il limite ultimo per imputare un ordine per i ricambi (cut-off) è fissato alle 18,30, con consegna prevista per il giorno successivo entro le 8 del mattino, fatta eccezione per le regioni del Mezzogiorno. Iveco, nell'ottica di garantire la massima disponibilità dei ricambi, si è impegnata a consegnare, entro i limiti temporali di contratto, il 98,5% degli ordini urgenti. La distribuzione dei componenti viene effettuata in notturna presso le sedi delle concessionarie che, a loro volta, organizzano fino a 4 consegne giornaliere (2 al mattino e 2 al pomeriggio) verso le officine autorizzate. I dealer hanno l'obbligo di avere a magazzino l'85% dei ricambi più richiesti, per evitare di ricorrere con eccessiva frequenza agli ordini urgenti e ritardare la riparazione del veicolo. In quest'ottica Iveco utilizza uno strumento informatico, il PRIM, Parts Retail Inventory Management, per sottoporre a ciascun concessionario una proposta d'acquisto mirata di componenti di scorta. Per risolvere eventuali problematiche legate ai ricambi esiste, all'interno di Iveco, l'organizzazione DPS, Dealer Parts Support che si interfaccia con i concessionari e le officine per superare eventuali criticità. Nei casi d'emergenza, quando un camion è fermo in seguito a un'improvvisa avaria, il reperimento e la consegna dei ricambi subiscono un'ulteriore accelerazione. Il servizio Assistance non-stop (ANS 24) apre, infatti, una procedura VOR (Vehicle Off Road), che permette l'accesso a una corsia preferenziale per trovare e far giungere sul luogo del guasto, nel più breve tempo possibile e con ogni mezzo, il componente richiesto.





Etichettatura,
packaging
e marcature
sono
gli elementi
da osservare
per capire
se un ricambio
è contraffatto
oppure no.
I rischi
che si corrono
montando
sul proprio
veicolo
componenti
di dubbia
provenienza
di Xavier Lucas

OCCHIO ALL'ETICHETTA



ATTENZIONE!
QUESTO FILTRO
È CONTRAFFATTO!

È stato scoperto un filtro gasolio contraffatto!

La invitiamo a prestare particolare attenzione quando compra, vende o monta il Filtro Gasolio #1902138.



Può semplicemente identificare il prodotto contraffatto cercando gli elementi seguenti:

1. Il codice prodotto #1902138 non deve essere seguito dalla lettera "F".
2. Il Filtro Gasolio #1902138 originale viene prodotto in Cina: questa parte contraffatta è stata prodotta in Turchia.
3. Il packaging e il prodotto non rispettano la visual identity IVECO.
4. I testi presenti sul packaging e sulle parti di ricambio contraffatte sono in turco.

Il nostro servizio di Brand Protection è a vostra completa disposizione per approfondire e/o fugare ogni dubbio: brand-protection@cnhind.com

Si assicuri di utilizzare unicamente ricambi originali IVECO. Vendendo o montando un prodotto contraffatto, lei mette i suoi clienti ed i loro veicoli a rischio. Insieme, possiamo lottare contro la contraffazione e fornire ai nostri clienti la migliore qualità di prodotti e servizi.

Come nel mondo della moda e in molti altri settori merceologici, anche nel comparto automotive la contraffazione è un fenomeno in crescita. In particolare, sono in aumento le falsificazioni

che riguardano i ricambi per i mezzi di trasporto. Il problema, piuttosto diffuso in tutta Europa Italia inclusa, riguarda soprattutto due aspetti: l'utilizzo fraudolento dei marchi e le violazioni dei brevetti che proteggono i componenti. I ricambi contraffatti provengono soprattutto dalla Cina, da altri Paesi asiatici e dalla Turchia. I componenti maggiormente soggetti a tentativi di contraffazione sono le pastiglie e i dischi freno, i filtri dell'olio, i filtri di blow-by e i turbocompressori. Si tratta di elementi che, se montati sui camion, per noncuranza o in base a un errato conto economico, possono incidere negativamente sulla loro efficienza operativa e possono comportare l'immediata decadenza della garanzia riconosciuta dal costruttore del veicolo. Per cercare di distinguere un originale – CNH Industrial li chiama Genuine Parts – da un contraffatto bisogna osservare attentamente tre particolari: il packaging, l'etichetta e la marcatura. Nel caso di componenti di dubbia provenienza, è opportuno rivolgersi al servizio Brand Protection di CNH Industrial, indirizzando una email a brand-protection@cnhind.com. Le locandine riprodotte in queste pagine, che rientrano nell'ambito degli alert periodici indirizzati da IVECO alle concessionarie e alla rete delle officine, evidenziano le caratteristiche che hanno permesso di scoprire un contraffatto. Si tratta, in questo caso, di un filtro dell'olio di produzione turca (quelli originali sono fabbricati in Cina), con un codice prodotto errato, un packaging che non rispetta la visual identity di IVECO e con testi in turco sulla confezione e sul ricambio. La lotta alla contraffazione, per avere successo, richiede la collaborazione di tutti i soggetti coinvolti: dal costruttore dei ricambi – IVECO e tutto il gruppo CNH Industrial hanno intensificato l'impegno su questo versante da oltre un anno con il servizio Brand Protection – alle autorità preposte ai controlli doganali sulle merci di provenienza extra UE, dalla rete delle concessionarie e delle officine autorizzate fino alle aziende di trasporto. L'impegno di IVECO nel contrasto alla contraffazione trova riscontri anche nell'offerta dei ricambi originali della gamma Value Line, pensata per i veicoli di maggiore anzianità operativa e caratterizzata da prezzi di mercato decisamente competitivi.



Nella pagina di sinistra e a fianco, due locandine degli alert periodici, che evidenziano le caratteristiche dei ricambi contraffatti

ALLA CONVENTION DI VERONA, IMPEGNO PER LA SOSTENIBILITÀ E PER LA VICINANZA AL CLIENTE

Si è svolta a Verona, in occasione di Transpotec, la convention "Il futuro si fa strada", organizzata da IVECO Parts & Service mercato Italia, per informare e coinvolgere la rete autorizzata sulla sua filosofia per assicurare al cliente soluzioni su misura per ogni tipologia di veicolo e azienda e una costante attenzione alle sue necessità di assistenza e riduzione dei tempi di fermo macchina. Nel corso dell'incontro è stato analizzato l'andamento del mercato italiano dei ricambi che, durante il 2016, ha evidenziato una crescita del business del 4,9%. Di fronte a un pubblico composto da circa 600 partecipanti, fra dealer e officine autorizzate, Parts & Service ha, inoltre, illustrato le strategie per consolidare la propria leadership, che si fonda sulla proposta delle migliori soluzioni per i clienti e per la rete. Parts & Service ha confermato il suo impegno nella ricerca di soluzioni per ogni età e tipologia di veicolo, assicurando al cliente una scelta completa di linee di prodotto. L'offerta di ricambi comprende, oltre ai componenti originali certificati da IVECO, i rigenerati della serie Reman, che rappresentano la giusta alternativa per quei clienti che puntano alla riduzione dei costi senza incidere su qualità e prestazioni, e la Value Line, dedicata ai veicoli commerciali con più di 5 anni d'anzianità operativa. Parts & Service ha confermato anche l'impegno nella riduzione del TCO (Total Cost of Ownership), grazie a un approccio logistico che utilizza sette magazzini dislocati in Europa e un sistema di gestione degli ordini ricambi che consente di fornire i componenti richiesti nel minor tempo possibile. Vengono così ridotti i costi di fermo macchina, garantendo un adeguato stock. Con questo obiettivo IVECO dedica anche un team di oltre 150 persone in tutta Europa per soddisfare richieste urgenti di ricambi nell'ambito del servizio Vehicle Off Road (VOR).



I REGIONALI MANGIA CHILOMETRI

Grazie alle ultime tecnologie Powercoil, Infinicoil, Regenion e Carbion, ideate dal settore ricerca e sviluppo, le coperture regionali Michelin X Multi hanno percorrenze superiori del 15-20 per cento rispetto agli X MultiWay

di Giorgio Garrone

Ci sono novità di rilievo nel settore degli pneumatici per autocarro, destinati alle missioni di trasporto regionali. Michelin ha, infatti, recentemente introdotto sul mercato le coperture della gamma X Multi, sviluppate per associare il più basso costo chilometrico con un'aderenza al top in ogni condizione meteorologica, per tutta la durata della vita operativa. I nuovi pneumatici, che offrono percorrenze superiori del 15 - 20% rispetto alla serie Michelin X MultiWay, sono disponibili in quattro dimensioni chiave: due misure 315/70R22.5 - una per tutte le posizioni e una per l'assale motore - e due 385/55R22.5, una per l'asse sterzante ed una per gli assali trainati. La nuova gamma integra le ultime tecnologie nate dal settore Ricerca e Sviluppo di Michelin, Regenion, Infinicoil, Powercoil e Carbion. Inoltre un chip RFID, integrato in ogni nuovo pneumatico, semplificherà la gestione del parco-gomme delle flotte e dei magazzini. Questa gamma di "pneumatici connessi" garantirà l'accesso a molteplici servizi digitali, permettendo l'identificazione di ogni copertura e la tracciabilità delle operazioni effettuate. La tecnologia Powercoil, in particolare, designa una nuova generazione di cavi d'acciaio leggeri, ma di elevata robustezza. Rispetto alla gamma precedente, il pneumatico è quindi più leggero, più resistente e offre una resistenza al rotolamento inferiore. L'infinicoil è, invece, un filo d'acciaio continuo avvolto nel pneumatico, che conferisce stabilità per tutta la vita operativa, robustezza e resi-

stenza. Può raggiungere a una lunghezza di 400 metri. La tecnologia Regenion comprende una serie di elementi della scultura che si auto-rigenerano, chilometro dopo chilometro, grazie a tecniche di stampa 3D a metallo, per offrire alti livelli di aderenza per tutta la vita operativa, in qualsiasi condizione. Carbion, infine, è un materiale derivato da un processo innovativo di miscela di alcuni componenti del battistrada quando si trovano allo stato liquido. Il materiale ottenuto, di struttura omogenea, incide positivamente sulla prestazione chilometrica e sulla resistenza al rotolamento, permettendo così il risparmio di carburante. Come tutti gli pneumatici Michelin per autocarro, la gamma X Multi è stata sviluppata usando la carcassa Michelin di alta qualità, che permette la riscalpatura e la ricostruzione attraverso il processo

Michelin Remix. Questa prerogativa permette agli operatori del trasporto di ridurre ulteriormente i costi e l'impatto ambientale, sfruttando nel contempo tutto il potenziale del pneumatico. "I nuovi pneumatici Michelin X Multi offrono un'aderenza eccezionale e una durata decisamente migliore - ha affermato Serge Lafont, Direttore settore Autocarro di Michelin. Inoltre, allo stesso prezzo della gamma precedente, ribadiscono l'impegno di Michelin nell'offrire il miglior TCO (Total Cost of Ownership) ai propri clienti."

LA NUOVA GAMMA IN DETTAGLIO

Il MICHELIN X Multi F di nuova generazione è un pneumatico per assale sterzante, disponibile in 385/55R22.5. Sviluppato per ridurre i costi operativi



Multi F

nei trasporti regionali e nazionali, offre fino al 20% in più di potenziale chilometrico in rapporto al predecessore Michelin XFA Energy 385/55R22.5.

L'F dispone di una nuova mescola di gomme per il battistrada che permette di ridurne la profondità originale senza influenzare il potenziale chilometrico. Questa riduzione di profondità consente di ottenere una diminuzione dei movimenti del battistrada, determinando una riduzione dell'accumulo di calore e, quindi, dell'usura.

Inoltre, l'ampiezza della superficie del battistrada (6 mm in più del predecessore) contribuisce a migliorarne la durata di vita rispetto alla gamma precedente. L'effetto che ne deriva è l'ottimizzazione della zona di contatto del battistrada con la superficie stradale e un ulteriore rallentamento del tasso di usura.

L'X Multi per assale sterzante offre anche elevati livelli di sicurezza, soprattutto in condizioni meteorologiche difficili, grazie alla nuova mescola di gomme e alla presenza delle lamelle Delta nel battistrada. Rispetto al predecessore, le lamelle Delta migliorano la frenata e la tenuta in curva in inverno e sulle superfici scivolose. Inoltre, le lamelle sono allineate nel senso di rotazione del pneumatico per ottenere uno stato di usura uniforme dall'inizio del ciclo di vita, altro fattore di ottimizzazione della durata della copertura.

L'X Multi F è classificato B in termini di resistenza al rotolamento, secondo il sistema di etichettatura dell'Unione Europea.

Questo indica agli operatori che si tratta di uno degli pneumatici più performanti nella sua categoria, che permette, quindi, di ottimizzare il consumo di carburante.

VA BENE OVUNQUE

Il Multi Z è il pneumatico per tutti gli assali, disponibile come 315/70R22.5. Sviluppato per ridurre i costi operativi nei trasporti regionali e nazionali, offre fino al 15% in più di potenziale chilometrico in rapporto al suo predecessore.

Lo Z dispone di una nuova mescola di gomme nel battistrada, che permette di ridurne la profondità origina-



Multi Z



Multi D



Multi T2

le senza influenzare il potenziale chilometrico. Prestazione, questa, ottenuta con la tecnologia Regenion. In pratica, un insieme di elementi della scultura si auto-rigenerano chilometro dopo chilometro, grazie a tecniche di stampa 3D a metallo, che rivelano nuovi canali man mano che il battistrada si consuma.

Questi canali nascosti permettono di mantenere un ottimo livello di grip, trazione e sicurezza in un ampio spettro di condizioni atmosferiche durante tutta la vita del pneumatico, dal primo all'ultimo chilometro.

Il marcaggio 3PMSF indica la sicurezza di utilizzo di questa copertura in condizioni invernali, su strada innevata o ghiacciata.

BATTISTRADA PIÙ RIGIDO E SCULTURA PIÙ CHIUSA

L'X Multi D di nuova generazione è un pneumatico per assale motore, proposto come 315/70R22.5. Sviluppato per ridurre i costi operativi nelle missioni regionali e nazionali, offre fino al 20% in più del potenziale chilometrico in rapporto al suo predecessore.

Il Multi D, che ingloba le tecnologie Regenion e Powercoil, è dotato delle lamelle TowerPump, integrate nella struttura del battistrada. Si tratta di piccole lamelle tubolari, che facilitano l'evacuazione dell'acqua grazie a un'azione di pompaggio per migliorare l'aderenza su strada bagnata.

Un'altra caratteristica dell'X Multi D è il basso livello di rumorosità. La scultura del battistrada, compatta e rigida, combinata con una barriera antirumore in forma di rilievi in gomma collocati nei canali lungo la circonferenza esterna vicino alla spalla, riduce l'effetto "canna d'organo", che è la principale fonte di rumorosità del battistrada.

PIÙ SUPERFICIE, MAGGIORE RESISTENZA ALL'USURA

L'X Multi T2 è un pneumatico per assali trainati, in misura 385/55R22.5. Anche questa copertura, sviluppata per ridurre i costi operativi sui trasporti regionali e nazionali, offre fino al 20% in più di potenziale chilometrico rispetto al predecessore.

L'allargamento di 6 mm della superficie del battistrada rispetto al precedente modello migliora la durata del pneumatico e la resistenza all'usura.

L'X Multi T2 integra le tecnologie Regenion e Carbion.



protagonisti



NICOLI TRASPORTI SPEDIZIONI S.P.A.

VOGLIA DI INNOVAZIONE

Quaranta Nuovi Stralis XP da 460 Cv e un Nuovo Stralis NP da 400 Cv potenziano la flotta della società bergamasca, attiva soprattutto nella movimentazione di prodotti siderurgici e per il comparto dell'edilizia. Le ragioni della scelta dei camion di Iveco

di Giorgio Garrone

Q

uaranta Nuovi Stralis XP con motorizzazione da 460 Cv e un Nuovo Stralis NP con propulsore a gas naturale da 400 Cv sono recentemente

entrati in servizio presso la Nicoli Trasporti Spedizioni S.p.A di Albino (Bergamo).

I Nuovi Stralis, consegnati dalla concessionaria Iveco Auto Industriale Bergamasca di Dalmine (Bergamo), vanno a potenziare la flotta di oltre 200 mezzi della società orobica, attiva prevalentemente nella movimentazione di prodotti siderurgici e per l'edilizia, di prefabbricati e nel comparto dei trasporti eccezionali.

L'Auto Industriale Bergamasca, che opera da 1969 nella vendita e nell'assistenza dei mezzi di trasporto, dapprima con il marchio Fiat, poi con quelli di Iveco e di Fiat Professional, è diventata negli anni un punto di riferimento per la Nicoli, puntando su due fattori: la qualità dei prodotti e il livello dei servizi post-vendita, erogati direttamente o attraverso la rete delle officine autorizzate.

PERCHÈ SONO STATI ACQUISTATI

"Abbiamo scelto i Nuovi Stralis XP da 460 Cv – spiega l'ingegner Matteo Magoni, Responsabile del controllo di gestione della Nicoli – per molteplici ragioni. Prima di tutto per la positiva esperienza maturata, in termini di affidabilità e di costi di gestione, con i precedenti modelli. In secondo luogo, per la storicità del legame con il marchio Iveco e con la concessionaria di riferimento, l'Auto Industriale Bergamasca. Una concessionaria – ed è questa un'altra delle principali motivazioni d'acquisto – che offre servizi assistenziali di altissima qualità.

Il Nuovo Stralis NP con motorizzazione a metano s'inserisce, invece, nella linea strategica aziendale, che prevede una forte attenzione per tutto ciò che costituisce un fattore d'innovazione per il mondo del trasporto. Vogliamo provarlo in condizioni operative reali per capirne i plus di prodotto e decidere se verrà adottato in modo massiccio all'interno della flotta".

Come sono utilizzati i nuovi veicoli? Su quali tratte? Per quali missioni di trasporto? "I Nuovi Stralis XP – specifica l'ingegner Magoni – sono stati inseriti nei principali settori d'attività aziendali. Sono, cioè, adibiti alla movimentazione di prodotti siderurgici, per l'edilizia e al trasporto di prefabbricati, con percorrenze medie che raggiungeranno i 100mila chilometri l'anno.

I primi feedback degli autisti sono decisamente positivi, sia sotto il profilo del comfort di guida, sia dal punto di vista dei consumi di gasolio. Il Nuovo Stralis NP che, nell'arco di due mesi e mezzo ha accumulato una percorrenza di circa 25mila chilometri con piena soddisfazione da parte dei conducenti, viene invece adibito al trasporto di prodotti tessili sulla direttrice Milano-Bergamo".

La Nicoli Trasporti Spedizioni S.p.A è presente sul mercato dal 1970, anno in cui Pasqualino Nicoli, fonda la società. Ha sede in Albino, in provincia di Bergamo, ed opera prevalentemente sul territorio nazionale, nel settore del trasporto merci in conto terzi.

Nei primi anni di storia si è affermata come un'importante realtà nel trasporto di cereali e mangimi per poi, con l'ingresso in azienda dei figli, diventare una società leader nella movimentazione di pannelli coibentati, prefabbricati per la realizzazione di gallerie, prodotti siderurgici e materiale ferroviario. Tutto ciò, grazie all'acquisizione di alcune società della zona e attraverso la sottoscrizione d'importanti accordi commerciali con le principali aziende del settore.

La società, a conduzione familiare, ha continuato a percorrere la strada del successo con l'apertura, nel 2014, della sua prima filiale a Ravenna e, l'anno successivo, con l'acquisizione della Italsped di Udine, dove è stata aperta una seconda filiale.

L'espansione territoriale ha permesso alla Nicoli Trasporti S.p.A. di confermarsi, a livello nazionale, come una delle più importanti realtà del trasporto merci su gomma.

Nella pagina a fianco, il Nuovo Stralis NP a metano. Sotto, una panoramica della flotta aziendale



ALI TRASPORTI

IVECO FOREVER

Consegnato uno Stralis AS260S42 con cella frigorifera per il trasporto del latte confezionato alla Ali Trasporti di Alessandria, che vanta una fedeltà di 87 anni ai marchi Fiat, OM e Iveco. Com'è utilizzato il nuovo veicolo

di Giorgio Garrone



Q

uasi novant'anni di fedeltà ai camion italiani di Fiat, OM e poi, dal 1975, Iveco, e quarant'anni di consolidato rapporto con la concessionaria Iveco di riferimento, la CO.VE.MI di

Alessandria. Sono questi i record della Ali Trasporti di Alessandria, che ha recentemente ricevuto uno Stralis AS260S42 con cambio automatizzato Eurotronic, allestito con cella frigorifera per la movimentazione del latte dalla Centrale di confezionamento della città piemontese verso i centri logistici della Liguria e della Toscana. Lo Stralis a tre assi si aggiunge agli altri quattro camion della flotta aziendale, tutti impiegati nello stesso settore d'attività. L'evoluzione negli anni della Ali Trasporti è, come spesso accade in Italia, legata a una storia di famiglia. "Nel 1930 – ricorda Carlo Canepa, Responsabile della società alessandrina - mio zio Giulio Canepa sostituì il vecchio carro a cavallo con un Fiat 508 che, a quel tempo, rappresentava una vera e propria rivoluzione tecnologica. Aveva il cassone in legno, la trasmissione a catena, gli indicatori di direzione erano azionati via cavo e i fari funzionavano ad acetilene". Dagli esordi sul mercato del trasporto, l'azienda è cresciuta grazie alla dedizione e alla professionalità di Anselmo Canepa, padre di Carlo, del fratello Pietro e del cugino Aldo. Oggi, la gestione della Ali Trasporti è affidata, oltre che a Carlo, alla moglie Patrizia e al figlio Andrea. Che cosa ha spinto la società di Alessandria a rimanere fedele al costruttore nazionale? "Prima di tutto – spiega Carlo – l'orgoglio di essere italiano e di comprare italiano. Poi, l'affidabilità dei veicoli, i consumi davvero molto contenuti, la vicinanza con il concessionario di riferimento e il livello qualitativo e la capillarità della rete di assistenza Iveco. Fattori, questi ultimi, di cruciale importanza per il nostro business, poiché trasportiamo tutto l'anno prodotti deperibili che devono viaggiare senza interruzione in regime di temperatura controllata". Come viene utilizzato lo Stralis a tre assi recentemente acquistato? "L'AS260S42 trasporta, come gli altri veicoli della flotta, il latte fresco confezionato dall'impianto di produzione di Alessandria ai depositi secondari situati in Liguria e Toscana, con percorrenze giornaliere attorno ai 450 chilometri. Oggi questo è il core business nella nostra azienda mentre, fino al 2003, ci occupavamo della raccolta e della movimentazione del latte dalle stalle alla centrale di confezionamento, un ruolo che, in dialetto piemontese, è noto come bergé". Guardando alla storia più recente della Ali Trasporti, qual è stato il primo camion che ha comprato? "Si



è trattato di un 150.17 – ricorda Carlo Canepa - acquistato nel 1981. Poi, sono arrivati un 180.24, due 190.26 e due 190.36 (il primo comprato nel 1988) con il cambio Fuller Twin Splitter. E poi, Eurocargo, Eurotech, Eurostar e Stralis". Insomma, Iveco forever.

LA CONCESSIONARIA DI RIFERIMENTO

La CO.VE.MI è concessionaria dei marchi Iveco e Fiat Professional che ha, come area di riferimento, il comune di Alessandria e la provincia. L'azienda nasce nel 1975, anno di apertura della sede di Alessandria. I primi anni '80 segnano l'inaugurazione della nuova sede nell'attuale area industriale D3 su un insediamento di 10mila metri quadri, di cui 4mila coperti. Nel corso degli anni '90 vengono realizzati un magazzino ricambi e un'officina dotata di tutte le moderne apparecchiature per la diagnostica. Sono, inoltre, inaugurate le sedi commerciali di Casale Monferrato e, successivamente, quella di Tortona. CO.VE.MI mette a disposizione un'equipe di 35 persone fra area commerciale, amministrativa, magazzino ricambi e officina. Cortesia, serietà e professionalità sono i criteri con cui il personale altamente qualificato della concessionaria è da sempre abituato ad accogliere e seguire la clientela, prima e dopo la vendita. Tutto ciò ha contribuito all'ottenimento della certificazione UNI EN ISO 9001:2008. CO.VE.MI fa parte della Rete A26, un gruppo di aziende piemontesi e liguri operanti nel settore della commercializzazione e assistenza di veicoli industriali che, nel 2013, hanno stipulato un contratto di rete con l'obiettivo di garantire sul territorio un servizio omogeneo e di qualità. Nata per iniziativa delle concessionarie Borgo Agnello, CO.VE.MI e Liguria Diesel, Rete A26 comprende quasi tutte le officine autorizzate Iveco a loro legate presenti nelle provincie di Alessandria, Biella, Novara, Verbania, Vercelli, Savona, Imperia e Genova e nella parte occidentale della provincia di Varese. Le imprese che ne fanno parte operano all'interno di 8 provincie attraversate o, comunque, servite dall'Autostrada A26.



Nella pagina a fianco, la cerimonia di consegna dello Stralis. In alto, un camion storico della Ali Trasporti e, sopra, la flotta aziendale

ARRIVA ITALIA E SADEM

ALL'AEROPORTO CON I CROSSWAY PRO

Con un investimento di 2 milioni di euro Arriva Italia e SADEM acquistano otto Crossway Pro di Iveco Bus per i collegamenti fra Torino e l'aeroporto di Caselle. Si aggiungono ad altri trenta veicoli di IVECO BUS, entrati in servizio nel 2015

di Michela Ferrigno

Arriva Italia e SADEM hanno rinnovato la flotta dedicata alla linea fra Torino città e l'aeroporto di Caselle con l'acquisto di otto Crossway Pro di IVECO BUS, con un investimento autofinanziato di oltre 2 milioni di euro. I nuovi mezzi si aggiungono ai trenta autobus di IVECO BUS, entrati in servizio nel 2015. I Crossway Pro sono stati presentati alla cittadinanza e alle Autorità da Angelo Costa, Amministratore Delegato di Arriva

Italia, Giuseppe Proto, Amministratore Delegato di SADEM e da Pierre Lahutte, IVECO Brand President nel corso di una conferenza stampa, cui hanno partecipato Chiara Appendino, Sindaca della Città di Torino, Maria Lapietra, Assessora ai Trasporti del Comune di Torino e Francesco Balocco, Assessore ai Trasporti, Infrastrutture, Opere pubbliche, Difesa del suolo della Regione Piemonte. L'investimento per i nuovi veicoli rientra in un piano quinquennale – del valore complessivo di circa 10 milioni di euro – che prevede l'acquisto di 44 Crossway Pro,



così da aggiornare il parco mezzi destinato al trasporto urbano, extraurbano e scolastico. “È un progetto in cui crediamo molto – ha dichiarato Angelo Costa, Amministratore Delegato di Arriva Italia – che conferma l’impegno del nostro Gruppo a investire nel territorio, in un virtuoso e proficuo rapporto con le amministrazioni locali. L’acquisto dei nuovi mezzi che da oggi serviranno il collegamento tra la città e l’aeroporto, che si aggiungono ai 30 bus entrati nel parco negli ultimi due anni, è un segno concreto della volontà di offrire servizi sempre più efficienti e sostenibili, in linea con gli elevati standard qualitativi che connotano il nostro Gruppo.” “SADEM e il Gruppo Arriva hanno portato avanti – ha commentato Giuseppe Proto, Amministratore Delegato di SADEM – un ambizioso piano di crescita, in totale autofinanziamento: siamo stati in grado di sostituire un’ampia porzione del nostro parco rotabile con autobus a emissioni ridotte, rendendoci partecipi di un progetto ancora più ampio, una città sempre più green. Il nostro auspicio - e la sfida quotidiana - è che i nostri utenti possano sempre godere di un servizio efficiente, grazie a mezzi innovativi, moderni ed ecosostenibili.”

CURSOR 9 EURO VI CON TECNOLOGIA HI-SCR

I Crossway Pro sono equipaggiati con il motore IVECO Cursor 9 Euro VI da 400 Cv, che presenta i vantaggi dell’esclusiva tecnologia HI-SCR. Una soluzione che consente di ottenere livelli di emissione ridotti senza il ricorso al ricircolo dei gas di scarico e senza la necessità di periodiche rigenerazioni attive del filtro anti-particolato.

Si tratta di veicoli di 12 m di lunghezza, dotati di cambio automatico e sistema antincendio installato nel comparto motore per un’elevata sicurezza a bordo. Dal punto di vista del com-

fort dei passeggeri, numerosi sono i vantaggi offerti dai nuovi Crossway Pro: dalla climatizzazione automatica da 38 kW al sistema audiovisivo di annuncio e informazione, dalla rampa e dallo spazio interno dedicato alle persone a mobilità ridotta ai vetri oscurati e alle cappelliere con bocchette aria e luci individuali. I Crossway Euro VI, inoltre, utilizzano la tecnologia a LED per l’illuminazione sia interna che esterna, garantendo un risparmio energetico notevole rispetto alle lampadine tradizionali.

“Con questa consegna – ha affermato Pierre Lahutte, IVECO Brand President - IVECO rafforza ulteriormente la propria business partnership con la città di Torino, con SADEM e il Gruppo Arriva, tra le realtà più importanti del trasporto pubblico locale e nazionale. Il Crossway è senza dubbio il veicolo di punta di IVECO BUS, una gamma disuccesso, n°1 in Europa, capace di rispondere a diverse esigenze. Il Crossway Pro - ha aggiunto Lahutte - è la scelta ideale per il trasporto passeggeri. È un veicolo flessibile, che offre tutte le caratteristiche tecniche di un mezzo interurbano e il comfort di un autobus di linea. Una scelta che, grazie alla migliore tecnologia motoristica per massimizzare l’efficienza dei consumi e diminuire le emissioni, conferma ancora una volta l’impegno di IVECO per un trasporto sempre più sostenibile.”



Nella pagina a fianco, la cerimonia di consegna degli otto Crossway di Iveco Bus. Sopra, uno dei nuovi veicoli

CHI SONO SADEM E ARRIVA ITALIA

SADEM, nata nel 1941, gestisce più di 35 linee per circa 10 milioni di km, collegando oltre 130 comuni e trasportando quasi 6 milioni di persone all’anno con una flotta di circa 200 autobus. Insieme ad altre 19 aziende del consorzio Extrato gestisce tutto il trasporto extraurbano della provincia di Torino.

Principale operatore privato del trasporto dell’area vasta di Torino metropoli che opera servizi di Trasporto Pubblico Locale, gestisce inoltre i collegamenti con il Casinò di Saint Vincent, le località sciistiche del comprensorio della Via Lattea e i collegamenti diretti con gli aeroporti cittadini di Torino, Milano Malpensa e Bergamo Orio al Serio.

SADEM è controllata dal Gruppo Arriva che – con 60 mila addetti in totale – trasporta ogni anno 2,2 miliardi di passeggeri in 14 paesi generando ricavi annui per oltre 4 miliardi di euro e offre soluzioni modali su gomma e su ferro, principalmente rivolte ai servizi di trasporto pubblico locale.

In Italia, Arriva oggi è tra i primi operatori nel settore del Trasporto Pubblico Locale su gomma, con circa 100 milioni di km di percorrenza annua e 340 milioni di euro di ricavi gestiti, 3.400 dipendenti e una flotta di oltre 2.300 autobus. Arriva Italia opera con società controllate in Lombardia, Piemonte, Liguria, Valle d’Aosta, Friuli Venezia-Giulia e in joint venture con Enti Locali a Trieste e Como.



protagonisti<



TPER, TRASPORTO PASSEGGERI EMILIA-ROMAGNA

BOLOGNA SCEGLIE I CROSSWAY

Sedici Crossway Euro VI Low Entry di Iveco Bus potenziano la flotta della Tper per i collegamenti suburbani ed extraurbani nell'area metropolitana bolognese. È la prima tappa di un massiccio piano di rinnovo del parco mezzi di Sara Castaldi

Sono stati recentemente presentati, nel corso di una conferenza stampa presso il deposito principale Tper (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) di Bologna, sedici nuovi Crossway IVECO BUS destinati a entrare in servizio sulle strade della città e del territorio metropolitano. Alla cerimonia di consegna erano presenti Pierre Lahutte, IVECO Brand President, Giuseppina Gualtieri, Presidente di Tper, insieme al management aziendale, Virginio Merola, Sindaco della Città Metropolitana di Bologna, Irene Priolo, Assessora alla Mobilità del Comune di Bologna e Marco Monesi, consigliere delegato alla Mobilità, Viabilità e Trasporti della Città metropolitana. Si tratta di un ulteriore tappa nell'ammmodernamento del parco veicolare di Tper all'insegna della sostenibilità ambientale, dell'accessibilità e del comfort di viaggio. Ha commentato Pierre Lahutte, Iveco Brand President: "Con questa consegna IVECO BUS rafforza ulteriormente il proprio legame con la città di Bologna e con Tper. La gamma Crossway è senza dubbio il fiore all'occhiello di IVECO BUS. Nella sua declinazione Low Entry, protagonista della consegna di oggi, viene privilegiato il concetto di accessibilità, fondamentale per le missioni a percorso misto interurbano e urbano, garantendo così comfort, qualità ed efficienza. Il Crossway Low Entry - ha aggiunto Lahutte - è il modello leader delle vendite nel suo segmento in Germania e nel Nord Europa. Siamo

onorati di metterlo a disposizione di Tper e dei cittadini di Bologna, che ne apprezzeranno le doti di sicurezza, versatilità e rispetto dell'ambiente garantito dalla tecnologia IVECO Hi-SCR. Ancora una volta IVECO BUS dimostra il proprio impegno nell'ambito della mobilità urbana sostenibile, ma anche sicura, efficiente e confortevole". I Crossway Low Entry Euro VI di IVECO BUS da 12 metri saranno impiegati su collegamenti suburbani ed extraurbani per garantire una disponibilità a più ampio raggio sul territorio di mezzi a pianale ribassato. I nuovi autobus sono equipaggiati con motore Cursor 9 Euro VI da 360 Cv, abbinato al cambio automatico Voith. Dispongono di 36 posti a sedere, con rampa manuale e area attrezzata per il trasporto di passeggeri con disabilità, oltre a un pianale ribassato che garantisce la massima accessibilità in fase di salita e di discesa dal veicolo. Per assicurare i più alti standard in termini di comfort, i bus sono dotati di sedili ergonomici, luci interne full led, impianto di climatizzazione automatico, e dispositivo supplementare per il riscaldamento interno. I nuovi Crossway rappresentano solo una tappa del massiccio rinnovo della flotta Tper, operazione che sta vedendo importanti fasi di sviluppo. Un ruolo strategico nella fornitura è stato svolto dalla Maresca e Fiorentino, concessionaria IVECO BUS operativa da oltre 60 anni nell'area bolognese che, oltre a mantenere i rapporti istituzionali con l'azienda rinforzando così il legame tra IVECO BUS e Tper, è anche il punto di riferimento primario per l'assistenza dei veicoli.

NUOVO STRALIS NP

TCO₂ CHAMPION

NUOVO STRALIS NATURAL POWER
IL RIVOLUZIONARIO **VEICOLO A GAS**
PER UN TRASPORTO **SOSTENIBILE A LUNGO RAGGIO.**



NUOVA CATENA CINEMATICA

Motore Cursor 9 da 400 CV
Certificato Piek Quiet Truck
Cambio automatizzato a 12 velocità
con funzione eco-roll
Ponte posteriore
con attriti interni ridotti
Eco-pneumatici Michelin "Tripla A"

TCO RIDOTTO

Fino al 40% di risparmio sul carburante
Intervalli di manutenzione ogni 75.000 km
Servizi telematici di alto livello

ELEVATE PRESTAZIONI NEL LUNGO RAGGIO

Più di 1.000 litri di capacità di LNG
Fino a 1.500 km di autonomia

MASSIMO COMFORT E SICUREZZA

Cabina Hi-Way
Abitabilità ed ergonomia
al vertice della categoria
Adaptive Cruise Control
Rifornimento in totale sicurezza

NUOVO STRALIS NP: IL MIGLIOR VEICOLO A GAS DELLA CATEGORIA PER MISSIONI A LUNGO RAGGIO ED EMISSIONI ULTRARIDOTTE.

Scopri il NUOVO STRALIS NP, il rivoluzionario veicolo a gas per le missioni a lungo raggio. Oltre alle emissioni di CO₂ estremamente ridotte, con il nuovo motore, la nuova cabina, la nuova trasmissione e i serbatoi CNG e LNG, puoi ottenere fino al 40% di risparmio sul carburante, minimo inquinamento e massimo comfort nelle missioni a lungo raggio.

NUOVO STRALIS NP, campione naturale di TCO₂.

Numero verde
800-800288
lun-ven 8-20 / sabato 8-12

IVECO
Il tuo partner per un trasporto sostenibile



**ZERO STOP
PER IL MIO BUSINESS**



PNEUMATICI MICHELIN X[®] MULTI™

- PIÙ CHILOMETRI PER RIDURRE I COSTI
- POLIVALENZA E MOBILITÀ PER CONSEGNARE IN TEMPO, SEMPRE E OVUNQUE
- SICUREZZA PER IL CONDUCENTE E IL CARICO CON TUTTE LE CONDIZIONI CLIMATICHE

