



Casa Editrice *la fiaccola* srl

Mensile - Anno XCVI

886 GENNAIO/FEBBRAIO 2025

VIE & TRASPORTI



**PROVA
A PRENDERMI**

Sul nostro circuito con la versione rinnovata di Fiat Ducato
dotato di motore Fiat 2.2 Multijet 3 H3-Power. Ed è subito podio






VEICOLI COMMERCIALI ELETTRIFICATI 2024

AZIENDA ESPERTA
NELLA TRANSIZIONE
ENERGETICANOVITÀ 2023
VEICOLI COMMERCIALI
IN PRONTA CONSEGNAPARTNER DI
VOLVO
ELECTRIC TOUR 2023

Lamberet si sta impegnando sempre di più per rispondere alle **nuove esigenze** con **nuove soluzioni** energetiche e tecnologiche. Facilita il tuo lavoro grazie alle innovazioni premiate e create per te dal team Lamberet.



CONTATTACI

info@lamberet.it www.lamberet.it

5 P.A.S.S.I.

Cinque problemi che devono trasformarsi in soluzioni nel 2025 grazie a Governo, MIT, Associazioni e agli stessi autotrasportatori: *Personale, Alpi, Sicurezza, Svecchiamento, Infrastrutture*

PRIMO PASSO: Personale e Formazione

La carenza di autisti e meccanici è ormai cronica, una vera emergenza. La decisione da prendere non è semplice. Da un lato incentivare i giovani a interessarsi al settore vuol dire proporre prospettive di guadagno interessanti, dall'altro importare manodopera da formare in Paesi extracomunitari, soprattutto africani, è una soluzione complicata dagli accordi internazionali e che inevitabilmente disequilibra l'accoglimento programmato. Una decisione va presa. 'Aprire' a giovani stranieri, anche formati nel Paese d'origine è una soluzione interessante, se ben studiata e con una visione di medio periodo.



SECONDO PASSO: Alpi e Brennero

In relazione al recente spostamento a destra dell'asse politico austriaco, bisogna che il problema dei confini settentrionali, specialmente quelli nord-orientali, diventi una priorità del nostro Governo. Non basta che l'Europa, nella sua indefinizione, ci dia ragione. Bisogna che ai nostri camion sia consentito di viaggiare liberamente e senza legacci, valicando le Alpi. Trovare giusti accorgimenti riguardo la sostenibilità, certo, ma che i divieti non diventino uno strumento di ricatto politico e commerciale. L'Italia deve a questo punto prendere contromisure decise, permanenti ed efficaci. Tanto, lo strumento delle barriere e dei dazi è sempre più patrimonio della geopolitica mondiale.

TERZO PASSO: Sicurezza per tutti

Sono ormai passati tanti anni dalla nostra ricerca sulla percezione della pericolosità dei truck, superiore alla reale incidentalità. La situazione è peggiorata, per la coabitazione con l'utenza debole di ciclisti e monopattini. Bisogna ricordare come truck e LCV sono stati i primi veicoli ad avere moderni sistemi di sicurezza, base di partenza per gli ADAS. Di contro, la qualificazione degli autisti, il loro accorto impiego, può sensibilmente diminuire sia le morti bianche, sia il numero delle vittime della strada. Concretezza, sfruttando la tecnologia per la condotta e il controllo.



QUARTO PASSO: Svecchiamento

Si fa presto a dire che il parco è vecchio e deve essere modernizzato. Come se camionisti e padroncini si divertono ad avere veicoli che si rompono, che consumano di più e che sono più pericolosi! I camion vecchi sono una necessità per le aziende in bilico, che operano soprattutto al Sud. E poco utili sono gli incentivi tampone che servono solo a ritardare soluzioni definitive. Ci vogliono correttivi strutturali, finanziamenti e aperture di credito, per rendere i veicoli nuovi più alla portata. Più in generale, dove si è fallito per settant'anni, ovvero la politica per lo sviluppo del mezzogiorno, lì c'è un passaggio obbligato per rendere le aziende del Sud competitive e moderne (e molte già lo sono).

QUINTO PASSO: Infrastrutture

Il ministro Salvini, al quale le infrastrutture stanno a cuore, deve rendersi conto che insieme alle grandi opere bisogna lavorare su arterie oggi impraticabili, infrastrutture al collasso (come le aree di sosta e di parcheggio), ausili alla condotta. Anas e ACI ad esempio dispongono di tanti studi - e tante idee - su come migliorare la viabilità grazie alla connettività spalmata sul territorio. Siamo troppo indietro rispetto a Francia e Germania. Questione di soldi? Di persone? Di esperienza? Di specialisti bravi, ma proprio bravi, ne conosco tanti. E allora? Questione di buona volontà.





Cover

18 Prova della strada per Fiat Ducato 35 2,2 Multijet 3 140 Cc Euro 6 E. L'evergreen italiano convince e vince il podio

Esclusivo

8 Viaggiare con un commerciale elettrico costa di più? Il prezzo di acquisto e il TCO dei veicoli con zero emissioni allo scarico su cui l'Europa non intende fare passi indietro



Attualità

28 Le soluzioni Mercedes-Benz per evitare il furto del veicolo

32 Scania Italia. Un 2024 veramente super

33 Aspettando il Paving Show di Verona

34 Novara e Piacenza. Le capitali della logistica del Nord

44 Immatricolazioni noleggio veicoli commerciali 2024. Si poteva fare di più



48 Logistica in alta quota. Il punto sull'impiego di droni

50 Persone&poltrone

50 Si dice che...

Voci

14 Salvatore Cardile, Veicoli Commerciali Stellantis Italia. Laddove c'è il cliente

16 Massimo Dodoni, AD Daf Italia. Pronto a fare la mia parte

26 Marco Buraglio, direttore Ford Pro Italia. Un passo alla volta



30 Davide Mangerini, Autoroute. Non sarai mai più solo

46 Elisabetta Pascoli, Pascoli Group. Noi siamo pronti

Anteprime

36 Lo Scigno di TMT International. Più produttività e maggiore efficienza

Il Bollettino n°85

39 
Osservatorio Interdisciplinare
Trasporto Alimenti e Farmaci



Rubriche

4 Diamo i numeri

6 Hit parade

38 Leggi, aziende, lavoro. L'orario di lavoro

41 Il parere legale. È riposo solo se...

42 La voce di Fai. Un nuovo contratto

43 La voce di Fiap. 75 e non sentirli

54 Motori spenti 2024


55 Vetrina


56 Promozioni




58 Tutte le prove

Aggiornamenti continui su

 www.fuoriditest.com

 @rivista_vt

 youtube.com/@Vietrasporti

 [rivistavietrasporti](https://www.instagram.com/rivistavietrasporti)

 @rivistavietrasporti

 @VieTrasporti Magazine



VIE&TRASPORTI

Stampato su carta FSC

Direttore responsabile
Lucia Edvige Saronni

Direttore editoriale
Giuseppe Guzzardi gguzzardi@fiaccola.it

Vicedirettore
Tiziana Altieri taltieri@fiaccola.it

Capo Redattore area tecnica
Gianluca Ventura gventura@fiaccola.it

Redazione
Mauro Armelloni, Emilia Longoni,
Santiago Simonetti, Edvige Viazzoli

Collaboratori
Claudia Bonasi, Roberta Cannone, Carlotta Caponi, Roberta Carati, Gioia Cardarelli, Pasquale Dui, Riccardo Esposito, Gilberto Gabrielli, Gabriele Giacosa, Gaspere Grisotti, Rino Lo Brutto (foto), Gaia Manni, Alberto Mondinelli, Filippo Montanari, John Next (foto), Fabrizio Parati, Alessandro Peron, Carmelo Scoglio, Enrico Storari, Luca Visconti

Segreteria
Jole Campolucci jcampolucci@fiaccola.it

Amministrazione
Margherita Russo amministrazione@fiaccola.it
Marzia Salandini msalandini@fiaccola.it

Abbonamenti
Mariana Serci, Patrizia Zanetti
abbonamenti@fiaccola.it

Traffico e pubblicità
Giovanna Thorausch gthorausch@fiaccola.it

Marketing e pubblicità (responsabile estero)
Sabrina Levada slevada@fiaccola.it

Agente
Friuli Venezia Giulia, Trentino Alto Adige, Veneto, Emilia Romagna (Parma e Piacenza escluse)
Giorgio Casotto Tel. 0425/34045 - Cell. 348 5121572
E-mail: info@otoadv.it

Mensile - LO-NO/00516/02.2021CONV
Reg. Tribunale di Milano n. 6479 del 6/2/1964

Impaginazione
Michela Chindamo - La Spezia

Tipografia
Colorshade - Via Cristoforo Colombo 7
20068 Peschiera Borromeo (MI)

Iscrizione al Registro Nazionale
della Stampa n.1740 - vol.18 - foglio 313
21/11/1985 - ROC 32150

Prezzi di vendita	Italia	Estero
Copia singola	€15,00	€30,00
Abbonamento annuo	€150,00	€300,00

La rivista è aperta alla collaborazione di tutti coloro, tecnici, studiosi, professionisti, industriali, comunque interessati al mondo dei trasporti e della movimentazione. La responsabilità di quanto espresso negli articoli firmati rimane esclusivamente agli Autori. Manoscritti e fotografie, anche se non pubblicati, non si restituiscono. È vietata e perseguibile per legge la riproduzione totale o parziale di testi, articoli, pubblicità ed immagini pubblicate su questa rivista sia in forma scritta che su supporti magnetici, digitali, ecc. Foro competente Milano. Il suo nominativo è inserito nella nostra mailing list esclusivamente per l'invio delle nostre comunicazioni e non sarà ceduto ad altri, in virtù del nuovo regolamento UE sulla Privacy N.2016/679. Qualora non desideri ricevere in futuro altre informazioni, può far richiesta alla Casa Editrice la fiaccola srl scrivendo a: info@fiaccola.it

Questo periodico è associato all'Unione stampa periodica italiana. Numero di iscrizione 14745



 Casa Editrice
la fiaccola srl

Via Conca del Naviglio, 37 - 20123 Milano
Tel. 02 89421350 - Fax 02 89421484
casaeditrice@fiaccola.it
P.IVA 00722350154
www.fiaccola.com

Diamo i numeri

a cura di
Tiziana Altieri

198.630 LCV E 28.516 TRUCK

Resi noti dal Centro Studi e Statistiche Unrae i dati relativi alle immatricolazioni di veicoli commerciali e industriali nel 2024. I primi hanno totalizzato 198.630 unità, +1,1 per cento sul 2023. L'anno è stato caratterizzato da un andamento a due velocità: una crescita nei primi sette mesi (+15,4 per cento), e un calo significativo negli ultimi cinque (-17,8). La stima di Unrae per il 2025 è di 190.000 registrazioni, il 4 per cento in meno del 2024. «È auspicabile che i 200 milioni di euro previsti dalla Legge di Bilancio per ciascuno dei due anni 2026 e 2027 per il rifinanziamento del fondo Automotive - ha dichiarato **Michele Crisci**, presidente Unrae - siano destinati a un piano strutturato di incentivi, da attivare già nel 2025, per supportare la transizione verso una mobilità sostenibile. Inoltre si deve accelerare la diffusione di una rete di ricarica adeguata». Lieve flessione, dello 0,6 per cento, invece, per gli over 3,5 tonnellate con 28.500 unità nell'intero 2024. Mentre la fascia 3,51-6 tonnellate, quella meno rappresentativa in termini di volumi, ha visto un incremento del 27,8 per cento, quelle dalle 6,1 alle 15,99 tonnellate e quella

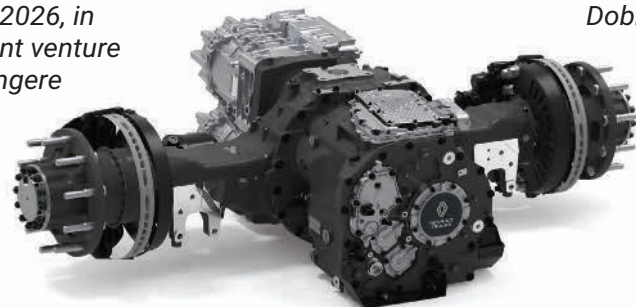


degli over 16 hanno dovuto fare i conti con un -1,7 e un -1,5 per cento. «Si è concluso un anno dai due volti, con un primo semestre in crescita e un secondo caratterizzato da una flessione consistente. Uno scenario che era stato previsto e proprio per questo erano stati

sollecitati interventi mirati per scongiurare gli effetti. Appelli che, nostro malgrado, sono rimasti inascoltati e che ora devono essere prioritariamente posti al centro dell'agenda del Governo». Queste le parole di **Paolo A. Starace**, presidente della Sezione Veicoli Industriali di Unrae. Che ha aggiunto: «Alla luce della prossima scadenza dei target di riduzione delle emissioni di CO2 in capo ai soli costruttori e delle dichiarazioni del Commissario UE Hoekstra, emerge il rischio che i costruttori pongano in essere soluzioni protettive ma potenzialmente distorsive per il mercato. Risulta, pertanto, urgente una presa di coscienza sulle possibili ripercussioni non solo sul costo del trasporto delle merci, ma anche sull'occupazione. È fondamentale intervenire tempestivamente e porre rimedio attraverso un approccio che coinvolga tutti gli stakeholder a livello sovranazionale».

FINO A 600 CHILOMETRI DI AUTONOMIA

Fino a 600 chilometri con una sola ricarica: è quanto promette l'E-Tech T di Renault Trucks con nuovo sistema elettrico e-axle. Questa tecnologia consente, infatti, di raggruppare tutti gli elementi del sistema di trasmissione (motori elettrici e trasmissione) nella parte posteriore del veicolo, liberando spazio tra i longheroni per alloggiare pacchi batteria aggiuntivi. «Riteniamo - ha sottolineato **Emmanuel Duperray**, Senior Vicepresident della Mobilità Elettrica di Renault Trucks - che un'autonomia di 600 km con una sola carica, insieme allo sviluppo di reti di infrastrutture pubbliche entro il 2026, in particolare grazie alla nostra joint venture Milence, ci consentirà di raggiungere l'equivalenza operativa con le tecnologie diesel che i nostri clienti si aspettano». L'E-Tech T con autonomia



aumentata va a completare la gamma elettrica del costruttore transalpino senza sostituire le soluzioni attuali. Renault Trucks continuerà infatti a proporre diverse autonomie, configurazioni ed equipaggiamenti per adattarsi alle diverse esigenze d'impiego. «Non vogliamo partecipare alla corsa sull'autonomia di una ricarica, - ha aggiunto Emmanuel Duperray - batterie sovradimensionate penalizzano il carico utile, aumentano il costo totale di esercizio e aggravano l'impronta ambientale. Un autocarro elettrico è più costoso per natura di un veicolo a combustione.

Dobbiamo ripensare la logistica carbon-free, in altre parole, si devono riconsiderare i piani di trasporto per intensificare l'uso dei mezzi rotabili e quindi ridurre il costo per chilometro».

950 MILLIMETRI

Man Truck & Bus ha consegnato al Gruppo Duvenbeck il primo eTruck: un eTgX ultraribassato (con altezza del semirimorchio di soli 950 mm) con passo di 3,75 metri, sviluppato appositamente per la logistica automobilistica. Il trattore, che offre fino a 500 chilometri di autonomia, verrà, infatti, utilizzato da Volkswagen per la movimentazione dei veicoli nella regione Reno-Ruhr e in Benelux. In conformità alla lettera di intenti firmata da entrambe le parti, Duvenbeck intende mettere in servizio fino a 120 eTgX entro il 2026 nell'ottica del piano Green Logistics. «L'eTruck ultraribassato - ha dichiarato **Friedrich Baumann**, Chief Sales & Customer Solutions Officer dell'azienda tedesca - è l'unico trattore



elettrico per semirimorchio prodotto in serie in grado di trainare rimorchi con un'altezza interna di tre metri. Questo lo rende la scelta ideale per trasporti che richiedono elevati volumi».

«L'eTruck di Man - ha aggiunto **Bernd Reining**, Senior Director Procurement di Duvenbeckun - rappresenta un importante passo verso la logistica a zero. Ci aiuta a soddisfare le esigenze dei clienti e a proteggere l'ambiente contemporaneamente. La sostenibilità è parte della nostra pratica quotidiana». L'eTruck Man può essere ordinato anche con il nuovo standard MCS con una potenza di ricarica fino a un megawatt.

3 CIRCOLARI SUL TACHIGRAFO

Tre le circolari pubblicate dal Ministero dell'Interno il 27 dicembre 2024 sul tema tachigrafo. Con la n. 38985 sono stati estesi i termini per l'installazione del tachigrafo intelligente di seconda generazione. Ora la data ultima è quella del 28 febbraio 2025. Esenzioni per i trasporti nazionali secondo la Legge 177/2024. La Circolare fornisce anche linee guida per i controlli su camion privi di questo dispositivo durante il periodo transitorio. La n.38974 stabilisce che le imprese devono fornire ai conducenti la documentazione obbligatoria sui camion riguardante l'uso del tachigrafo, da esibire agli organi di controllo. Infine, la n° 38980 entra nel merito della registrazione e presentazione dei dati del cronotachigrafo, sottolineando la necessità per gli autisti di fornire le registrazioni del giorno e dei 56 precedenti, con indicazioni per l'uso delle carte tachigrafiche Gen2v1 e sui documenti necessari in caso di controlli.



1° IN ITALIA

Per prima in Italia la A35 Brebemi-Aleatica ha ottenuto la certificazione internazionale iRAP (International Road Assessment Programme). Un riconoscimento che attesta l'eccellenza delle infrastrutture in termini di sicurezza valutandole secondo standard globali. La A35 Brebemi ha ottenuto ben 4 stelle (in una scala che va da 1 a 5 dove 5 è il top). **Matteo Milanese**, direttore Generale di A35 Brebemi ha commentato: «Questo importante riconoscimento certifica il nostro impegno per garantire standard di sicurezza sempre più elevati, contribuendo a salvare vite umane e prevenire incidenti gravi. La sicurezza è un valore imprescindibile che guida ogni nostra scelta e investimento».



Aleatica, di cui A35 Brebemi fa parte, ha ottenuto questa certificazione per 8 concessioni in 4 Paesi (Italia, Messico, Cile e Spagna), consolidando il suo ruolo pionieristico nella promozione di infrastrutture sicure e sostenibili in Europa e America Latina. Uno studio indipendente della Johns Hopkins University ha evidenziato l'impatto positivo dei progetti basati sulla metodologia iRAP, con circa 700.000 vite salvate e lesioni gravi prevenute dal 2016 al 2024. «Tragicamente - ha sottolineato **Rob McInerney**, CEO di iRAP - ogni giorno più di 3.200 persone perdono la vita sulle strade. Sappiamo che le infrastrutture stradali classificate a 3 stelle o superiori salvano vite e prevengono lesioni, ma purtroppo meno della metà delle strade valutate a livello globale soddisfa questo standard. La leadership e l'impegno di Aleatica nel raggiungere questo obiettivo sono da lodare».

1 GENNAIO 2025

Lo scorso 1° gennaio è entrata in vigore l'edizione 2025 dell'Accordo ADR per il trasporto di merci pericolose su strada. Per un periodo transitorio di sei mesi, quindi fino al 1° luglio 2025, sarà valido anche l'ADR 2023. Ecco le principali novità: introduzione di undici nuovi numeri ONU per identificare sostanze pericolose come le batterie agli ioni, insieme a nuove disposizioni per l'imballaggio di merci e rifiuti; obbligo di includere la targa del veicolo nei documenti ADR che devono essere custoditi in cabina.

Simply the best

Noi i veicoli, commerciali e industriali, li proviamo veramente, su un percorso appositamente studiato per valutarne le performance a 360 gradi. Ecco chi occupa il podio oggi nei segmenti fino a 3.500 kg di peso. Qui le versioni diesel

LCV diesel 2.800-3.000 kg ptt



LCV diesel 3.500 kg ptt



Per realizzare i podi si è tenuto conto dell'index performance, un indice creato da Vie&trasporti che tiene conto del consumo di combustibile (o di energia nel caso degli elettrici), dell'urea e della media oraria durante i nostri test su strada. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione. Si sono tenuti in considerazione solo i veicoli Euro 6.

STORIA
RADICI
FUTURO
CAMBIAMENTO
SOSTENIBILITÀ
SCELTE
PERSONE
SQUADRA
SODDISFAZIONE
CLIENTI
SUCCESSO
DNA
INNOVAZIONE
SERVIZI
SVILUPPO
RISORSE

UN INSIEME DI VALORI ESCLUSIVI
PER UN VANTAGGIO CHE DURA NEL TEMPO

IL FREDDO PER NOI NON HA SEGRETI

Un partner ideale deve saper dare energia alla tua esperienza e concretezza ai tuoi progetti. Ecco perché Rolfo Plastic Gall è da sempre una scelta vincente: la sua lunga esperienza nel settore degli allestimenti isotermeici e dei kit in vetroresina con altissimi standard qualitativi e con i migliori coefficienti termici sul mercato, ne fa il compagno di viaggio ottimale, capace di offrire la massima affidabilità per un trasporto garantito di tutti i prodotti freschi, refrigerati e congelati, risultando da sempre un anello fondamentale nella catena del freddo.

www.rolfoplasticgall.it



Transizione ecologica

QUANTO MI COSTI

Ridurre le emissioni di CO2 e non solo: un diktat di Bruxelles che, ovviamente, coinvolge anche costruttori e utilizzatori di veicoli. Al 2035 auto e commerciali di nuova immatricolazione, secondo il Fit for 55, dovranno dire addio a benzina e diesel, non sembrano esserci margini di trattativa. Ma la rivoluzione green costa e parecchio: ancora importante il gap di prezzo tra modelli endotermici ed elettrici. Qui i numeri nero su bianco

di Tiziana Altieri

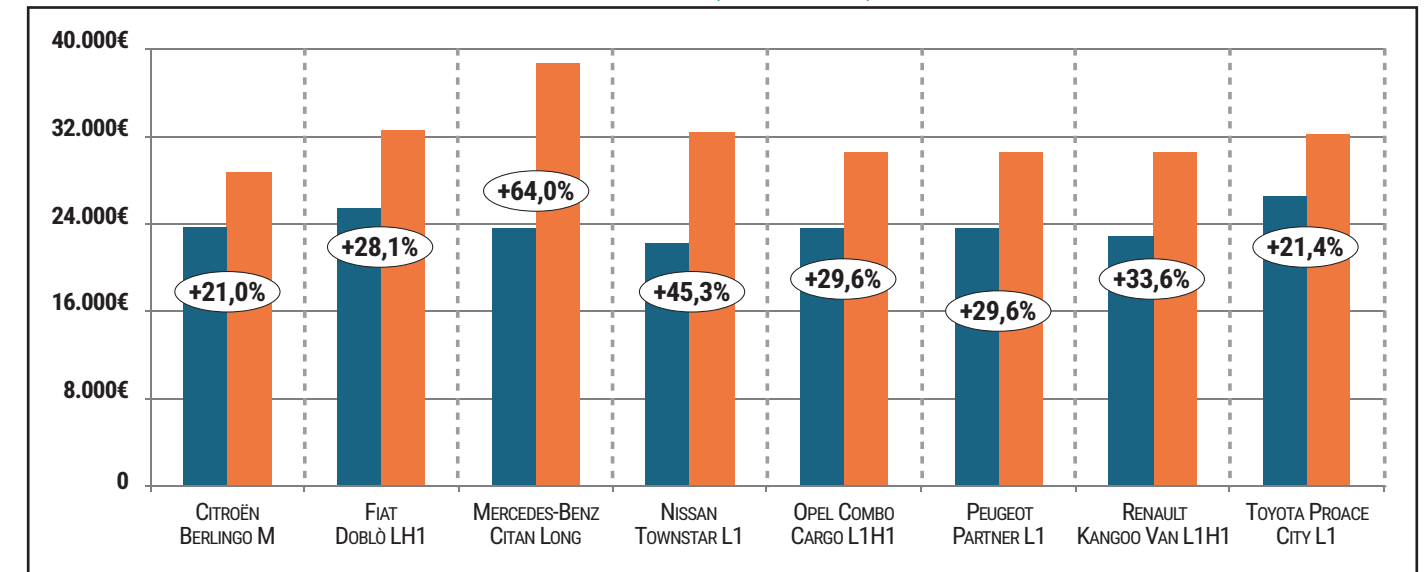


Veicoli commerciali small endotermici ed elettrici a confronto

Versione endotermica	Prezzo €	Versione elettrica	Prezzo €
Citroën Berlingo M BlueHDI S&S 96 kW (130 Cv) AT	23.700	Citroën ë-Berlingo M 100 kW (136 Cv) 50 kWh	28.688
Fiat Doblò L1H1 BlueHDI 1.5 S&S 96 kW (130 Cv) EAT8 96	25.400	Fiat E-Doblò L1H1 100 kW (136 Cv) 50 kWh	32.550
MB Citan Long 112 CDI 85 kW (116 Cv) AT	23.628	MB eCitan Long 90 kW (122 Cv) 45 kWh	38.742
Nissan Townstar L1 DIG-T 96 kW (130 Cv)* AT	22.300	Nissan Townstar EV 90kW (122 Cv) 45 kWh	32.400
Opel Combo L1H1 1.5 S&S 96 kW (130 Cv) EAT8	23.650	Opel Combo Elettric 100 kW (136 Cv) 50 kWh	30.650
Peugeot Partner L1 BlueHDI S&S 96kW (130 Cv) AT	23.650	Peugeot e-Partner 100 kW (136 Cv) 50 kWh	30.650
Renault Kangoo Van L1H1 Blue dCi 85 kW (115 Cv) EDC	22.900	Renault Kangoo E-Tech 90 kW (122 Cv) 45 kWh	30.600
Toyota Proace City L1 1.5 D 96 kW (130 Cv) AT	26.600	Toyota Proace City E. 100 kW (136 Cv) 50 kWh	32.300

*il veicolo è disponibile esclusivamente con motore a benzina

SMALL VAN ENDOTERMICI VS SMALL VAN ELETTRICI (AL 12/2024)



Augmento delle temperature massime e minime, innalzamento del livello di mari e oceani, crescita delle precipitazioni intense, scioglimento e ritiro dei ghiacciai e del permafrost, siccità e incendi. Sono le conseguenze - solo alcune di quelle naturali che provocheranno minacce sociali (come la modifica di interi settori produttivi agricoli) e territoriali (vere e proprie migrazioni da luoghi che diventeranno ostili) - del cambiamento climatico. Un cambiamento fortemente accelerato dall'uomo e che l'Unione Europea, per la verità quasi da sola, è decisa a contrastare senza se e senza ma: è dei primi giorni del 2025 la notizia che Wopke Hoekstra, commissario europeo al Clima, ha respinto ogni modifica del regolamento europeo sulle multe ai costruttori per le emissioni dei veicoli sottolineando i rischi di una distorsione del mercato e difendendo gli obiettivi già fissati per il settore automotive. Nessuna apertura, quindi, nemmeno sulla clausola di revisione programmata per il 2026 e che alcuni Governi, quello italiano in testa, chiedevano di anticipare di un anno.

Bisogna insomma proseguire con la transizione energetica che nella Penisola, però, sembra essersi incagliata come è stato evidenziato all'as-

semblea di dicembre di Unrae, Unione Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri. Qui il focus erano le automobili ma molto di quello che è stato detto vale anche per gli Lcv.

Nel 2024 in Italia sono stati immatricolati solo 3.835 veicoli a batteria che rappresentano l'1,9 per cento dei volumi complessivi. Nel 2023 se ne erano registrati 6.142 con una quota del 3,1 per cento. Il nostro Paese non solo non avanza, ma sta facendo passi indietro.

«L'Italia - ha sottolineato Andrea Cardinali, direttore generale Unrae - ha una quota di veicoli elettrici piuttosto bassa. Tralasciando l'effetto della disinformazione e della controinformazione, al primo posto c'è sicuramente il costo delle ricariche, molto più elevato che in altri Paesi. Ma anche il tema infrastrutture. I suoi 11,0 punti ogni 100 km di rete viaria sono inferiori ai 16,4 della media europea. Oggi siamo al 16° posto nel Vecchio Continente».

Investimento iniziale elevato

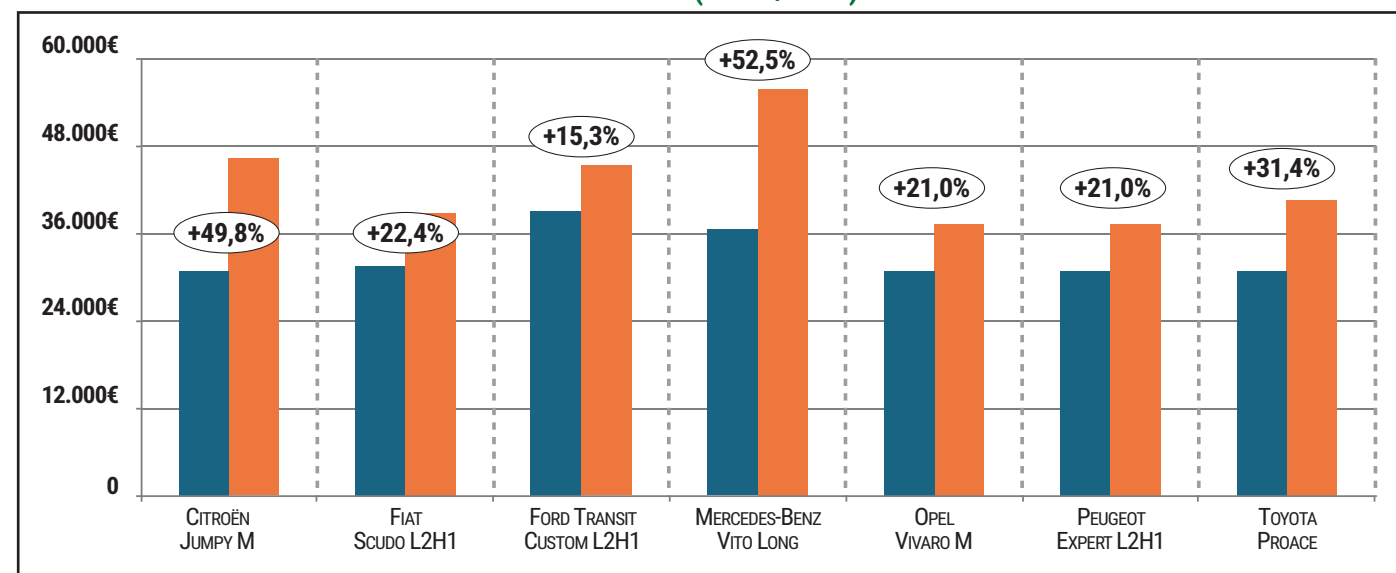
Non si può negare, però, che a fermare l'avanzata elettrica siano anche i prezzi di vendita di questi veicoli. L'offerta è ormai ricchissima e in continua evoluzione ma chi li sceglie deve essere disposto a un investimento iniziale ben su-

LEGENDA
 ■ prezzo listino versione endotermica €
 ■ prezzo listino versione elettrica €
 Tutti i prezzi sono da intendersi Iva e messa su strada escluse

Veicoli commerciali medium endotermici ed elettrici a confronto

Versione endotermica	Prezzo €	Versione elettrica	Prezzo €
Citroën Jumpy M 2.0 BlueHDi S&S 106 kW (140 Cv) EAT8	31.000	Citroën ë-Jumpy M 100 kW (136 Cv) 50 kWh	46.433
Fiat Scudo L2H1 2.0 BlueHdi 106 kW (140 Cv) AT8	31.700	Fiat Scudo Elektro 100 kW (136 Cv) 49 kWh	38.800
Ford Transit Custom L2H1 2.0 Ecoblue 100 kW (136 Cv) AT	39.250	Ford E-Transit Custom 100 kW (136 Cv) 64 kWh	45.250
MB Vito Long 114 CDI 100 kW (136 Cv)	36.560	MB eVito Long 85 kW (116 Cv) 60 kWh	55.750
Opel Vivaro M 2.0 Diesel 106 kW (145 Cv) MT6	30.900	Opel Vivaro Electric 100 kW (136 Cv) 49 kWh	37.400
Peugeot Expert L2H1 BlueHDi 106 kW (140 Cv) AT	30.900	Peugeot e-Expert 100 kW (136 Cv) 50 kWh	37.400
Toyota Proace 1.5 D 88 kW (120 Cv) Man.	30.900	Toyota Proace Electric 100 kW (136 Cv) 50 kWh	40.600

MEDI VAN ENDOTERMICI VS MEDIUM VAN ELETTRICI (AL 12/2024)



LEGENDA

■ prezzo listino versione endotermica €
 ■ prezzo listino versione elettrica €
 Tutti i prezzi sono da intendersi iva e messa su strada escluse

periore rispetto a quello necessario per un endotermico.

Nelle tabelle e nei grafici di queste pagine abbiamo messo a confronto i prezzi dei diversi furgoni disponibili sia con motorizzazione Ice (Internal Combustion Engine), sia come Bev. Abbiamo preso in considerazione versioni assolutamente sovrapponibili in termini di dimensioni e volumi di carico (non di capacità perché, si sa, il peso delle batterie chiede di scendere a qualche compromesso sulle portate) e valori

di potenze massime quando non identici, non troppo distanti. Ove possibile si è presa in considerazione la versione dotata di cambio automatico anche nel caso del diesel. Il gap di prezzo è ancora enorme.

Nel caso degli small van, gli elettrici costano mediamente il 34,0 per cento in più: poco sotto i 24mila euro il prezzo di una furgonetta Ice, sopra i 32.000 quello di una Bev. Citroën Berlingo e Toyota Proace sono i due modelli con il differenziale di prezzo più contenuto (+21,0 per

cento), Mercedes-Benz Citan quello con il più elevato (addirittura +64,0 per cento).

Costano, invece, il 30,5 per cento in più mediamente i van di fascia media elettrici rispetto ai loro fratelli endotermici (43.000 contro circa 33.000 euro). Ford è la casa costruttrice che offre la soluzione a batterie più vantaggiosa: E-Transit Custom è proposto a 45.250 euro, solo il 15,3 per cento in più del Transit Custom spinto dal diesel 2.0 EcoBlue 100 kW (136 Cv), abbinato alla trasmissione automatica. Differenziale prezzo contenuto, intorno al +20 per cento, anche per Peugeot Expert e Opel Vivaro. Decisamente elevata, invece, la differenza che si deve essere disposti a mettere sul tavolo nel caso si opti per un Mercedes-Benz Vito Long: se con la versione diesel ce la si cava con circa 36.500 euro, per l'elettrico ce ne vogliono 55.750, oltre il 52,0 per cento in più.

Infine, i big. Qui le grandi dimensioni delle batterie, necessarie per offrire un'autonomia adeguata ai professionisti (oggi in alcuni casi si superano i 400 chilometri), fanno crescere il costo medio, superiore del 49,2 per cento rispetto a quello delle pari versioni diesel: circa 57.700 euro contro meno di 39.000 euro. Nissan con Interstar è la casa che propone la soluzione più conveniente con un differenziale di prezzo contenuto al 26,7 per cento. Dall'altra parte della classifica Maxus con Deliver 9: per l'elettrico bisogna sborsare quasi il doppio. Da notare che tutti i prezzi non includono Iva e messa su strada.

Poi i conti tornano

Appurato che il costo iniziale di un veicolo elettrico è più elevato, cosa si può dire invece del TCO, il Total Cost of Ownership, ossia il costo totale di proprietà? Generalmente è più basso rispetto a un veicolo con motore endotermico purché si studi accuratamente l'aspetto ricarica, oggi non trascurato dalla gran parte dei costrut-



Tutto fumo, terra arrosto

Questo il titolo scelto da Luca Perri, astrofisico, per la sua presentazione all'interno della conferenza stampa di fine anno di Unrae andata in scena a dicembre, a Roma, presso la Luiss. Qualche minuto per ricordare che i cittadini devono essere consapevoli dei cambiamenti in atto per prendere le giuste decisioni. «L'ultimo report dell'IPCC, Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico, del 2021 raccoglie ben 66mila studi di scienziati di tutto il mondo. Emerge che estesi e rapidi cambiamenti sulla Terra sono già avvenuti, i problemi non li avremo domani: sono qui e non si possono negare. La portata dei recenti cambiamenti climatici non ha precedenti, la temperatura del nostro pianeta è salita tantissimo e le conseguenze impatteranno sull'umanità tutta». Perché c'è chi nega e perché le teorie negazioniste spesso hanno la meglio? «L'essere umano - ha sottolineato Perri - è convinto di essere razionale. In realtà ciascuno di noi ha circa 6mila pensieri al giorno di media e questo fa sì che si agisca a caso, di pancia. Negare è più facile, non implica nessun impegno da parte nostra».

Quale la soluzione? «I problemi complessi - ha ricordato Perri - non hanno mai una sola soluzione. Sì, quindi, all'auto elettrica che, numeri alla mano, nell'intero ciclo di vita emette la metà della CO2 rispetto a un'endotermica, ma anche all'idrogeno». Una transizione ecologica ordinata non è rinviabile. Entro la fine del secolo, altrimenti, per riparare i danni derivati dal cambiamento climatico si dovrà spendere dal 14 al 24 % del Pil mondiale ogni anno.

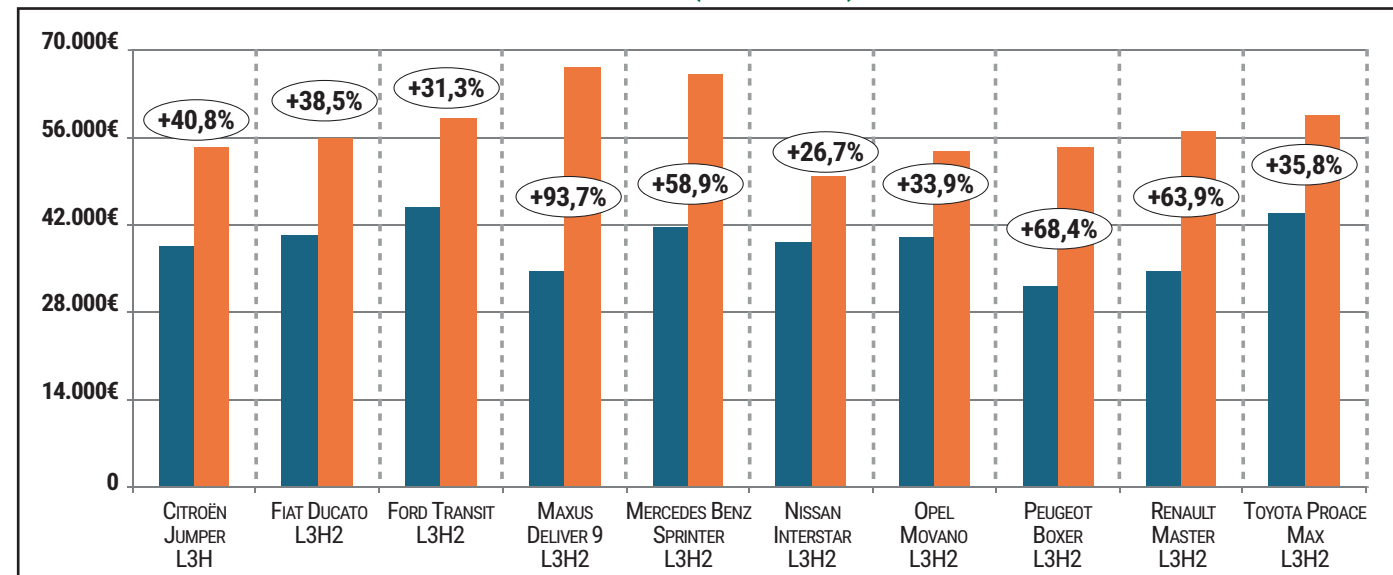
tori che offrono consulenze anche in questo campo e consentono di godere dei loro accordi con i principali attori del mercato dell'energia. Il 'pieno' deve essere, infatti, effettuato laddove ha sede l'azienda, a prezzi concorrenziali. La ricarica on the road in Italia può essere molto salata: intorno a 0,60 euro/kWh per le colonnine a bassa potenza, 0,80 euro/kWh per quelle a ricarica rapida ma sulle autostrade si può arrivare anche a 1 euro, 5 volte di più rispetto al costo di una ricarica domestica (comunque poco pratica viste le dimensioni delle batterie attuali). Decisamente inferiori sono i costi di manutenzione di un Bev rispetto a un Ice: non ci sono cambi d'olio e nemmeno filtri del carburante, candele, frizioni o sistemi di scarico e i freni durano più a lungo. L'intervallo tra un tagliando e l'altro è generalmente fissato a 20-30 mila chilometri.

Anche il valore residuo dei veicoli elettrici non spaventa più. Le batterie, migliorate attraverso le nuove tecnologie, sono affidabili e durature,

Veicoli commerciali large endotermici ed elettrici a confronto

Versione endotermica	prezzo €	Versione elettrica	prezzo €
Citroën Jumper L3H2 132 kW (180 Cv) AT	38.700	Citroën e-Jumper L3H2 200 kW (270 Cv) 110 kWh	54.500
Fiat Ducato L3H2 2.2 Multijet 132 kW (180 Cv) AT8	40.300	Fiat e-Ducato 200 kW (270 Cv) 110 kWh	55.800
Ford Transit L3H2 2.0 Ecoblue 121 kW (165 Cv) AT	44.850	Ford E-Transit 135 kW (184 Cv) 68 kWh	58.900
Maxus Deliver 9 L3H2 2.0 110 kW (150 Cv) M	33.000	Maxus eDeliver 9 150 kW (204 Cv) 65 kWh	67.213
Mercedes Sprinter L3H2 315 CDI 110 kW (150 Cv) AT	41.624	MB eSprinter 100 kW (136 Cv) 56 kWh	66.123
Nissan Interstar L3H2 DCi 130 96 kW (130 Cv) M	39.300	Nissan Interstar E 96 kW (130 Cv) 40 kWh	49.800
Opel Movano L3H2 2.2 BlueHDi S&S 132 kW (180 Cv) AT8	40.100	Opel Movano E 200 kW (270 Cv) 110 kWh	53.700
Peugeot Boxer L3H2 BlueHDi 121 kW (165 Cv) AT	32.370	Peugeot e-Boxer 200 kW (270 Cv) 110 kWh	54.500
Renault Master L3H2 Blue dCi 150 110 kW (150 Cv) M	34.730	Renault e-Master 105 kW (140 Cv) 87 kWh	56.930
Toyota Proace Max L3H2 2.2 D 132 kW (180 Cv) AT	43.800	Toyota Proace Max E 200 kW (270 Cv) 110 kWh	59.500

LARGE VAN ENDOTERMICI VS LARGE VAN ELETTRICI (AL 12/2024)



LEGENDA

■ prezzo listino versione endotermica €
 ■ prezzo listino versione elettrica €
 Tutti i prezzi sono da intendersi Iva e messa su strada escluse

come emerso all'Autumn Meeting di ICDP, International Car Distribution Programme. Oggi tutto fa pensare che anche dopo gli otto anni le performance rimangano eccellenti.

Aspettando gli incentivi

Insomma a conti fatti se si macinano fino ai 300 chilometri giornalieri in elettrico si può risparmiare. Ancora di più se il Governo mettesse a disposizione adeguati incentivi per la transizione. Per ora un miraggio nonostante le insistenze dei costruttori e delle associazioni di categoria. Come Unrae, appunto, che non chiede però a Bruxelles di fare passi indietro. Così come non lo chiede Stellantis. A settembre, da noi intervistato, Xavier Peugeot aveva sostenuto che rivedere l'agenda dei prossimi anni sarebbe stato dannoso per chi i compiti li aveva fatti immettendo sul mercato modelli a zero emissioni allo scarico. Tutti però concordano sul fatto che Europa e Italia debbano fare un passo avanti. «L'Europa oggi - ha evidenziato Michele Crisci, presidente di Unrae - paga il prezzo di politiche incoerenti e dell'assenza di una visione strategica per accompagnare una transizione sostenibile, definita dagli obiettivi, economicamente e socialmente re-

sponsabile». Crisci dopo aver criticato la politica ondivaga del Governo italiano (ricordando, tra l'altro, la cancellazione dell'80 per cento del fondo automotive) ha sottolineato come sia indispensabile poter contare su persone competenti: «Crediamo anche che ci vorrebbe competenza in chi dovrebbe affiancare l'automotive. Un settore che copre un ruolo incommensurabile e meriterebbe un'attenzione eccezionale da parte chi di deve normare il futuro. Abbiamo bisogno di impostare strategie, poche e fatte bene. Ci vogliono piani pluriennali seri. Bisogna creare le condizioni perché gli investitori che ci sono restino e altri arrivino. Come fare previsioni se continua a cambiare lo scenario? Le aziende globali hanno già deciso di fare parte della transizione, l'Italia?».

Cosa chiede Unrae? Incentivi Ecobonus per autovetture e veicoli commerciali (almeno 1 miliardo all'anno per il triennio 2025-2027), incentivi per i veicoli industriali, value chain delle nuove tecnologie (quindi politica infrastrutturale con cronoprogramma dettagliato, credito d'imposta al 50% per le ricariche private, contributi alla transizione digitale, piano di riciclo dei componenti) nonché la revisione della fiscalità delle auto aziendali con indirizzo green.

Fonte tabelle e grafici:
 Elaborazione Vie&trasporti



THE LION TRUCK



SALVATORE CARDILE

Ti ho trovato

Professionisti tra i professionisti. Fiat Professional è sbarcata all'Artigiano in fiera per far toccare con mano la flessibilità della sua gamma. Dove oggi le versioni elettriche occupano un posto speciale

di Tiziana Altieri

Con una quota del 24 per cento Fiat Professional nei primi 10 mesi del 2024 si è confermata leader nel mercato dei veicoli commerciali. Ducato continua a essere il furgone di taglia big più venduto nella Penisola. E cresce anche l'interesse per la versione 100 per cento elettrica E-Ducato, la cui produzione è partita alla fine dell'anno nello stabilimento di Atessa.

Ottimi anche i risultati raggiunti da Doblò, un veicolo su quattro del segmento medio, e Scudo, uno su cinque tra i furgoni di piccole dimensioni. Il perché di questo successo non è da ricercare solo nei veicoli, oggi in grado di regalare comfort e sicurezza a livelli senza precedenti, ma anche nella rete orientata a offrire il migliore customer journey possibile a ciascun cliente, dal pre al post-vendita, anche attraverso un presidio dei canali digitali. E poi ci sono i programmi pensati per venire incontro alle diverse esigenze con allestimenti e personalizzazioni come ha sottolineato Salvatore Cardile, direttore Marketing & Autonomy della business unit Veicoli Commerciali di Stellantis Italia che abbiamo incontrato a dicembre Milano, in occasione di Artigiano in fiera.

Che anno è stato il 2024 per Stellantis Pro One?

«È stato un anno di traguardi. Il mercato dei veicoli commerciali in Italia in generale ha dato segnali positivi crescendo rispetto al 2023, noi come Stellantis abbiamo confermato la nostra leadership con una quota, nel cumulato (Citroën, Fiat Professional, Opel, Peugeot) di oltre il 40 per cento.

In particolare, Fiat Professional è stata scelta da un cliente su quattro. Ecco perché abbiamo deciso di essere presenti all'Artigiano in fiera a Milano con questo brand: siamo professionisti tra i professionisti. Ciascun espositore è potenzialmente un utilizzatore di veicoli commerciali. In vetrina abbiamo messo i nostri modelli più iconici, allestiti e non, per mostrare tutto quello che siamo in grado di offrire a livello di prodotto, tutta la flessibilità della nostra gamma. E abbiamo puntato sugli elettrici: credo che in questo

momento sia molto importante farli toccare con mano, far comprendere che sono veicoli assolutamente identici agli endotermici. Nessun compromesso sulle volumetrie e le autonomie ormai superano i 400 chilometri, quanto basta per moltissime missioni di utilizzo».

A suo modo di vedere quanti sono i clienti che potrebbero passare senza problemi all'elettromobilità?

«Oggi credo che ben l'80 per cento delle missioni di utilizzo di un veicolo commerciale sia compatibile con l'elettrico. La qualità dell'offerta è cresciuta tantissimo. Per il corto e il medio raggio i veicoli a batteria sono una valida soluzione purché si disponga di adeguati punti di ricarica. In Italia l'infrastruttura sta aumentando sensibilmente ma è evidente che l'autonomia rappresenta ancora un punto focale».

Chi oggi acquista veicoli elettrici?

«Sicuramente il cliente flotta che ha effettuato un'attenta analisi e una scrupolosa valutazione perché l'impatto sul suo business è amplificato dal numero di veicoli. E il fatto che chi ha già acquistato veicoli elettrici sia pronto a fare la medesima scelta è la testimonianza che la soluzione funziona, si può fare il proprio mestiere senza punti di discontinuità dal termico.

Negli ultimi mesi del 2024 abbiamo assistito a una piccola contrazione nella domanda di veicoli commerciali elettrici che riteniamo però legata agli incentivi a cui molti top player, potendo, hanno fatto ricorso nella prima parte dell'anno. Per quanto riguarda il 2025 siamo consapevoli che ci dovrà essere da parte di tutti una grossa focalizzazione sull'elettrico, l'avvicinamento al 2035, anno che dovrà vedere l'uscita di scena degli endotermici, impone percentuali importanti. Siamo fiduciosi che il mercato possa spontaneamente trovare il punto di equilibrio che serve al costruttore per raggiungere i livelli di CO2 previsti da Bruxelles e ai clienti per ridurre il TCO dei loro veicoli. Oltretutto il gap di prezzo tra endotermici ed elettrici si sta riducendo a favore di questi ultimi, la tecnologia si avvicina alla sua maturità».



Ad Atessa è partita da poco la produzione del Ducato elettrico. Buone notizie per il futuro dello stabilimento?

«Certamente. Atessa è uno stabilimento complesso: sulle sue linee si producono un'ampia varietà di modelli e l'elettrificazione rappresenta una nuova sfida. Si è partiti con i cabinati e lentamente si arriverà a produrre tutte le versioni. Ducato, che è un brand nel brand, continuerà a essere un prodotto 100 per cento italiano».

Stellantis Pro One ha sempre dichiarato di non voler rinunciare a nessuno dei brand. Sarà così anche domani?

«Sì. Mettiamo a disposizione l'ultimo livello tecnologico per tutti i brand Stellantis, sia per i veicoli termici, sia per gli elettrici. Partendo da questa matrice ciò che fa la differenza sul territorio sono i concessionari: abbiamo quattro reti con quattro mandati distinti, differenti logiche di identità e standard visivi. Siamo molto attenti affinché domanda e offerta si incrocino sulla scelta del brand. Non vogliamo guidare noi il mercato ma far sì che la domanda si evolva spontaneamente. Per noi chi comanda è sempre e solo il cliente».

Per tutti gli artigiani

Per la prima volta nel 2024 Fiat Professional ha partecipato ad Artigiano in Fiera, evento in scena dal 30 novembre all'8 dicembre presso Fieramilano Rho-Però. Nove giorni per promuovere i prodotti dell'artigianato, italiano e non, all'insegna di valori come l'autenticità, l'originalità, la qualità e la sostenibilità. Ben 2.700 gli espositori e oltre un milione i visitatori.

«Abbiamo pensato di raggiungere il cliente - ha sottolineato Salvatore Cardile, direttore Marketing & Autonomy della business unit Veicoli Commerciali di Stellantis Italia - sul suo luogo di lavoro e il riscontro è stato estremamente positivo».

Due le aree in cui è stato possibile scoprire alcune delle proposte del brand torinese per la clientela professionale.

Nella zona esterna ha sfilato l'E-Ducato 35 quintali L2H2. Nello stand all'interno, invece, si sono potuti conoscere da vicino l'E-Scudo L2H1 allestito da Lauri per il trasporto a temperatura controllata e l'E-Doblò per il settore della ristorazione e del trasporto di alimenti. Per i più piccoli una livrea dedicata a dimostrazione di come il veicolo possa diventare uno strumento di comunicazione su strada.

Le performance dipendono molto dalla rete, vale anche per gli elettrici?

«In senso generale le performance all'interno del Paese sono differenti perché ci sono esigenze diverse. Basti pensare alla morfologia del territorio. Partendo da questo, sulla tecnologia elettrica certamente la formazione del venditore se non è determinante, è molto importante. Quanto più assorbono il salto tecnologico, tanto più riescono a trasferirlo al cliente. Stellantis Pro One sta lavorando alla formazione su tutti i concessionari, on-line e off-line. Abbiamo avviato un percorso intra brand, perché crediamo sia fondamentale confrontarsi sulle best practice, le esperienze, i punti di forza. La concessionaria che riesce a raggiungere delle ottime performance è di stimolo per le altre. Le nostre politiche poi ci consentono di premiare i migliori investimenti e i risultati al top».

In basso, lo stand di Fiat Professional nel padiglione 4, uno di quelli dedicati all'Italia, ad Artigiano in fiera con E-Doblò ed E-Scudo. In alto, l'E-Ducato che ha sfilato nell'area esterna.



Salvatore Cardile, direttore Marketing & Autonomy della business unit Veicoli Commerciali di Stellantis Italia.



MASSIMO DODONI

Fieri di essere DAF

Intervista all'uomo che si è da poco insediato sulla poltrona di vertice del marchio olandese in Italia. Logiche, strategie, vision di un profondo conoscitore del mondo del veicolo pesante. Per raggiungere nuovi traguardi

di Giuseppe Guzzardi

Piglio deciso, sguardo sorridente ma fermo, postura eretta, da leader. La dialettica molto lontana da arroganza o presunzione.

Massimo Dodoni siede su uno scanno importante, quello di Daf Italia, senza mostrare esitazioni o incertezze, ma anche con consapevole realismo. In questa intervista illustra le sue idee, la sua strategia, i suoi rapporti con collaboratori e partner.

Daf è un brand molto pragmatico, che guarda alle esigenze dei clienti. Uno spirito che condivide?

«Certo, voglio che si sia il più vicino possibile al cliente, indipendentemente da quante sedi ha sul territorio. Per questo il mio obiettivo è potenziare la nostra rete di servizio e assistenza: sempre disponibili, anche in termini di ricambi. Il network di dealer funziona già bene, ma vorrei che fosse impeccabile. Con le prime linee stiamo mettendo a punto progetti volti al potenziamento dell'assistenza tecnica, in tempi brevi».

Daf ha battuto tutti sul tempo con le nuove cabine 'europee'. Scelta sagace. Riuscirete a monetizzare (ancor di più) il vantaggio?

«I numeri ci stanno dando ragione, perché è importante non soltanto il rispetto delle nuove normative sulle dimensioni, ma anche la soddisfazione di chi il camion lo vive tutti i giorni.

Mi capita di chiedere ai camionisti... non mi piace chiamarli così, preferisco professionisti del trasporto..., chiedere dicevo cosa pensano del loro nuovo veicolo, e la risposta è sempre entusiasta, sia in termini di qualità percepita, che di comfort e affidabilità. Insisto sul comfort: gli autisti non vogliono trovarsi a fine viaggio con la schiena a pezzi».

Avendo introdotto per primi le nuove cabine stiamo maturando una grande esperienza. Quando arriveranno gli altri, noi avremo già conseguito una casistica che ci consentirà di mantenere il vantaggio».

Tenga le mani in vista e risponda sinceramente: quanto crede nell'elettrico, da 0 a 100?

«I veicoli elettrici mi piacciono all'80 per cento. Ho maturato grande esperienza in passato sull'elettrico e l'idrogeno, entrambi hanno senz'altro un futuro (il secondo è il mio preferito), ma prevedono, come del resto il diesel, che ci siano filiera di produzione, di distribuzione e di impiego efficienti. I costruttori intervengono solo sul terzo aspetto, ma devono sviluppare tecnologia adeguata a ogni sistema.

Su produzione e distribuzione di energia il costruttore non può intervenire, subisce le carenze infrastrutturali e la mancanza di economia di scala e, quindi, sulla competitività. Se per il diesel la filiera è ormai matura, così non è per elettrico e idrogeno. Ci sono

Paesi più avanzati sulla produzione, ma sulla distribuzione, ovvero la ricarica, il problema è ancora diffuso. Per l'idrogeno il è duplice, perché esistono due idrogeni, uno verde e uno di risulta (scarto di produzione), e la distribuzione è ancora alla fase zero. Se non si risolve il problema della produzione e della distribuzione imporre l'utilizzo di questi veicoli ha poco senso».

Domanda di riserva: quanto nei carburanti alternativi? Sempre da 0 a 100, e sempre mani in vista...

«Il discorso è speculare con quanto abbiamo appena detto, e si allarga anche ai carburanti endotermici alternativi come HVO. La filiera deve essere sostenibile in tutte le sue parti, altrimenti non è efficiente».

Massimo Dodoni, un po' uomo di trincea, un po' di strategie, un po' di tecnologia. Cosa porta in dote a Daf?

«Stiamo maturando grande esperienza con le nuove cabine, e manterremo il vantaggio sugli altri costruttori»

«La mia esperienza, e non è una risposta scontata. Il prodotto è già eccellente, come la squadra che ho trovato. Ancora prima di manager, come persona quel che cerco di fare è gestire al meglio gli individui e la loro motivazione, aiutandoli a superare i propri limiti, se posso dire a crescere professionalmente. Un manager ha due grandi obiettivi e responsabilità. Il primo è perseguire e raggiungere gli obiettivi stabiliti. Il secondo, e non è secondario, è preparare il terreno per la prossima generazione di leader e dirigenti, per consentire all'azienda di espandersi, di crescere. Quindi manager sì, ma voglio essere anche coach. In questo senso credo di poter essere utile a Daf».

vano su un unico cliente, l'autotrasportatore, ben venga quindi che un dealer sia in grado di diversificare, di assolvere a tutte le problematiche operative di un operatore del trasporto.

Inoltre, in questo modo, i nostri dealer hanno la possibilità di far crescere il loro business, di irrobustirsi finanziariamente e di aver più appeal con la clientela. L'azienda di autotrasporto apprezza chi è in grado di erogare servizi a 360 gradi. Attenzione però, questo vale se il dealer è in grado di dare vita, ad esempio nella vendita e assistenza di rimorchi o semirimorchi, una rete autonoma e specializzata, altrimenti si crea soltanto una gran confusione».

Chiudiamo prosaicamente con qualche numero. Previsioni 2025 per Daf...

«In Europa come tutti sanno ci sarà un calo nei consumi, ma a mio avviso sarà meno avvertito in Italia. Ciò avrà una ripercussione sul trasporto e quindi sulle immatricolazioni. Questo non vuol dire che non bisogna essere cauti, attenti».

...e per TRP (della quale è meglio non dimenticarsi mai... è d'accordo)?

«I ricambi sono una banca, per chi come noi ha la fortuna di avere il marchio TRP, un grande valore aggiunto.

L'idea di creare questa struttura, unica nel suo genere, è stata geniale, vendere anche la componentistica degli altri marchi, e pacchetti completi è qualcosa che soltanto noi, soltanto TRP può fare».

«L'autotrasportatore apprezza chi è in grado di risolvere tutti i problemi contestualmente»

«Un leader ha due compiti: raggiungere i risultati e preparare il terreno alla generazione successiva»



Massimo Dodoni, Amministratore Delegato Daf Italia. Laureato alla Business School - Università di Bologna (BBS), ha conseguito un Executive MBA. Ha ricoperto diverse posizioni con crescenti responsabilità nell'industria dei trasporti, di rilievo il ruolo di direttore generale Kögel Trailers in Germania.





REGOLARE INTENSO CRITICO

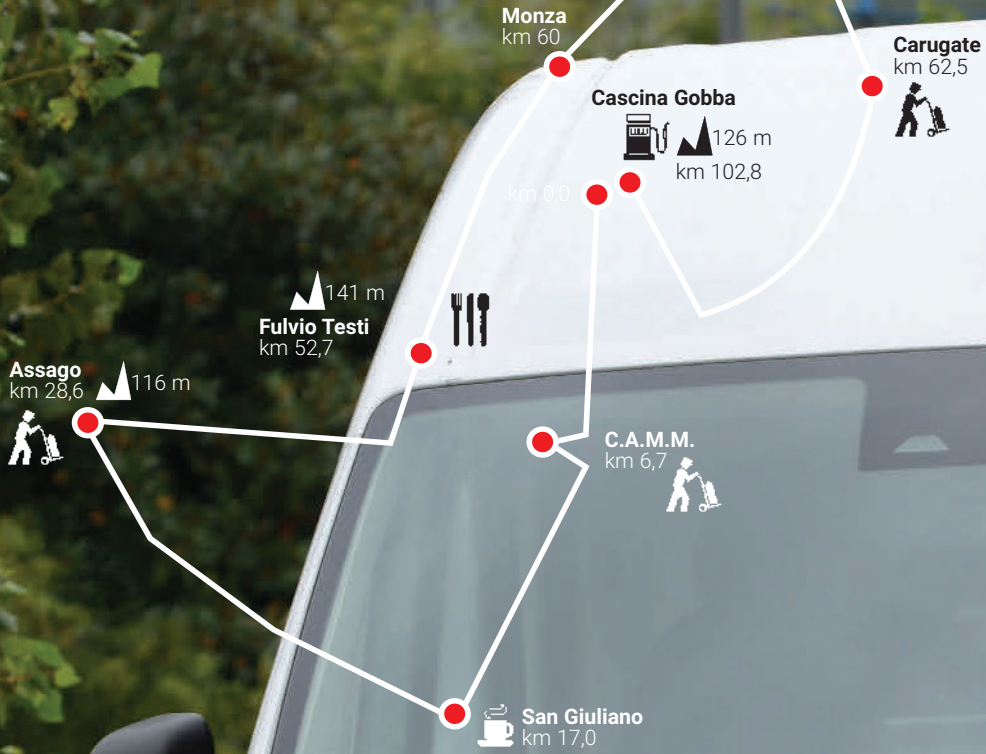
16°/19°
min/max

Diesel consumato = 8,53 litri.

Urea consumata = 0,80 litri, pari al 9,379% del gasolio rabboccato.

Peso durante la prova = 3.500 chilogrammi. Fabbricato in Italia.

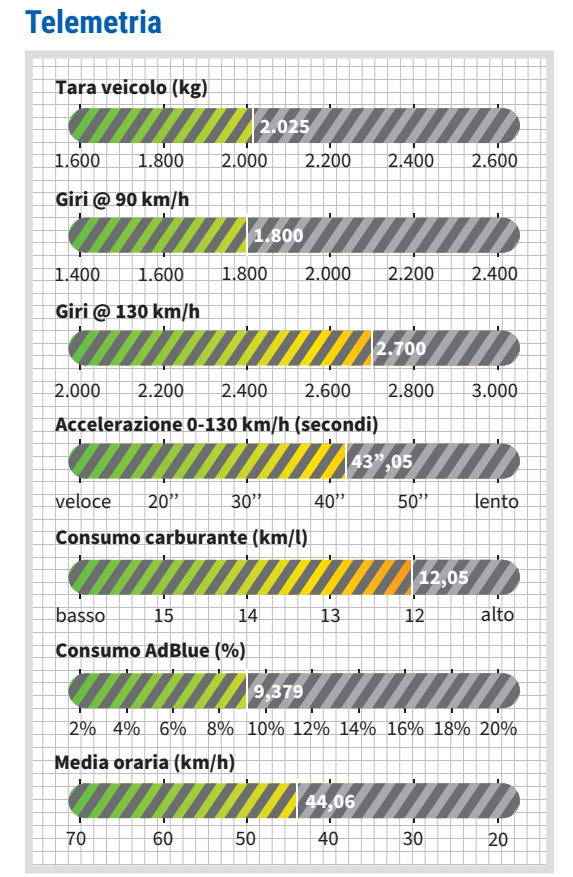
Prezzo al netto di optional e Iva, della versione 35q MH2 da 140 Cv Euro 6e con cambio manuale: € 36.500



Medie orarie & consumi

	km	hh:mm	km/l
		km/h	(l/100km)
Milano Gobba (126m)		27'	
Milano Assago (116m)	28,6	63,6	
Milano Assago (116m)		53'	
Milano V.le Fulvio Testi (141 m)	24,1	27,3	
Milano V.le Fulvio Testi (141 m)		1h00'	
Milano Gobba (126 m)	50,1	50,1	
TOTALI:	102,8	2h20'	12,05
		44,1	(8,30)

Statale
 Città
 Autostrada



Arriva sul mercato lievemente rinnovato e si piazza subito al secondo posto assoluto nella classifica dei big van omologhi quanto a consumi, a pochissima distanza da un concorrente che montava però una cinematica mild hybrid

di Gianluca Ventura foto di John Next

FIAT DUCATO 35 2,2 MJET 3 140 CV MH2 E6E

Piazza d'onore

Emissioni CO₂ **216,0 g/km**



Interni

Sopra, la plancia, dove non cambia nulla rispetto a quella ante restyling, se non il logo a centro volante.

Sulla prima riga, da sinistra, tutto invariato anche a livello del cruscotto, con ancora i due strumenti laterali (per giri motore e livello carburante) analogici dalla grafica dubbia ai lati di uno schermo centrale digitale. Più a destra, le prese Usb-C e Schuko 230 Volt (150 Watt) in console centrale.

Sulla riga mediana, sempre da sinistra, il cielo cabina dotato d'imperiale più retrovisore elettronico, il tavolino ricavato nello schienale centrale e i vani sottosedile.

Sulla riga in basso, ancora da sinistra, la selleria senza più la scritta Ducato sui poggiatesta, interruttori alla sinistra del volante e i portaoggetti fronte accompagnatori.



Che dire del Fiat Ducato che non sia ancora stato detto? Dopo oltre quarant'anni di onorata carriera è stato scritto tutto e il contrario di tutto. Ma per gli italiani resta comunque il furgone grande per antonomasia, così come il Fiorino fu (e lo è ancora nell'immaginario collettivo nostrano) sinonimo di furgonetta o iPod quello del lettore portatile di file audio Mp3.

In quasi mezzo secolo, si sono visti una sfilza di versioni e numerosi restyling, necessari per tenerlo al passo coi tempi che cambiavano. Come stavolta, che c'è da soddisfare i dettami della normativa Gsr 2 sulla sicurezza, entrata in vigore lo scorso luglio e che ha obbligato i costruttori a eseguire alcune modifiche nei veicoli, per implementare - soprattutto all'esterno - sensori e radar. Il che spiega l'arrivo qui della nuova calandra, che lo rende sì ancora più grintoso, ma consente in particolare di annegarci dentro quei componenti che altrimenti sarebbero apparsi posticci.

Assemblato ora sia in Italia sia in un nuovo stabilimento polacco insieme ai suoi fratelli a marchio Citroën, Opel, Peugeot e Toyota (la versione americana Ram Promaster è fabbricata a Saultillo, in Messico), il Ducato model year 2025 non rinuncia certo a quella che è la sua catena cinematica più importante, quella a gasolio completamente rinnovata nella tornata di restyling precedente e che passa ora allo Step E della normativa Euro 6. Purtroppo, il veicolo oggetto del nostro test era ancora uno dei primi targati, per cui non ancora omologato per essere alimentato anche con Hvo, una possibilità che Stellantis ha reso disponibile solo nelle scorse settimane con l'aggiornamento 4.0 del proprio sistema d'iniezione Multijet.

Alla guida

Così in prova dobbiamo andarci bruciando ancora del classico gasolio B7 (il veicolo accettava anche il B10). Che comunque dà ottimi risultati su questo Ducato zavorrato da 140 cavalli con cambio meccanico a sei marce (il più gettonato dala clientela). Perché alla fine degli oltre 100 chilometri sotto misurazione ci fermiamo su un ottimo 12,05 chilometri/litro, che se non è record poco ci manca. Nella nostra hit costituita da van omologhi provati su strada a pieno carico, meglio di lui - per appena uno 'zero virgola' - si piazza il sempreverde Transit, che però era diesel mild hybrid, una tecnologia purtroppo abbandonata da Ford. Anche sul fronte dei dispendi di urea, il big van nostrano dice la sua piazzandosi a centro classifica, ma ritornando di nuovo al secondo posto (sempre alle spalle del Ford) quanto a indice prestazionale, dove si tiene conto anche della velocità media. Al volante, si conferma il Ducato di sempre, ben

Metro & bilancia

Cabina rilevati (mm)

Lunghezza (utile/max)	770/1.590
Larghezza (utile/max)	1.600/1.960
Altezza interna	1.450
Larghezza porta (utile/max)	730/890
Altezza porta (utile/max)	1.300/1.560
Diametro volante	390
Varco tra sedile e leva del cambio	250

Vano di carico rilevati (mm)

Lunghezza (utile/max)	3.020/3.140
Larghezza (utile/max)	1.870/2.000
Altezza (utile/max)	1.900/1.980
Larghezza tra passaruota	1.430
Altezza soglia carico posteriore	570
Larghezza porta posteriore	1.555
Altezza porta posteriore (utile/max)	1.800/1.870
Angolo apertura porta posteriore	90°/180°
Larghezza porta laterale (utile/max)	1.240/1.300
Altezza porta laterale (utile/max)	1.740/1.800
Altezza soglia carico laterale	510

Ingombri dichiarati (mm)

Lunghezza	5.413
Larghezza	2.050
Altezza massima da terra	2.524
Passo	3.450
Sbalzo anteriore	948
Sbalzo posteriore	1.015
Carreggiata anteriore	1.810
Carreggiata posteriore	1.790
Diametro di volta	12.800
Lunghezza vano di carico	3.120
Larghezza vano di carico	1.870
Larghezza tra passaruota	1.422
Altezza interna vano di carico	1.932
Altezza soglia carico posteriore	550
Volume vano di carico m3	11,5

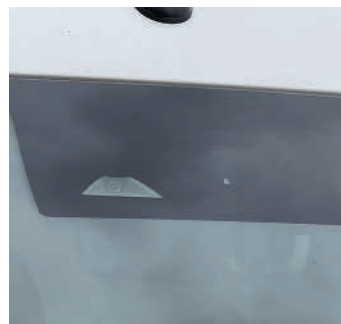
Masse (kg)

Tara (senza conducente)	2.025
Massa tecnica ammissibile 1° asse	1.880
Massa tecnica ammissibile 2° asse	2.000
Portata utile	1.400
Peso totale a terra	3.500

Esterni



Apribili fino a 180 gradi le porte posteriori. Sulla prima riga, le fiancate aperte del veicolo, qui nella taglia H2 L2 e dotato di cerchi in lega leggera. Sulla riga centrale, ancora da sinistra, il posteriore invariato mentre davanti si mette mano alla calandra e si gioca di pistola a spruzzo nero per dare al nuovo Ducato una faccia differente rispetto a quanto effettivamente sia. Più a destra, la retrocamera posizionata nel modulo superiore del terzo stop. Sulla riga in basso, camere e sensori Adas localizzati dietro il parabrezza purtroppo privo di resistenza sbrinatoria, uno dei cerchi in alluminio e l'interno del vano di carico, illuminato da una luce fioca e dotato di ben tredici occhioni fermacarico tra pavimenti, pareti laterali e divisoria.



piantato e pronto nella frenata grazie a un sistema integrale di dischi ventiliati senza confronti, neanche a pieno carico. Si sarebbe potuto anche inserire il *drive mode* 'Eco', premendo l'apposito tasto a sinistra del piantone di sterzo e tagliare così l'erogazione del motore per cercare di strappare un risultato migliore sul fronte dei consumi, ma - ove presente - non usiamo mai questo tipo di funzioni, preferendo testare il veicolo nelle condizioni in cui probabilmente lo utilizzerebbe quotidianamente un artigiano o qualsiasi corriere espresso e lasciando invece - quello sì - lavorare in autonomia il sistema auto stop/start.

In cabina

Volante rivisitato a parte, dentro resta quello del *restyling* precedente, col cruscotto parzialmente digitale (c'è uno schermo a centro cluster da 7 pollici), che ha strumenti sì elettronici, ma con alcune parti serigrafate, facenti parte del pacchetto Techno Plus. Venduto a 1.700 euro extra in tandem con l'*infotainment* tattile completo di navigatore, la ricarica *wireless* dello smartphone, doppia porta Usb e il climatizzatore automatico che mantiene i comandi fisici in *console* centrale. Premendo le frecce orizzontali sulla razza sinistra del volante, si passa dalla pagina d'avvio col tachimetro ad altre sette videate: il *tripmaster* coi consumi, quella del *driver assist*, una sfilza d'informazioni veicolo (livello urea, calendario manutenzioni, voltmetro, vita/temperatura/livello olio, temperatura refrigerante e Tpms), quella dedicata alla gestione dell'*infotainment*, il navigatore, gli avvisi e le impostazioni veicolo. Sulla razza destra ci vanno invece i comandi del *cruise control* adattivo. Resta la ricca dotazione di portaoggetti, sparsi tra la palpebra superiore della plancia - gofrata e non imbottita - e la zona fronte accompagnatore, cui si sommano i gavoni sotto i

Sotto & sopra

Trasmissione

Cambio manuale Fiat a sei marce, senza presa diretta e con gli ultimi tre rapporti in *overdrive*. Comando in plancia. Tasto 'Eco' tagliacoppia e stop/start. La trazione è anteriore, il rapporto finale di trasmissione è 4,867.

Marcia

Marcia	Rapporto
1 ^a	4,273
2 ^a	2,421
3 ^a	1,462
4 ^a	0,955
5 ^a	0,695
6 ^a	0,552
Retro	4,182

Sospensioni

Davanti, a ruote indipendenti McPherson con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Dietro, asse rigido con ammortizzatori idraulici e balestre monofoglia.

Freni

Dischi da 300 millimetri di diametro su tutte le ruote, davanti ventilati e spessi 32, dietro pieni da 22. Full Brake Control (per ridurre la gravità d'una collisione), Abs, Esp, Load Adaptive Control, Hba, roll-over mitigation e Hill Holder sono sempre di serie.

Pneumatici

Il veicolo del test monta dei cerchi in lega da 16 pollici con gomme Continental Conti VanContact 4 Season 225/75 R16C M+S. Gli indici di carico sono 121/120 e il codice di velocità è R.

Design

L'ultimo *restyling* è frutto del centro design capitanato da Nico Alexander Schminke.



Van **HIT**

PRESTAZIONI A CONFRONTO

Modello	Potenza kW/Cv	Coppia Nm	Cambio tipo/rapporti	Consumo km/l	AdBlue %	Velocità km/h	Acceler. 0-130 km/h	Peso kg	Index performance	Pubbl. n°
Fiat Professional	132/180	380	M/6	9,86	8,629	39,54	33",56	3.500	434,2	861
Ducato 35 2.2 Multijet 3	180 Cv MH2 E6d									
Fiat Professional	103/140	350	M/6	12,05	9,379	44,06	43",05	3.500	470,5	886
Ducato 35 2.2 Multijet 3	140 Cv MH2 E6e									
Ford	125/170	390	M/6	12,88	9,398	49,74	31",49	3.500	493,6	842
Transit 350 2.0 Tdci EcoBlue Mhev	L3H3 E6d-Temp									
Man	103/140	340	A/8	9,34	11,818	47,81	33",86	3.500	444,5	839
TgE 3.140 Standard tetto alto	E6b									
Mercedes-Benz	105/143	330	M/6	9,32	4,080	47,81	32",02	3.500	454,3	832
Sprinter 314 Cdi Standard	F39/35 E6c									
Renault	132/180	400	M/6	9,90	4,817	47,08	32",42	3.500	458,9	840
Master T35 Energy dCi	180 L3H2 E6d-Temp									
Volkswagen	130/177	410	M/6	9,65	10,329	51,83	31",67	3.500	459,6	813
Crafter 35 2.0 BiTdi	L3H3 E6b									

L'index performance tiene conto di consumo combustibile, urea e media oraria. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione. A = Automatico; M = Manuale; R = Robotizzato.



Sottopelle

Sopra, il vano motore col diesel 2,2 Multijet di terza generazione installato in posizione trasversale.

Sulla prima riga, da sinistra, la cloche del cambio manuale a sei rapporti, il tasto d'accensione del sistema keyless e il freno a mano elettrico in plancia.

Sulla riga centrale, ancora a sinistra, la scatola dei fusibili nel vano motore, la batteria da 105 Ampèrora alloggiata sotto il pavimento della cabina, la sospensione anteriore a ruote indipendenti e i bocchettoni per il rifornimento dei serbatoi gasolio da 90 litri (l'esemplare in test non era omologato per l'Hvo) e urea da 19.

La riga in basso, sempre da sinistra, mostra lo scarico a centro pianale completo di Scr e le sospensioni posteriori a tubolare rigido più balestre monofoglia.



sedili e le ampie tasche ricavate nei rivestimenti interni in plastica rigida nera delle porte cabina. Sono da ricercare nella colonna accessori del listino prezzi sia l'eventuale imperiale cabina (100 €) sia il parabrezza termico. Fioca la luce in cabina, così come in stiva.

Linea esterna

Fuori, s'interviene esclusivamente davanti, ridisegnando la calandra e lavorando di pistola a spruzzo. Opzionali i gruppi ottici, full led, con addirittura gli indicatori di direzione dinamici.

Vano di carico

La stiva resta quella bella capiente di sempre, con l'imperiale sovracabina, più la solita sfilza di anelli fermacarico. Ce ne sono addirittura tredici, rendendo così possibile ancorarci di tutto.

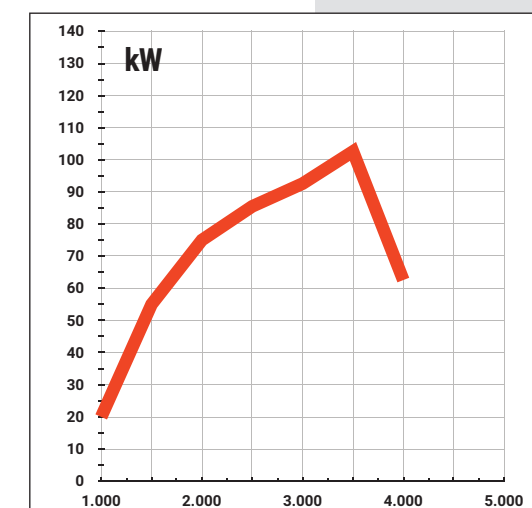
La meccanica

Sotto il cofano un sofisticato quattro in linea 2.184 centimetri cubi dal Dna più automobilistico rispetto al Sofim di qualche anno fa, essendo stato introdotto proprio sulle vetture del gruppo Fca - nel caso la Jeep Compass - a partire dal 2015. Installata trasversalmente, quest'unità, internamente battezzata H3-Power, monta un turbo a geometria variabile. Pagando un surplus si può avere l'accoppiata Traction Control più Hill Descent Control con pneus M+S per trarsi d'impaccio ovunque, così come extra è il Keyless go.

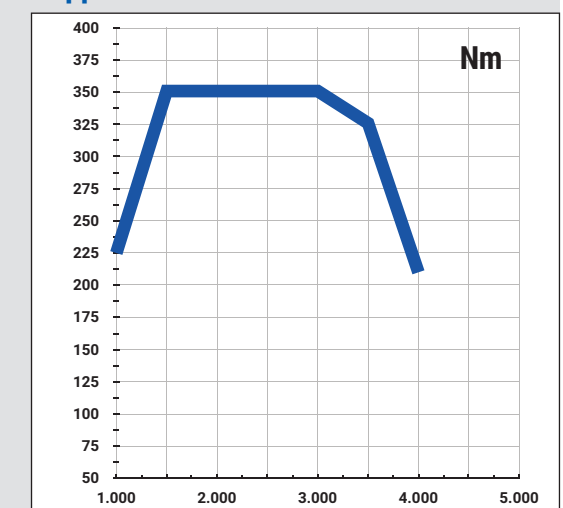
N.B.: tutte le prove di Vie&Trasporti sono eseguite nel pieno rispetto del Codice della Strada. Essendo test d'uso, che simulano una normale giornata di lavoro, sono anch'essi soggetti a fattori contingenti, quali le condizioni meteorologiche e la situazione del traffico. Ovviamente imprevedibili. Per consentire al lettore di conoscere meglio le condizioni in cui è stata eseguita la prova su strada, Vie&Trasporti pubblica le informazioni relative al meteo e alla situazione stradale incontrate durante il test. Si ringrazia per la gentile collaborazione il Gruppo Centro Edile di Agrate Brianza (Mb).

Nella foto in alto, a destra, il quadricilindro Fiat Multijet 3 fabbricato a Pratola Serra (Av) e introdotto sul mercato per la prima volta nel 2015 sotto il cofano della Jeep Cherokee. Dalla fine del 2021 spinge anche il Ducato di Fiat Professional. A lato, le due curve caratteristiche della versione da 140 cavalli della prova.

Potenza



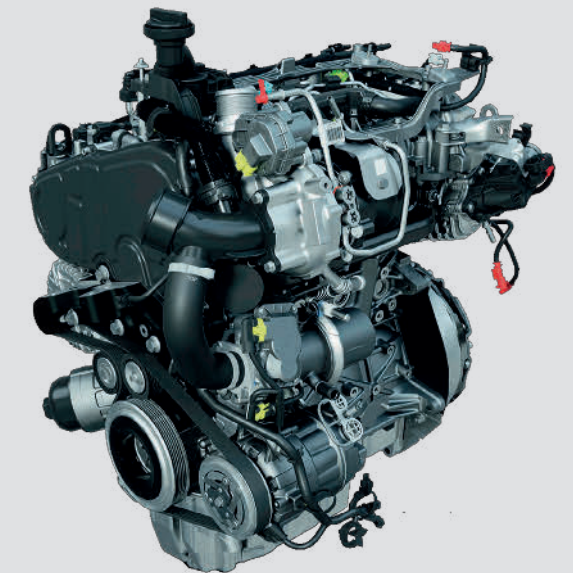
Coppia



Sala macchine

Specifiche motore

Marca e modello	Fiat 2.2 Multijet 3 H3-Power
Architettura	4 cilindri in linea
Alesaggio x corsa (mm)	83,8 x 99
Cilindrata (cc)	2.184
Rapporto di compressione	15,7:1
Distribuzione	bialbero a camme in testa
Valvole per cilindro	4
Aspirazione (turbo/intercooler)	BorgWarner a geometria variabile
Sistema d'iniezione	common rail
Pressione d'iniezione (bar)	2.000
Peso a secco (kg)	180
Capacità coppa dell'olio (l)	6
Potenza (kW/Cv)/giri	103(140)/3.500
Potenza specifica (kW/Cv)/l	47,13(64,10)
Coppia (Nm/giri)	350/1.400
Coppia specifica (Nm/l)	160,35
Riserva di coppia (%)	24,6
Consumo specifico (g/kW-h @ giri)	n.d.
Inquinanti (omologazione/sistema)	Euro 6e/Egr+Doc+Dpf+Scr



MARCO BURAGLIO

Un passo alla volta

Numeri da record nel 2024 per Ford Pro in Italia che guarda al 2025 con una gamma rinnovata dove convivono modelli endotermici, plug-in ed elettrici e una rete di distribuzione e assistenza pronta a tutto

di Tiziana Altieri

Un anno da record, il 2024, per Ford Pro in Italia. Le immatricolazioni hanno toccato quota 36mila unità, 8mila in più rispetto all'anno precedente, +28,5 per cento. Merito di una gamma rinnovata e degli investimenti sulla rete di distribuzione e assistenza. Ranger una quota nel suo segmento del 50 per cento, Transit Custom rappresenta ben un veicolo su tre della fascia media ed e-Transit è il full electric più venduto nella Penisola. «Oggi un veicolo commerciale su quattro registrato in Italia ha l'Ovale Blu sulla calandra. Se escludiamo il segmento del noleggio, Ford supera per quota anche il costruttore nazionale». Parole di Marco Buraglio, direttore della divisione Ford Pro in Italia che abbiamo incontrato a Roma. Con lui abbiamo parlato soprattutto di elettrico per comprendere se il mercato dei professionisti è pronto alla rivoluzione green.

Parola d'ordine per Ford: flessibilità. Come si traduce in concreto?

«Con una gamma in grado di soddisfare ogni esigenza. Oltre alla grande famiglia Transit e al Ranger con i classici motori endotermici abbiamo ben tre veicoli, E-Transit, E-Transit Custom ed E-Transit Courier, completamente elettrici. E poi ci sono le soluzioni plug in: Connect, Custom e Ranger, presentato a settembre alla IAA di Hannover. Un veicolo, quest'ultimo, con il quale Ford dimostra ancora una volta la sua volontà di accompagnare tutte le aziende nel percorso di elettrificazione. Negli anni abbiamo potuto rilevare che spesso chi sceglie Ranger è un cliente che non fa molti chilometri e apprezza la potenza, i cavalli sprigionati come ha dimostrato l'enorme successo del Raptor 3,0 litri benzina. Il pick up nella versione plug-in è un ottimo compromesso».

Come stanno performando i veicoli elettrici sul mercato italiano?

«A oggi noi abbiamo lavorato prevalentemente nel segmento delle 2 tonnellate con E-Transit. E-Transit Custom, infatti, è stato lanciato solo recentemente e stiamo immatricolando in questo momento le prime unità. Chiuderemo l'anno con circa 450-500 E-Transit, numeri che lo rendono

il veicolo commerciale elettrico più venduto in Italia. Quello che mi preme sottolineare è che non appena siamo sbarcati in questo segmento siamo diventati i leader con una quota del 40 per cento. L'obiettivo è raggiungere il medesimo traguardo anche con i più 'piccoli'».

Qual è il vostro target per i veicoli Bev e che accoglienza registrate?

«Noi partendo con E-Transit ci siamo rivolti sostanzialmente al mondo dei corrieri e a quello della grande distribuzione che lo hanno promosso a pieni voti grazie anche alle buone autonomie. Le aziende sono molto interessate ai veicoli elettrici, più dei privati. Molte hanno tutte le condizioni necessarie per passare all'elettromobilità: percorsi pianificati, possibilità di programmare le ricariche che generalmente vengono effettuate in deposito con costi più bassi rispetto a quelli applicati alle colonnine. Non dimentichiamo poi che un veicolo elettrico offre un comfort di guida superiore, con ridotte vibrazioni e grande silenziosità, nonché costi di manutenzione inferiori. Certo, fino a quando il diesel sarà un'alternativa ci saranno delle remore ma, poi, il passaggio all'elettrico verrà naturale. Ovvio che il percorso non è velocissimo, mi aspetto una crescita lineare. Gli incentivi statali, uno strumento importante, che sono stati messi a disposizione quest'anno pensavo potessero dare una spinta maggiore al mercato ma così non è stato. Il fatto che il responso sia stato sotto le aspettative ci fa pensare che sono ancora molte le aziende che non hanno il mindset per questo passaggio, che comunque ammettiamo non è semplice soprattutto per i piccoli operatori, al di là del prezzo del veicolo. Noi rimaniamo con i piedi per terra: stiamo lavorando alla profilazione dei clienti, dobbiamo essere in grado di proporre l'elettrico alle aziende che sono pronte. I risultati che stiamo ottenendo con E-Transit Custom sono incoraggianti».

Il prezzo, insomma, è solo un di cui...

«Chi non cambia non lo fa per il prezzo. Tra l'altro bisogna sottolineare che il gap tra endotermici ed elettrici si è fortemente ridotto. Molte aziende

semplicemente preferiscono rimanere nella zona di comfort e poi c'è il tema dei valori residui. Le aziende cercano di minimizzare i rischi. C'è bisogno di tempo ma stiamo già investendo da due anni e saremo pronti quando sarà il momento di raccogliere».

Quanto conta la rete?

«Tanto, tantissimo. In questo percorso di crescita abbiamo riscontrato quotidianamente quanto sia importante avere una forza vendita preparata, separata da quella del mondo autovettura, professionale, in grado di gestire veicoli allestiti (ricordiamolo sono ben uno su quattro). E l'investimento richiesto nell'area del service è ancora più importante. Dare la priorità ai veicoli commerciali, offrire la manutenzione predittiva attraverso l'utilizzo dei dati del veicolo fa la differenza, consente di conquistare il cliente. È in quest'ottica che stiamo lavorando a un progetto di fleet management con i dealer: potranno essere coinvolti nel monitoraggio dei dati della flotta per minimizzare i tempi di fermo. Abbiamo fatto un lavoro a 360 gradi sulla rete con investimenti e formazione e ora ci siamo. I nostri Transit Center, ben 51 in Italia, hanno compreso perfettamente in quale direzione volevamo andare e l'hanno presa anche loro».

Si fa un gran parlare di servizi, il cliente cosa cerca?

«Tutto ciò che può aiutarli a ridurre i costi. Ecco perché tutti i nuovi veicoli Ford Pro includono FORDLive, un servizio connesso e integrato che aiuta a mantenere i veicoli sempre attivi grazie anche alla diagnostica predittiva. Sono sempre di più i clienti che lo utilizzano. Stiamo poi implementando Mobile Service, l'assistenza a domicilio che riduce al minimo i tempi di fermo. L'esperienza e la competenza di Ford arrivano laddove serve».

Agire per reagire

Impossibile negarlo: il settore automotive sta vivendo uno dei periodi più complicati di sempre schiacciato dall'aumento dei costi, di produzione e di distribuzione, e dall'arrivo di nuovi concorrenti da Oriente (anche nel business dei veicoli commerciali). A ciò si aggiungono le tensioni politiche che amplificano il clima di incertezza e spingono privati e aziende, quando possibile, a rinviare gli acquisti. «In questo scenario - ha sottolineato Fabrizio Faltoni, amministratore delegato di Ford Italia - la nostra parola d'ordine è agire. Ford, dopo quello del 2023, ha annunciato un nuovo piano di ristrutturazione». Da qui al 2027 in Europa saranno tagliate 4mila persone, 3.700 tra Germania e Gran Bretagna. «L'obiettivo è quello di rimanere competitivi in un mercato dove l'elettrico fatica ad affermarsi. La strategia per la transizione è in forte ritardo: oggi la tecnologia BEV per quanto riguarda le auto incontra le esigenze di circa un cliente su 12». L'Ovale Blu presiederà solo alcuni segmenti puntando su prodotti icone. «Abbiamo già cominciato un percorso di rinnovo dell'immagine del marchio. Ford deve essere associata al sogno americano, ai valori di unicità, robustezza e potenza che caratterizzano modelli come Mustang e Raptor».

Faltoni ha poi fornito i numeri relativi ai primi 11 mesi del 2024: Ford Italia ha immatricolato 88.000 veicoli fino a 3,5 tonnellate (quindi Lcv compresi) con una quota complessiva del 5,7 per cento. Occupa la quinta posizione sul mercato dopo Fiat (unica con share a doppia cifra, pari all'11,3 per cento), Toyota, Volkswagen (entrambe al 7 per cento) e Renault al 5,8.

«Il 2025 rimane l'orizzonte temporale per la commercializzazione in Europa di sole auto elettriche. Puntiamo a raggiungere quel traguardo giocando la carta della flessibilità, della gamma e delle uscite. In quest'ottica la fabbrica di Colonia è stata oggetto di ben 2 miliardi di euro di investimenti». Un accenno anche agli incentivi. «Certamente utili - ha concluso l'ad - ma non possiamo dipendere dall'aiuto dei Governi. Da qui l'esigenza di ridurre i costi per proporre al mercato prodotti comunque accessibili».



Marco Buraglio, responsabile Veicoli Commerciali in Ford Italia. La conferenza stampa di fine anno si è tenuta presso il Ford Campus di Roma.





Furti di veicoli

Fermiamoli

I numeri sono tornati quelli dell'epoca pre Covid ma sono aumentati i ritrovamenti grazie alla combinazione tra tecnologie e servizi digitali e componenti hardware sofisticate. Come quelle di Mercedes-Benz

di Tiziana Altieri

Anno 1986: per la prima volta a Parigi viene denunciata la sparizione di un'automobile. Un reato, dunque, quello dei furti, vecchio come la storia delle auto stesse. E al quale si cerca da sempre di trovare una soluzione. In ben oltre un secolo le Case hanno brevettato numerosi presidi allo scopo di fermare i malintenzionati: da quelli prettamente meccanici, ai più recenti digitali, primi tra tutti le smart key con immobilizer. Oggi l'Internet of Things ha aperto nuove opportunità e, grazie alla combinazione tra tecnologie e servizi digitali e componenti hardware sempre più sofisticate, è possibile innalzare la barriera di protezione intorno alle proprie quattro ruote: auto ma anche veicoli da lavoro. Di questo si è parlato a Roma in occasione della conferenza organizzata da Mercedes-Benz con la Polizia

Stradale. Qualche numero: nei primi 11 mesi del 2024 in Italia sono stati denunciati poco meno di 81.400 furti di auto e van, circa 26.400 motoveicoli e oltre 1.660 veicoli industriali. Di oltre la metà di questi si è persa completamente traccia. In particolare nel caso dei pesanti la percentuale di recupero è di solo il 37 per cento. «Il trend del 2024 - ha dichiarato Debora Montenero, direttore 3° divisione Polizia Stradale - è simile a quello del 2023, siamo tornati ai livelli pre-pandemici. La buona notizia è che sono aumentati i ritrovamenti, +10 per cento. Spesso il furto di un veicolo è un reato propeudetico (serve cioè a commetterne altri), altre volte l'obiettivo sono i suoi componenti, altre ancora, specie l'alto di gamma, finisce all'estero dopo un'alterazione degli elementi identificativi. La Polizia Stradale è impegnata nell'azione di

contrasto attraverso la lotta al riciclaggio internazionale, controlli amministrativi (anche su rottamatori, autosaloni, etc.), servizi dedicati nazionali e internazionali». Da Debora Montenero anche qualche consiglio per evitare di non trovare il proprio veicolo al ritorno: «Tenete la chiave in una scatola metallica per evitare il furto delle frequenze e accertatevi di aver chiuso il mezzo prima di allontanarvi. Oggi i ladri hanno cognizioni di elettronica avanzate».

Soluzioni stellari

Per cercare di prevenire e scongiurare i furti Mercedes-Benz ha messo in campo una serie di presidi tecnologici che massimizzano la propria efficacia attraverso la combinazione di tre elementi: il Connect Package, presente di serie su tutti i modelli della Stella, la Protezione vettura Guard 360° plus destinata alle top di gamma e il Pacchetto parcheggio con telecamera 360°. Inoltre, attraverso la captive Merfina, la Stella offre ai propri clienti una serie di coperture assicurative che mitigano l'effetto di un eventuale furto. «In caso di urto o effrazione - ha spie-

Furti e recuperi in Italia negli ultimi tre anni

	2022		2023		2024 (al 30/11)	
	Rubati	Recuperati	Rubati	Recuperati	Rubati	Recuperati
Autoveicoli	89.551	36.726	94.835	40.698	81.377	37.622
Motoveicoli	31.169	12.132	31.658	12.966	26.408	11.703
Mezzi pesanti	2.416	813	2.718	754	1.664	617
Totale	123.136	49.671	129.211	54.418	109.449	49.942

Fonte: Dati nazionali FF.00.

gato Sebastian Guayacan, Product Manager Digital Extras, Charging & EVA2 di Mercedes-Benz Italia - il proprietario/utilizzatore del mezzo riceve sullo smartphone, attraverso l'App Mercedes-Benz, un alert con la segnalazione. Dopo le opportune procedure di autenticazione, la chiamata di allarme viene trasferita al service partner autorizzato, Vodafone Automotive, che inoltra i dati di localizzazione direttamente alle forze dell'ordine. Le indagini possono iniziare immediatamente. Per ragioni di sicurezza e per non interferire nelle operazioni di polizia, una volta avviata la procedura, tutte le funzioni di localizzazione visibili dal cliente attraverso l'App vengono inibite». Queste funzioni legate alla sicurezza come all'intrattenimento sono sempre più richieste dai clienti: in Italia si è registrato un +65,5 per cento nei primi 11 mesi dell'anno rispetto allo stesso periodo 2023.

Sui veicoli commerciali si è focalizzato Francesco De Simone, Field Technical Specialist Mercedes-Benz Vans Italia: «Anche sui van Mercedes-Benz propone Connect Package con Digital Extras suddivisi in cinque categorie principali di servizi: remoti, navigazione (anche EV), intrattenimento, personalizzazione e sicurezza. All'interno di questo bouquet sono presenti diverse funzionalità utili a proteggere il veicolo come chiusura porte e finestrini da remoto, assistenza in caso di furto, localizzazione, tracking geografico, disattivazione della chiave di emergenza o di tutte le chiavi. Guard 360 include, invece, l'impianto di allarme antifurto-antiscasso, la protezione antirimozione con segnale ottico e acustico di avvertimento in caso di rilevamento di variazioni della posizione, la protezione volumetrica dell'abitacolo con allarme al rilevamento di movimenti e la notifica di furto con rilevamento danni da parcheggio. È oggi già disponibile su Vito N1 mentre su Sprinter arriverà a fine 2025. C'è poi il pacchetto parcheggio con telecamera 360° che oltre a essere un valido alleato nelle manovre, in caso di eventi quali effrazioni, atti vandalici o urti, scatta automaticamente cinque foto intorno al veicolo che possono essere utilizzate come prova documentale.

Infine, ricordo che oggi a disposizione dei clienti ci sono numerosi strumenti meccanici per scongiurare l'apertura delle porte e c'è la possibilità di personalizzare le centraline».

In alto i numeri relativi agli ultimi tre anni diffusi dalla Forze dell'Ordine.

Francia, Italia, Germania, Olanda e Spagna sono i paesi europei che contano il maggior numero di furti.

Focalizzandosi sulla Penisola, Campania, Puglia, Lazio, Sicilia e Lombardia sono le regioni dove il fenomeno è più allarmante.

In basso, l'App Mercedes-Benz che allerta in caso di urto o effrazione.



DAVIDE MANGERINI

Al vostro fianco

Le aziende di trasporto nell'ottica di efficientare e migliorare i propri servizi sono alla ricerca di software all'avanguardia. Una risposta la può fornire Autoroute. Le tantissime soluzioni a misura di cliente

di Roberta Cannone

Società specializzata nell'ideazione, progettazione e implementazione di soluzioni tecnologiche integrate per la gestione di aziende di trasporto e servizi di pubblica utilità, Autoroute oggi, solo in Italia, monitora qualcosa come 15.000 asset e già da qualche anno ha varcato i confini raggiungendo Francia, Lussemburgo e Malta. Continue evoluzioni tecnologiche, partnership strategiche e un modello di business strutturato su una rete capillare di tecnici specializzati sono tra i segreti del suo successo. Ne abbiamo parlato con Davide Mangerini, Head of Software & Digital Services.

Qual è il vostro target di riferimento?

«Con i nostri servizi ci rivolgiamo alle aziende di trasporto pubblico locale e alle amministrazioni che operano nello stesso ambito nonché al mondo del trasporto merci. In questo caso, il nostro target sono aziende e consorzi strutturati che ricercano ben più che un software per la geolo-

calizzazione. Ci differenziamo dai competitor perché seguiamo l'utente lungo tutto il processo: dalla ricezione dell'ordine, alla pianificazione dei tragitti, fino alla progettazione delle turnazioni degli autisti ed elaborazione dei dati di consumo per le buste paga. Questo è possibile grazie a un'architettura software consolidata e in continua evoluzione, che lascia ampi margini di personalizzazione.

Per quanto riguarda il Tpl collaboriamo con aziende che contano da 3 a 450 mezzi, nel trasporto merci abbiamo clienti con non meno di 50 veicoli in media.

Una grossa fetta del nostro fatturato viene dal mondo del trasporto passeggeri, ma non lo definirei un silos distinto rispetto al trasporto merci: lo stato dell'arte della tecnologia ci permette di replicare i progetti e i risultati di un settore nell'altro. Un esempio. Quattro anni fa, abbiamo dato avvio a un progetto sulla raccolta differenziata della frazione tessile dei rifiuti urbani su Roma e in diversi comuni delle Marche. L'approccio è stato innovativo. Fino a quel momento, si procedeva sulla base della previsione del riempimento dei contenitori fondata su dati storici. Noi, invece, su questi abbiamo installato dei sensori di riempimento, autoalimentati tramite un pannello fotovoltaico per consentire all'azienda del servizio di raccolta di sapere, in tempo reale, lo stato dei raccoglitori e pianificare il ritiro in maniera dinamica. La cosa interessante è che l'algoritmo alla base della pianificazione nasce da quello relativo ai servizi di trasporto a chiamata delle persone con disabilità.

Questo approccio ha portato a un risparmio sostanziale in termini di ore di guida, di mezzi impiegati e soprattutto, di emissioni inquinanti. Dalla sperimentazione che abbiamo fatto su Roma, a parità di volume e peso di abiti raccolti, abbiamo avuto un'ottimizzazione dei chilometri percorsi, consumi ed emissioni ridotti fino al 75 per cento.

Siete cresciuti rapidamente. Come?

«Attraverso una comunicazione trasparente siamo riusciti a incuriosire e attrarre nuovi clienti aprendo numerose opportunità. Sul nostro sito

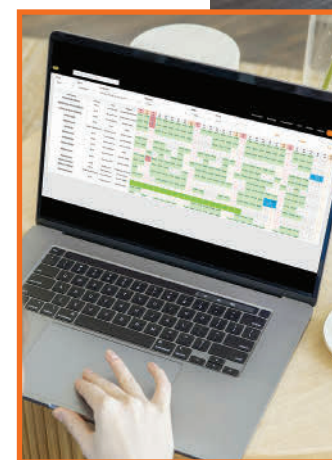
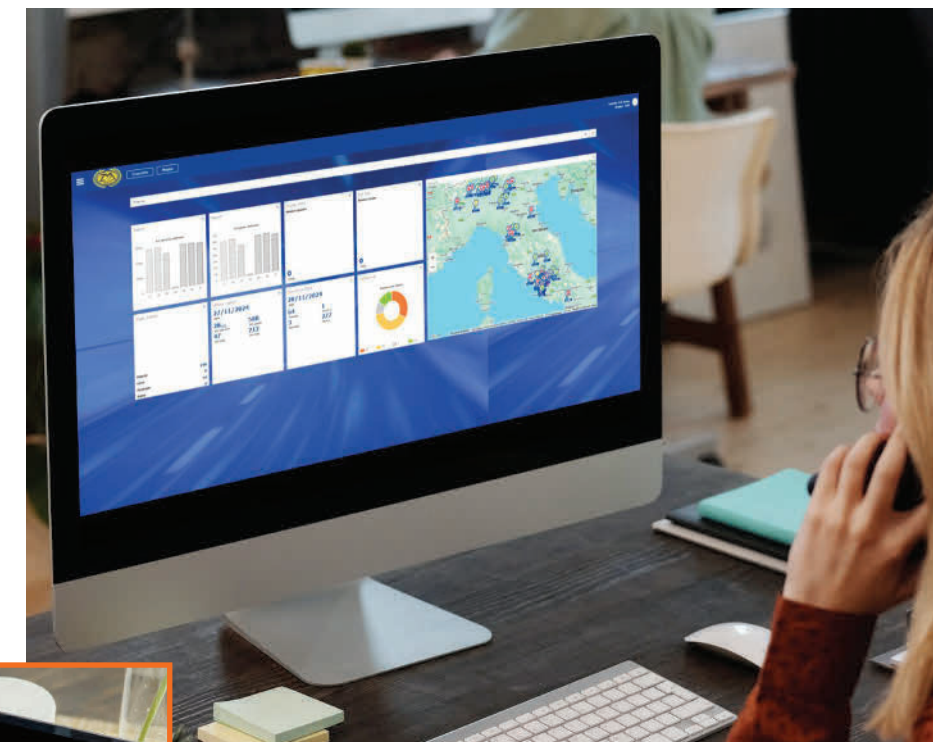
web e sui nostri canali social pubblichiamo use case con frequenza settimanale, valorizzando i risultati raggiunti anche grazie al supporto delle nostre soluzioni. Siamo, per esempio, entrati in contatto con un cliente che si occupa di trasporto valori e opere d'arte dopo che ha visto un nostro progetto sul monitoraggio della catena del freddo in ambito trasporto alimenti e grande distribuzione. Gli stessi sensori di temperatura e umidità utilizzati per il trasporto di prodotti ittici sono stati montati sui veicoli a cui viene affidata merce tanto preziosa».

Qualche use case?

«Per Cantelmi, azienda che lavora in sub affido anche per altri clienti, come ad esempio Amazon, abbiamo sviluppato delle integrazioni tramite web services che consentono di ricevere e processare automaticamente gli ordini di acquisto, facilitando la pianificazione dei giri di consegna. Stessa cosa è stata fatta per ZM Group, società specializzata in trasporto alimenti, sia secchi che refrigerati, con una flotta di oltre 200 mezzi, con i quali abbiamo portato avanti un progetto molto ambizioso volto a dematerializzare tutti i processi gestionali e operativi, spinti da un obiettivo ben preciso: eliminare completamente la carta. Un altro strumento di supporto dei nostri clienti in ambito trasporto merci è l'automazione e la digitalizzazione di tutto ciò che è relativo allo scarico dati del cronotachigrafo. Ricordo che tra i servizi proposti, inizialmente sperimentato per il trasporto passeggeri su tratte nazionali con Itabus, c'è il bollettino meteo costituito da un sistema di intercettazione di eventuali allerte meteo e integrato con la base dei dati della protezione civile. Questo permette di avere, in tempo reale, le informazioni sulle condizioni lungo il percorso pianificato. Infine, anche lo 'Schedule Remix', ereditato dal trasporto a chiamata per le persone con mobilità ridotta, aiuta le società di logistica nel rimodulare le consegne all'interno della pianificazione giornaliera per variazioni o integrazioni dell'ultimo minuto, favorendo la massimizzazione dei risultati e la soddisfazione del cliente finale».

I vostri software dialogano con i sistemi captivi a bordo dei veicoli?

«Il nostro approccio permette di adattarci a qualsiasi software. Possiamo integrarli con quelli già esistenti o crearli, dipende anche dalla maturità dell'azienda con cui ci si confronta. Poi, esistono clienti che hanno necessità di una creazione dell'impalcatura digitale da zero».



In che modo vi supporta l'intelligenza artificiale?

«L'intelligenza artificiale oggi è ben presente all'interno delle nostre soluzioni, sia in termini di strumenti di supporto e assistenza clienti, sia in termini di ausilio alla pianificazione viaggi, sebbene sia molto più utilizzata, al momento, dai nostri clienti in ambito trasporto persone».

In alto e a sinistra due schermate di altrettanti sistemi progettati per pianificare e monitorare i viaggi dei veicoli della flotta assicurandosi il rispetto dei tempi di guida e di riposo previsti dalla normativa.

Quanto incidono i vostri software sulla redditività delle aziende?

«In ambito trasporto merci, il nostro software consente di verificare i profitti di ogni singolo viaggio e supportare la direzione nelle decisioni strategiche, confrontando i ricavi attivi (cioè quanto ha pagato il cliente) con i consumi, i chilometri percorsi, le spese di assicurazione e bollo o eventuali costi extra in caso di incidenti o multe. Non dimentichiamo inoltre che il software è integrato con il nostro sistema AVL-AVM ed è quindi utilizzato dai nostri clienti come strumento di rendicontazione e certificazione inequivocabile del servizio svolto, dando modo di accelerare di conseguenza il ciclo di fatturazione attiva».

Quali gli obiettivi per i prossimi anni?

«Ci aspettiamo per il 2025 un consolidamento del fatturato, circa 4 milioni l'anno, con 25 persone. Il nostro obiettivo è definire dei modelli di governance e controllo di gestione interna che ci possano permettere una crescita esponenziale nei prossimi anni, anche attraverso acquisizioni strategiche».



Consuntivo

Una splendida **annata**

Vertici di Scania Italia riuniti a Milano per un bilancio del 2024. Un anno sfidante ma estremamente positivo: è cresciuta la quota di mercato, la penetrazione nelle flotte, la vendita di servizi. E non certo per caso...

Milano ancora una volta ha fatto da cornice alla conferenza stampa di fine anno di Scania con tutto il management. Il Grifone ha chiuso i primi 11 mesi del 2024 con una quota del 16,8 per cento, oltre 3,0 punti in più rispetto al 2023, che gli fanno conquistare la piazza d'onore in un mercato sostanzialmente stabile, intorno alle 24.000 unità. Circa 4.000 i veicoli immatricolati dalla Casa Svedese, il 20 per cento in più dell'anno precedente. Nel periodo gennaio-novembre 2024 Scania Italia ha conquistato la leadership nel segmento dei trattori lungo raggio con un 21,9 per cento di quota. E ha accresciuto, di molto, anche il suo peso nelle flotte impiegate nella linea con oltre 100 veicoli, al 22,9 per cento contro il 17,3 di un anno fa. Risultati che sono il frutto del lavoro fatto dal Grifone sia sul fronte prodotti, sia su quello dei servizi. Enorme il successo del Super con complessivi 4.500 trattori venduti nella Penisola dal suo lancio. Solo uno dei veicoli che compongono l'offerta che include anche soluzioni elettriche già scelte da clienti



come Chiggiato Trasporti e Cortese Trasporti. «Abbiamo portato l'elettromobilità - ha dichiarato Enrique Enrich, presidente e AD - in un settore dove nessuno pensava fosse possibile».

Capillare la rete Scania in Italia: 18 le concessionarie truck, 112 le officine, 7 gli Scania On site e oltre 2.000 le persone che lavorano per il brand. Persone che vengono ricercate anche attraverso il programma 'Tecnici del futuro', giunto al terzo anno. Trenta le scuole coinvolte per riuscire a raggiungere nuovi talenti da formare e tenere ben stretti. E nel 2025 il network si amplierà ulteriormente per continuare a garantire un servizio eccellente: già oggi dall'SOS lanciato su strada all'arrivo di un tecnico passano solo 1 ora e 42 minuti.

Tutto quello che è service in Scania funziona molto bene, i clienti lo sanno: dal 2018 al 2024 la vendita di servizi racchiuso nel mondo Service 360 è cresciuta del 100 per cento. Oggi l'80 per cento dei nuovi contratti include servizi di assistenza che consentono alla Casa nordica di proporsi sempre più come partner, meno come fornitore. Numeri di un successo anche quelli di Scania Financial Services che nell'ultimo anno ha attivato contratti di leasing per 330 milioni di euro e vanta una penetrazione finanziaria del 50 per cento. «La cura del cliente per noi - ha concluso Paolo Carri, direttore marketing - è un concetto al limite dell'ossessione. È quello che guida tutte le nostre scelte».

Come sarà il 2025 in Italia? I vertici prospettano un mercato intorno ai 25mila veicoli e Scania sarà pronta a fare la sua parte.

www.vietrasportiweb.it

EVENTI

Evoluzione stradale

Tre convegni di altissimo interesse per il mondo delle infrastrutture

Il Paving Show di Verona Fiere (12-13 marzo) ribalta le consuetudini e si propone, per quanto riguarda la parte convegnistica, come osservatorio delle infrastrutture del futuro: connesse, intelligenti, sicure. LeStrade e Vie&Trasporti insieme organizzano tre convegni ad accesso libero che danno diritto a tre crediti formativi ciascuno per ingegneri, architetti e geometri. Ecco uno per uno i tre appuntamenti, nel corso dei quali verranno anche consegnati dei riconoscimenti alle eccellenze nel settore di riferimento.

*Oratori invitati da confermare al 14 gennaio 2025
Per informazioni:
gthorausch@fiaccola.it



www.vietrasportiweb.it

Connessi on the road

12/03/2025-14.30-17.30

Il tema della connessione di strade e autostrade è molto ampio, e, soprattutto nel nostro Paese, ancora agli albori. Gli oratori faranno il punto della situazione, raccontando cosa è stato fatto e cosa si sta facendo per rendere sempre più interattive le infrastrutture stradali e autostradali

Marco Collaredo Direttore operativo Serravalle
Maurizio Bicellari Responsabile sistemi gestionali e documentali Anas

Giuseppe Mastroviti Direttore Tecnico Brebemi
Cristina Pronello Professoressa Politecnico di Torino
Carlo Costa* Direttore tecnico Autobrennero
Chairman Fabrizio Parati direttore LeStrade

Intelligenza Artificiale, come e quando

13/03/2025-10.00-13.00

Può l'intelligenza artificiale intervenire efficacemente nella progettazione, gestione, manutenzione e utilizzo delle infrastrutture stradali? Se sì, come?

Stefano Brivio AD MGH

Giuseppe Colombo* Milano Serravalle
Nicholas Fiorentini Professore Università Pisa
Dip. Ing. Civile e Industriale (DICI)

Massimo Penasa AD - Cofounder CaEmate
Maurizio Porcu Tecnico commerciale, specialista di prodotto Codevintec

Camilla Sesana Ingegnere Cattedra Abertis
Alberto Servienti Professore Politecnico Milano
Chairman Giuseppe Guzzardi direttore Vie&Trasporti

Infrastrutture e sicurezza

13/03/2025 -14.30-17.30

Un tema classico, ma affrontato da una angolazione nuova che tenga conto della digitalizzazione dei sistemi, delle potenzialità della smart road e della connettività dei veicoli, oltre che dalla capacità di interagire tra strada e mezzo mobile.

Michele Antonioli CEO KEE

Domenico Crocco Resp. rapporti istituzionali Internazionali/Primo del. italiano
Ass. Mondiale Strada Anas/Piarc

Nicola Dinnella Dir. Responsabile Area Gest. Rete Catania Anas

Roberto Impero CEO SMA Road Safety
Toni Purcaro Ex V. Presidente Europe SE Dekra
Gianluca Vinco Direttore tecnico Uretex

Loretta Venturini Direttore tecnico Iterchimica
Domenico Zagari Program Manager Mercury Autostrade per l'Italia

Chairman Fabrizio Parati direttore LeStrade

Nord Italia

Capitali della **logistica**

Situate entrambe a poche decine di chilometri da Milano ma in altre regioni, Novara e Piacenza nel corso degli ultimi trent'anni hanno guadagnato una posizione di leadership nel settore. Ecco perché

di Riccardo Esposito

A comunate dal numero di abitanti, circa 100mila, le città di Piacenza e Novara a partire dagli anni Novanta sono diventate strategici snodi logistici dell'Italia nord-occidentale. La città più a Ovest dell'Emilia-Romagna e la seconda del Piemonte per dimensioni, possono godere, infatti, di un'ottima connettività autostradale e ferroviaria essendo crocevia di diversi itinerari.

A Piacenza l'Autostrada del Sole A1 incontra la A21 Torino-Piacenza-Brescia e le linee ferroviarie Milano-Bologna quelle per Voghera-Tortona-Alessandria verso ovest e per Cremona verso est. A Novara la A4 Torino-Trieste incrocia a Vicolungo-Biandrate, la A26 Genova-Gravellona Toce. Ancora più importante è il suo nodo ferroviario: qui la linea Milano-Torino incontra l'importante direttrice, a fini logistici, Novara-Domodossola-Sempione e quella per Alessandria da cui è possibile raggiungere con facilità il porto di Genova.

Ad accorgersi per primo delle grandi potenzialità logistiche di queste città è stato l'esercito italiano che le ha rese sede di importanti caserme, dapprima di cavalleria, come Novara, nel caso di Piacenza dell'Arsenale, tuttora esistente come Polo di Mantenimento Pesante Nord.

Tutto comincia così

A favorire l'insediamento di operatori della logistica nella città piemontese è stata la presenza di numerosi raccordi ferroviari nei pressi della stazione, creati originariamente per soddisfare le esigenze delle tante imprese del settore chimico insediate, comparto che, a partire dagli anni Ottanta, è andato incontro a una profonda crisi. E proprio alla fine di quel decennio, nel 1987, nasce la società Cim-Interporto di Novara che concepisce questa importante infrastruttura, entrata in funzione nell'ottobre 1995, come naturale evoluzione dello scalo intermodale di Novara Boschetto dove, sin dalla

metà degli anni Sessanta, erano attestati traffici intermodali da e verso il nord Europa, in particolare Belgio e Olanda. All'interno del Cim-Interporto di Novara, la cui società di gestione è soggetta ad attività di direzione e coordinamento da parte del colosso elvetico della logistica Hupac, si sono insediati importanti operatori. Tra gli altri ricordiamo, Arco Spedizioni, Dhl, Ekol Logistic, Eurogateway, Ewals Cargo Care, Lineas italia, Move Intermodal, Xpo Logistics italia, Susa e Tradelog. La superficie complessiva del terminal Novara-Cim è pari a 152.000 metri quadrati, quella di stoccaggio è di 55.000 metri quadrati. Grazie alla sua posizione strategica, numerosi sono i collegamenti con Germania, Belgio, Paesi Bassi, Francia. Da qui si servono anche numerose destinazioni domestiche, nel nord-est e nel centro sud, con eccellenti soluzioni per il trasporto di semimorchi P400.

Tutto comincia così

Sempre inserito nel sistema del gigante elvetico Hupac è anche il terminal Piacenza intermodale, che è più piccolo di quello della città piemontese con i suoi 95.000 metri quadrati e una superficie di stoccaggio pari di 10.000 metri quadrati. Il terminal offre connessioni con Belgio, Germania, Regno Unito, Polonia e Romania, e con destinazioni domestiche. Tra gli operatori intermodali presenti ci sono Gts, Codognotto, Jost/Tts e Kombiverkehr. Si trova nelle immediate vicinanze del 'Polo logistico Le Mose' un'area gestita da General Real

Estate con una superficie coperta totale di 470.000 metri quadrati dedicati alla logistica, dove sono insediate importanti realtà come Dhl, Fercam, Gxo Logistics, Unieuro, Gls e Torello Trasporti. Considerando anche la superficie scoperta, i piazzali interni alle aree degli operatori e opere accessorie come strade e parcheggi pubblici, si raggiungono i 2 milioni di metri quadrati, ulteriormente estendibili su aree attualmente agricole.

Sempre nell'area Le Mose ha sede il deposito centrale di Ikea per l'Italia e buona parte del Sud Europa, che può essere considerato il soggetto che per primo ha dato avvio, come first mover, al fenomeno dell'insediamento di strutture logistiche verso la fine degli anni Novanta.

La forte vocazione logistica del territorio della provincia di Piacenza, assunta trent'anni fa per una serie di variabili, tra cui vale la pena ricordare l'avanzare massiccio della grande distribuzione, è stata definitivamente consacrata quando, nel 2011 Amazon ha scelto Castel San Giovanni per l'apertura del suo primo magazzino italiano. Il comune, il secondo della provincia di Piacenza per numero di abitanti, ospita diversi insediamenti logistici, tra cui il Logistic Park, per circa 1,8 milioni di metri quadrati. La logistica in conto terzi, sta diventando, un vero e proprio 'genius loci' per questa provincia: gli insediamenti logistici superano ormai i 5 milioni di metri quadrati.

Per entrambi i territori la logistica, modernamente intesa e strutturata, rappresenta sicuramente una grande opportunità.



TMT International

Scrigno magico

L'azienda ha fatto dell'innovazione il proprio credo e i risultati non si sono fatti attendere. L'Huckepack Semitrailer Intelligent Full Autonomous Connected è il body dell'anno

di Alberto Mondinelli

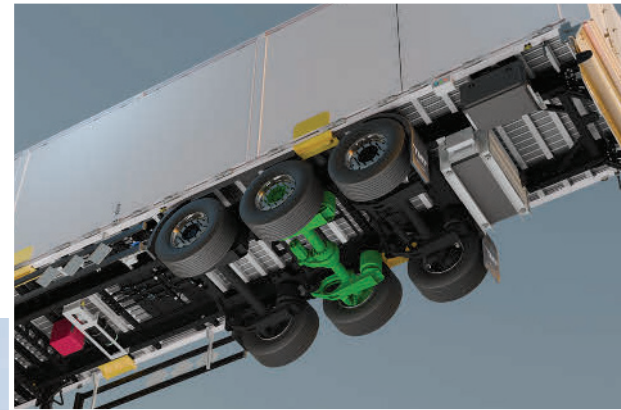
A Hannover, lo scorso settembre, l'Huckepack Semitrailer Intelligent Full Autonomous Connected, o più semplicemente Scrigno, di TMT ha ricevuto il 'Trailer Innovation Award 2025' nella categoria 'Body'. Un riconoscimento prestigioso che segue quello conferito, nel 2023, al Container intermodale Moving Floor. L'azienda italiana con sede a Monteprandone, in provincia di Ascoli Piceno, si sta distinguendo per la sua capacità di sviluppare soluzioni che garantiscano un trasporto davvero più efficiente e rispettoso dell'ambiente grazie alla riduzione dei consumi di carburante e alla maggiore produttività logistica.

Perché è davvero innovativo

Incrementare il trasporto intermodale e ottimizzare le operazioni di carico e scarico: sono di-

ventati dei diktat nel mondo del trasporto. Proprio in questo contesto si inserisce Scrigno che punta a garantire non solo un significativo efficientamento energetico e logistico, ma anche ricadute positive in termini di riduzione dell'impatto ambientale.

Quattro i punti di forza: possibilità di effettuare trasporti intermodali (strada/ferrovia/nave),



Scrigno, il semirimorchio di TMT che ha ricevuto il 'Trailer Innovation Award 2025' nella categoria 'Body' alla scorsa Iaa. Sopra, in verde l'assale munito di generatore elettronico. L'energia viene accumulata in una batteria che alimenta una pompa oleodinamica che supporta il sistema di movimentazione del pianale. A destra, dall'alto, un'immagine che evidenzia l'ampia apertura laterale e il sollevamento con meccanismi di aggancio tipo Hupac.

assale elettrico, collegamento remoto e versatilità di utilizzo grazie all'apertura totale. Il risultato è una riduzione delle corse a vuoto e una maggiore efficienza logistica che, in Tmt, valutano in una riduzione dei costi operativi del 55 per cento ed esterni del 92 per cento. Il pianale mobile è alimentato dalle batterie di bordo caricate dall'assale elettrico per operazioni di carico/scarico in totale autonomia, fino a quattro ore. Anche questo si traduce in un risparmio di carburante, un incremento della produttività e una riduzione delle emissioni di CO2 fino al 94 per cento.

La definizione di assale elettrico non è propriamente corretta perché si tratta dell'asse centrale che ha le stesse caratteristiche di uno standard (massa frenante etc.), ma è munito di un generatore elettrico. Durante le fasi di frenata e di accelerazione questo generatore di corrente continua converte l'energia cinetica del veicolo in energia elettrica che viene accumulata in un'apposita batteria a celle di litio e, tramite un inverter, alimenta un motore elettrico collegato a una pompa oleodinamica che supporta il sistema di movimentazione del pianale in fase di carico/scarico. La movimentazione del pianale può quindi avvenire senza l'alimentazione idraulica fornita dalla PTO del trattore.

La versatilità di Scrigno è incrementata dalle porte laterali scorrevoli da entrambi i lati con un'apertura utile di 12,3 metri, perfetta sia per il trasporto di materiali sfusi e pallet, sia per il carico di articoli di grande lunghezza indivisibili. Stabilità e sicurezza sono garantiti dal telaio continuo realizzato in acciaio Strenx 700 alto resistenziale su cui poggia una struttura di sostegno con profili in alluminio per la massima leggerezza. Per quanto riguarda il trasporto combinato il semirimorchio è progettato secondo la norma UIC 596-5 e, in particolare, è idoneo al sollevamento con meccanismi di aggancio tipo Hupac per essere caricato sui carri ferroviari.

Infine, Scrigno è dotato di un sistema di monitoraggio e comando da remoto. Da una piattaforma web possono essere controllati e trasmessi vari dati: posizione, velocità, peso sugli assi, visualizzazione dei parametri principali di funzionamento come stato delle porte posteriori, stato del tetto, allarme pressione olio per sistema di carico e scarico automatico del pianale mobile.

Da remoto può poi essere, per esempio, dato il consenso per l'attivazione del sistema di scarico e carico in automatico, oppure per l'apertura delle porte posteriori. Il sistema è dotato di una batteria tampone che ne garantisce il funzionamento anche senza alimentazione elettrica del trattore.



La strada è rock

Da oggi il rock viaggia su strada, grazie al progetto nato dall'idea di Michele Perrotti, titolare di Autotrasporti Perrotti, e realizzato da TMT International in collaborazione con Acitoinox e Iveco. Il veicolo è dedicato al leggendario gruppo Metallica ed è la metamorfosi del semirimorchio Conchiglia Moving Floor a telaio autoportante. Una delle caratteristiche del veicolo è l'impiego di due assali autosterzanti, il primo e il terzo, uno anche sollevabile, per una maggiore manovrabilità e una minore usura delle gomme. Il veicolo è dotato di unità idraulica Cargo Floor a pianale mobile, adatta al trasporto di qualsiasi tipologia di merce. Anche l'impianto idraulico per la movimentazione del pianale mobile è stato realizzato da TMT International. Il resto lo fa la decorazione.



Funziona così

L'orario di lavoro per il personale non viaggiante è disciplinato dettagliatamente dal Contratto Collettivo. Trentanove ore settimanali lo standard su 5 o 6 giorni ma c'è anche l'istituto della flessibilità.

a cura di Pasquale Dui

Art 9 del vigente CCNL Logistica Trasporto e Spedizione merci, disciplina analiticamente l'orario di lavoro per il personale non viaggiante e l'istituto della flessibilità. La durata dell'orario di lavoro di norma è 39 ore settimanali da calcolarsi su un arco temporale di 4 mesi al netto delle giornate non lavorate ma retribuite. Possono essere distribuite su 5 o 6 giorni. Il giorno di riposo, di norma, coincide con la domenica.

Le ore di lavoro prestate nella giornata di sabato, qualora l'orario ordinario sia distribuito su 6 giorni, vanno retribuite con la maggiorazione del 20 per cento. Quelle prestate la domenica, qualora non giornata di riposo, vanno retribuite con la maggiorazione del 35 per cento, per un massimo di 26 settimane nell'arco dell'anno. Un limite può essere modificato in accordo fra azienda e RSU/RSA, OO.SS. stipulanti il presente CCNL e competenti territorialmente.

La prestazione lavorativa giornaliera ordinaria può essere articolata con un minimo di 6 ore di orario continuativo e un massimo di 9, su un nastro lavorativo di 12, frazionabile una sola volta per la pausa pranzo. La prestazione settimanale non può essere inferiore a 30 ore.

Fermo restando la durata dell'orario di lavoro ordinario di 39 ore settimanali, qualora nell'arco di 4 mesi la media oraria fosse superiore a tale limite, le ore eccedenti vanno retribuite come prestazione straordinaria. La durata media della settimana lavorativa non può superare le 48 ore, comprese le ore di lavoro straordinario, da calcolarsi su un arco temporale di 4 mesi al netto delle giornate non lavorate ma retribuite. L'orario di lavoro va conteggiato dall'ora preventivamente fissata dall'azienda per l'entrata nel luogo di lavoro per l'inizio della prestazione fino all'ora in cui il lavoratore, ultimato il servizio, è messo in libertà, comprese le eventuali ore di inoperosità. Durante la giornata il lavoratore, anche in relazione all'organizzazione del lavoro aziendale, per la consumazione del pasto ha diritto a una pausa non retribuita da un minimo di 30 a un massimo di 120 minuti.

Gli addetti all'uso di attrezzature munite di videotermini e dei call-center saranno adibiti all'uso dei medesimi in conformità alle normative di cui al D.Lgs. 81/2008 (Testo Unico sulla sicurezza sul lavoro) e successive modifiche. Per i lavoratori qualificati notturni ai sensi dell'art. 1 del D.Lgs. 8.4.2003, n. 66, nonché per i lavoratori operanti in turni continui avvicendati sulle 24 ore, per ciascun turno notturno la durata massima non può eccedere le 8 ore e l'orario di lavoro verrà ridotto di 15 minuti.

Ai lavoratori che effettuano turni continuativi, avvicendati e/o sfalsati con orario continuato, ferma restando la durata



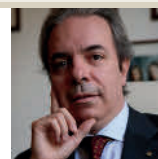
dell'orario settimanale, viene accordata per ciascun turno di 8 ore una pausa retribuita di 30 minuti.

Come organizzare i turni

Nel fissare i turni di lavoro e di riposo tra il personale avente le medesime qualifiche, si curerà che gli stessi, compatibilmente con le esigenze dell'azienda, siano coordinati in modo che le domeniche e le ore notturne siano equamente ripartite, garantendo a ciascuno, oltre al riposo giornaliero, 24 ore di ininterrotto riposo per settimana. Nel caso di lavoro a turno, il personale del turno cessante non può lasciare il servizio se non quando sia stato sostituito da quello del turno successivo, sostituzione che dovrà comunque avvenire entro un tempo massimo di 2 ore.

Prestazioni lavorative collocate in orari diversi da quelli previsti dal normale orario di lavoro possono essere richieste dall'azienda in regime di flessibilità, al personale operativo, purché vengano collocate all'interno di calendari quadrimestrali. Il lavoratore inserito in tali calendari percepisce una indennità pari a 8 euro per ogni giornata di flessibilità. Tale indennità non è dovuta nel caso in cui la prestazione lavorativa sia inferiore a quella prevista dal normale orario di lavoro, ma ricompresa all'interno dell'articolazione d'orario programmata. Il lavoratore può essere inserito in tali calendari fermo restando il limite massimo complessivo di 16 settimane di prestazioni in flessibilità realmente effettuata. Per le ore lavorate in regime di flessibilità eccedenti il normale orario di lavoro, ovvero per la parte di orario collocata al di fuori del normale orario di lavoro programmato, l'Azienda corrisponde inoltre una maggiorazione pari al 20 per cento della paga oraria globale.

La rubrica è curata da Pasquale Dui, avvocato, professore a contratto di diritto del lavoro, revisore legale e giornalista pubblicista.



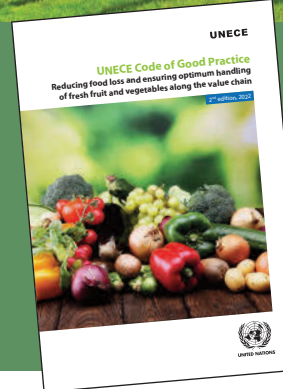
OITAF Bollettino n. 85 gennaio/febbraio 2025

SU COSA STA LAVORANDO L'UNECE IN MATERIA DI RISPARMIO ENERGETICO E DECARBONIZZAZIONE



Nello scorso numero del bollettino riferivamo dei lavori che dal 29 ottobre al 1° novembre scorsi si sono svolti nella sede delle Nazioni Unite di Ginevra per l'annuale sessione del WP.11 dell'UNECE, l'organismo che si occupa dell'aggiornamento delle norme ADP. Delle molte possibili azioni, come dicevamo, il Working Party.11 ne ha potuto discutere solo alcune. Abbiamo già descritto il tentativo di rivedere il coefficiente K degli isolamenti, che permetterebbe di ridurre il consumo energetico.

Un argomento chiave almeno per la riduzione delle emissioni di CO2 nel trasporto refrigerato è l'utilizzo di gruppi frigo ad alimentazione a batteria. L'alimentazione elettrica in sé non è una novità, visto che l'energia viene fornita dal motore a combustione interna e la batteria eventuale interviene solo quando il veicolo è fermo per consegna. Il documento presentato dal gruppo di lavoro informale guidato dall'Olanda è stato interlocutorio. Codificare in un trattato internazionale come l'ATP una tecnologia come quella delle batterie che non ha ancora una standardizzazione è estremamente difficile. A livello informale la proposta è di chiedere ai costruttori una capacità minima garantita iniziale in aggiunta al comportamento di degrado oggi previsto anche da altre norme, come il regolamento Batterie della UE appena entrato in vigore. In aggiunta, per le batterie dedicate al funzionamento del gruppo frigo la proposta è di effettuare un controllo in fase di omologazione. Il tema, no- >>>



IL CODICE UNECE DELLE BUONE PRATICHE PER LA LOGISTICA DI FRUTTA E VERDURA FRESCA Oltre al WP.11, altri Working Party dell'ONU lavorano alla qualità della logistica degli alimenti. Il principale è il WP.7, che si occupa degli standard di qualità in agricoltura. Nel 2022 ha pubblicato il Codice delle buone pratiche per la logistica di frutta e verdura fresca, ora sta lavorando alla frutta disidratata e secca. Ne consigliamo la lettura tutt'altro che banale si trova all'indirizzo <https://unece.org/info/publications/pub/375551>. Tra le raccomandazioni, non trasportare mai prodotti che emettono etilene con quelli sensibili all'etilene. Chissà tra i logistici chi sa quali sono.

Comitato Tecnico Scientifico dell'Osservatorio Riccardo Accorsi - Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Giuseppe Acquaro - Terminali Italia; Stefano Brivio - MGH Systems Italia; Gerardo Cardone - Futura Servizi Logistici; Giuliano Caselli - Tecnea Italia; Gérald Cavalier - Groupe Tecnea Cemafroid; Bruno Cortecchi - Commissione Onu Unece European Committee for Standardization; Pasquale D'Anzi - MIMS; Giuseppina della Pepa - Anita; Franco Fenoglio - CdA Italferr; Antonio Fiandino - Rolfo Plastic Gall; Enrico Finocchi - Albo Autotrasportatori; Olga Landolfi - TTS Italia; Antonio Malvestio - Freight Leaders Council; Sandro Mantella - Lamberet; Riccardo Manzini - Università Alma Mater Studiorum di Bologna; Massimo Marciani - Fit Consulting - Freight Leaders Council; Fabrizio Ossani - Federtrasporti; Massimo Panagia - Franca Latticini; Massimiliano Perri - Iveco Mercato Italia; Giuseppe Perrotta - Consulente ed esperto in formazione; Cristina Qirjaku - MIMS; Alessandro Rade - MAN Italia; Umberto Torello - DIF (Distribuzione Italiana Food); Transfrigoroute Italia e TN Torello; Paolo Uggè - Confratrasporto; Fabrizia Vigo - ANFIA; Paolo Volta - Pagiro.

Del CTS fanno parte anche i componenti del board esecutivo di OITAF Clara Ricozzi Presidente; Lucia Saronni Presidente onorario; Giuseppe Guzzardi Direttore generale; Marco Comelli Responsabile scientifico

Partner

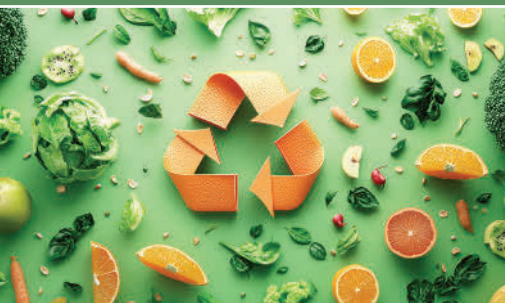


Media partner

- * Vie&Trasporti *
- * CiBi *
- * Transportonline *
- * Technoretail *
- * food&tec *
- * Logistica Management *

nostante le discussioni avvenute, è ancora in stato di flusso, per cui la plenaria del WP.11 ha chiesto un altro anno di lavoro. Idem per quanto riguarda i misuratori di temperatura. Sembra ci sia un fenomeno a livello mondiale di "truccare" i termometri e i registratori. Ha fatto scalpore a Ginevra la notizia di quanto avvenuto in Corea del Sud dove è stato scoperto un vasto giro di termometri e termografi alterati che segnavano meno 20 mentre la temperatura era appena sotto lo zero. Risultato, quasi 70 persone in galera. Ci si è divisi se imporre l'uso del termometro con registratore per tutte le categorie di deperibili come parte integrante dell'equipaggiamento o lasciare la possibilità di utilizzare rilevatori posti sul carico. Anche qui, tutto rimandato alla prossima riunione, nel prossimo ottobre. È passata invece la proposta di controlli anche sui rilevatori di temperatura in fase di primo rilascio e di rinnovo dell'attestato. Per accelerare i tempi, sarà inserita nella prossima versione del Manuale, non nel trattato. ■

L'ECONOMIA CIRCOLARE DEL CIBO DEVE CREARE VALORE NON DISTRUGGERLO



La produzione, lavorazione e logistica del cibo è una delle attività più importanti dell'economia mondiale. Il fratello di Elon Musk, che si occupa di coltivazione in verticale ripete come un mantra che "food is bigger than internet and digital". Come tale è un campo di applicazione ideale per i principi di economia circolare. Di solito se ne parla in termini di riduzione degli sprechi, e in effetti si calcola che durante tutta la filiera from field to fork un 30% del cibo si perda, ossia non sia più utilizzabile in quanto

tale. Le cause sono moltissime, si va dalle mutate condizioni di mercato all'origine al fatto che i frigoriferi domestici ancora oggi non hanno un termometro ma solo un termostato, il che spiega almeno in parte le statistiche di spreco alimentare da parte delle famiglie. L'applicazione della temperatura controllata naturalmente in tutte le fasi di trasporto riduce moltissimo la percentuale di perdita. Un rapporto dell'ONU calcola che l'applicazione di buone pratiche in questo senso ha un ritorno immediato dell'investimento del 1.400%. Ma lo spreco da solo non spiega perché al cibo vadano applicati i principi di circolarità.

Si iniziasse invece a parlare di valore, ossia di strutturare la filiera in modo da valorizzare al massimo la materia-cibo, la prospettiva cambierebbe. È quello che vuole fare una nuova manifestazione, in programma a Genova il prossimo aprile, che si chiama appunto **Circular Value Forum**, non dedicata solo al cibo ma dove l'argomento avrà un posto importante.

Per fare un esempio, ragionare in termini di spreco non permette di cogliere il fatto che i sottoprodotti e gli scarti della lavorazione e del consumo contengono valore. Buccie, sansè, bagasse, semi inedibili, possono essere tutti valorizzati per estrarre composti utili o materie prime non convenzionali. Con le bucce di agrumi si fanno tessuti, per esempio.

Attenzione però, allargare troppo il discorso della circolarità è fuorviante. Per fare solo un esempio, spingere il consumo di vegetali al posto dei prodotti di origine animale non ha nulla a che fare con la circolarità. È solo marketing agroalimentare.

Cybersicurezza: recepita in Italia la Direttiva NIS2

Con il decreto legislativo n. 138 del 4 settembre 2024, entrato in vigore il 16 ottobre, è stata recepita la direttiva (UE) 2022/2555, c.d. NIS2, con la quale è stato ampliato il campo di applicazione delle misure per un livello comune elevato di cybersicurezza nell'Unione Europea. Si tratta di uno strumento essenziale della legislazione comunitaria in materia di sicurezza delle reti e delle informazioni, con lo scopo di migliorare il funzionamento del mercato interno. In sintesi, la direttiva NIS2 effettua una distinzione tra settori critici e ad alta criticità, nonché tra operatori di servizi essenziali e di servizi importanti. Da rilevare che, fra i settori critici, figurano la trasformazione e distribuzione di alimenti, oltre alla produzione e distribuzione di sostanze chimiche, mentre, fra i settori ad alta criticità, troviamo i trasporti ed i servizi sanitari. In Italia, l'operatività della nuova normativa partirà il 31 marzo 2025, quando sarà stata completata la lista dei soggetti che sono tenuti ad osservarla.

CUCINA SPORCA E ALIMENTI SCADUTI

Due in uno. I Nas di Livorno hanno sequestrato 20 chili di alimenti scaduti, destinati al consumo in un ristorante sito nella provincia. Si tratta di scatolette di tonno scaduto da due anni e cibi privi di tracciabilità. La cucina è stata trovata in condizioni di scarsa igiene, per via dell'intonaco che si staccava dal soffitto e dalle pareti. Durante i controlli in magazzino, trovati formaggi, insaccati e polpa di cinghiale di provenienza sconosciuta poiché privi di etichetta. La merce, dal valore di circa 1.500 euro, è stata sequestrata e il titolare del locale dovrà pagare la sanzione amministrativa di 3.500 euro.



AquaFarm/NovelFarm

Pordenone 12-13 febbraio

Mostra Convegno internazionale su acquacoltura, algocoltura e industria della pesca. Tra gli argomenti previsti quelli di OITAF, saranno presenti anche questa volta con particolare attenzione alla logistica del freschissimo (pesce e frutti di mare) e dell'ortofrutta.

partner
OITAF
AGENDA 2025



Shipping, Forwarding & Logistics meet Industry

Milano/Assolombarda 4-5 marzo

Appuntamento annuale di riferimento per tutti gli stakeholder impegnati nello sviluppo del sistema logistico, portuale e industriale italiano. Obiettivo dell'evento è definire le strategie necessarie per le sfide dell'innovazione, della sostenibilità e della competitività a livello Paese



Let Expo

Verona 11-14 marzo 2025

Evento fieristico su trasporto e logistica sostenibili



LOGIMAT

Stoccarda 12-13 marzo

Fiera Internazionale delle Soluzioni Intralogistiche e della Gestione dei Processi



TUTTO FOOD

Milano 5-8 maggio

Piattaforma internazionale per il settore agro-alimentare

E ora riposo

Non può essere considerato un periodo di pausa quello in cui l'autista non conduce il veicolo ma è impegnato in altre mansioni, come il carico o lo scarico. Così si è espressa la Suprema Corte di Cassazione

a cura di Maria Cristina Bruni e Chiara Caponegro

La Suprema Corte di Cassazione con decisione n.27324 del 22 ottobre 2024 ha sottolineato che per aversi un'interruzione di guida e, quindi, per una corretta alternanza tra tempo di guida e di riposo, deve esserci un'effettiva sospensione dell'attività lavorativa dell'autista, ossia di tutte le sue mansioni.

Il caso in esame ha avuto tre gradi di giudizio: era coinvolta un'impresa di autotrasporto merci a cui, a seguito di accertamenti ispettivi, era stata contestata la violazione dell'art 7 del regolamento CE 561/2006 e dell'art 174 del Codice della Strada. La stessa era stata ritenuta responsabile in proprio e in solido con un suo autista per non avere quest'ultimo effettuato i periodi di pausa dalla guida prescritti dalla normativa durante il viaggio per circa 7 giorni. L'impresa si è opposta a dette contestazioni e ha instaurato il giudizio. Il giudice di primo grado ha respinto il ricorso. Si è, quindi, giunti al secondo grado e di nuovo la sentenza non è stata favorevole. Secondo il Tribunale, infatti, le interruzioni di guida non sono utili ove non coprono ciascuna il lasso temporale necessario per il riposo e non ha ritenuto convincenti le dichiarazioni dei testimoni.

Per la sicurezza delle strade e delle persone

La Cassazione ha riconosciuto la competenza del Ministero del lavoro con compiti di controllo e sanzionatori per la violazione della disciplina dei tempi di guida ex art 174 comma 2 del CDS. Nella specie la contestazione sta nella violazione della norma che prescrive un'interruzione di un minimo di 45 minuti dopo un periodo di guida di almeno 4,5 ore (interruzione ordinaria) a meno che non inizi un periodo di riposo. O un'interruzione di almeno 15 minuti seguita da un'altra interruzione di almeno 30 minuti (interruzioni frazionate) qualora questi periodi siano intercalati da 4,5 ore di guida. Ciò per un duplice scopo: sicurezza dei trasporti e protezione dei lavoratori interessati. La decisione ha evidenziato, dunque, due obblighi:

- il datore di lavoro deve rispettare i regolamenti comunitari e archiviare correttamente la documentazione cronotachigrafica (digitale o analogica);
- l'autista deve annotare manualmente o con apposito dispositivo, i tempi passati a svolgere attività che comportano l'allontanamento dal mezzo ovvero altre mansioni, tempi di disponibilità, o interruzioni o periodi di riposo giornaliero.

Per la legge è interruzione il periodo in cui l'autista non può né condurre il veicolo, né dedicarsi ad altre mansioni. La nozione è stata recepita anche dal CCNL di categoria. Non



sarà, quindi, interruzione effettiva la sospensione dalla guida in cui il conducente si occupa del carico e scarico merci non demandato a terzi.

Occorre tuttavia una valutazione caso per caso: vi sono situazioni in cui l'autista giunto alla piattaforma logistica non si occupa, per lunghi periodi di tempo, del carico/scarico svolto da terzi e dunque lasciato il mezzo può 'interrompere' in un certo senso l'attività.

In ogni caso per prevenire vertenze è importante la definizione di mansioni e attività lavorativa del personale viaggiante nello specifico contesto e la sua formazione nell'utilizzo degli apparecchi cronotachigrafici.

Gli accordi di secondo livello potrebbero aiutare.



La rubrica è curata dagli avvocati **Maria Cristina Bruni** e **Chiara Caponegro**, dello Studio EurAmbrosiano di Milano che presta consulenza legale, assistenza stragiudiziale e giudiziale, coprendo ogni fase della vertenza,

sino al giudizio di Cassazione o davanti alla Corte Europea.

Maria Cristina Bruni ha una consolidata esperienza in diritto dei trasporti interno e internazionale, con riferimento anche alla logistica e al trasporto intermodale, combinato e al cabotaggio. Pluriennale esperienza ha, inoltre, acquisito nel settore del diritto del lavoro, tanto in fase giudiziale che stragiudiziale. Si occupa di contrattualistica individuale e collettiva.

Chiara Caponegro ha un'esperienza pluriennale nel ramo del diritto del lavoro, previdenziale e sindacale. Offre consulenza nella fase di contrattualizzazione del rapporto di lavoro e di gestione pre-contenziosa. Si occupa anche di procedure disciplinari, licenziamenti, risarcimento danni, demansionamento e mobbing. Opera, inoltre, nel settore del diritto dei trasporti. Per approfondimenti o domande vietrasporti@fiaccola.it.



oitaf.com

Segreteria scientifica

Marco Comelli
Cell. 347 8365191
segretariogenerale@oitaf.com

Segreteria operativa

Ornella Oldani
Via Conca del Naviglio, 37
20123 Milano
Tel. 02 89421350
segreteria@oitaf.com

Segreteria organizzativa eventi

Giovanna Thorausch
Tel. 02 89421350
gthorausch@fiaccola.it

Ufficio Stampa e PR Easycom

Celeste Di Sabato
Via Sabotino, 19 - 20135 Milano
Tel. 02 58324398
celeste.disabato@easycomonline.it
<https://easycom.it/>

www.vietrasportiweb.it

Specchio dei tempi

Non è stata una passeggiata ma alla fine si è riusciti ad arrivare alla meta: lo scorso dicembre è stata siglata l'ipotesi di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro logistica, trasporto merci e spedizione

a cura di Carlotta Caponi, Segretario Generale Fai

All'alba del 6 dicembre 2024, dopo 9 mesi di incontri serrati e 5 giorni praticamente ininterrotti di trattative (una maratona da far impallidire anche Enrico Mentana) è stata siglata l'ipotesi di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro logistica, trasporto merci e spedizione. Vale la pena ricordare che coinvolge oltre 80.000 aziende e circa un milione di lavoratori che generano il 9 per cento del Pil nazionale. I sindacati entro gennaio dovranno sciogliere le riserve, mentre alle federazioni spetterà il compito di spiegare alle imprese la filosofia che sta alla base di questo rinnovo (e gli aumenti che farà scattare). Trattative partite in salita per 'l'affollamento' del tavolo (con, solo lato datoriale, oltre 20 federazioni) oltre che per una richiesta economica iniziale molto esosa (figlia di un precedente rinnovo avvenuto sotto Covid che in molti definirono contenuto quanto a esborsi economici).

Una nuova filosofia

La piattaforma presentata dalle organizzazioni sindacali lo scorso anno era fin da subito apparsa molto ambiziosa non solo lato economico, ma anche, e soprattutto, per i contenuti innovativi. C'era, infatti, la volontà di ammodernare, in senso lato, il contratto affinché fosse maggiormente aderente ai tempi che corrono, potesse interpretare i cambiamenti della società, rendendolo più attrattivo per le nuove generazioni. Avremmo potuto limitarci a parlare di soldi, ma non avremmo reso un buon servizio ai nostri datori di lavoro (rispettivamente imprese e lavoratori).



Raccogliendo la sfida delle organizzazioni sindacali, abbiamo usato questo nuovo approccio, affrontando coraggiosamente temi delicati e scomodi: dalla conciliazione dei tempi di vita e di lavoro dei nostri dipendenti, alla necessità di contrastare l'assenteismo, dalla qualificazione della filiera degli appalti, alla flessibilità dell'orario di lavoro, dall'attenzione alla violenza di genere, dalla sicurezza sul lavoro (che passa anche attraverso la formazione), alla questione danni, fino all'adeguamento dei permessi e all'introduzione del tema delle ferie solidali.

Portiamo a casa un contratto che, nel santificare la discontinuità, riporta al centro la rappresentanza (quella vera) del sindacato e delle federazioni.

Chiaramente le richieste non potevano non avere anche carattere economico: le Organizzazioni Sindacali hanno più volte specificato la necessità di riappropriarsi di quanto eroso dal processo inflattivo degli ultimi anni. Abbiamo chiuso con un aumento medio di 230 euro, da corrispondere in tranches fino all'1° giugno 2027, ripartiti tra tabellare ed EPA (elemento professionale d'area) al fine di considerare la scala classificatoria del futuro.

Con grande senso di responsabilità, abbiamo evitato uno sciopero di due giorni che sarebbe costato, solo ai lavoratori, oltre 200 euro, con danni incalcolabili per le nostre imprese, in particolare per quelle impegnate anche in logistica e magazzinaggio. Consegniamo a imprese e lavoratori un contratto più moderno, al passo con i tempi, che introduce temi spinosi come il lavoro agile e il diritto alla disconnessione, mai affrontati prima, ma al centro del dibattito culturale e politico quotidiano.



È solo l'inizio

Un 2024 con i fuochi d'artificio per Fiap che ha festeggiato anche i 75 anni di attività. Sono sempre di più le aziende che decidono di aderire alla Federazione impegnata in progetti concreti e innovativi

di Alessandro Peron, Segretario Generale FIAP

Il 2024 è stato un anno particolarmente significativo per la nostra Federazione: abbiamo celebrato con orgoglio i 75 anni di attività. Un traguardo che rappresenta una base solida su cui costruire il futuro.

È stato anche un anno di crescita continua: numerose imprese, hanno scelto di essere parte della squadra non certo per ottenere vantaggi economici o per pressioni esterne, ma perché credono nel modello e nei valori che ci contraddistinguono. È poi aumentata ulteriormente la nostra credibilità con le istituzioni politiche e la nostra visibilità nel settore.

Abbiamo chiaramente definito il percorso che stiamo seguendo e gli obiettivi che vogliamo raggiungere nei prossimi anni. La nostra Federazione è indipendente e guidata dalle imprese che vi aderiscono. È grazie a queste e ai loro rappresentanti inseriti nel tessuto associativo, che siamo riusciti a portare avanti progetti concreti e innovativi, come il rinnovo del CCNL, un risultato importante che ci ha visto tra i protagonisti.

Dialogare, sempre

Un altro segno tangibile della nostra crescita è il dialogo costante con la politica. La nostra interlocuzione non si limita al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma si estende anche ad altri che, direttamente o indirettamente, interagiscono con le imprese del settore. Abbiamo consolidato i legami con la Camera dei Deputati, il Senato e il Parlamento Europeo, dove si stanno discutendo normative che influenzeranno il nostro lavoro nei prossimi anni. La partecipazione costante delle istituzioni alle nostre iniziative è la dimostrazione dell'importanza del nostro impegno e della solidità delle relazioni costruite. Abbiamo anche rafforzato i legami con i principali stakeholder e le altre associazioni, creando una rete di sinergie che punta a risultati concreti per tutti gli aderenti.

La nostra crescita è stata visibile nei numerosi eventi da noi organizzati o ai quali abbiamo partecipato. Abbiamo avuto il privilegio di ospitare Ministri, Viceministri, Sottosegretari, Senatori, Parlamentari italiani ed europei, e altre figure di spicco del settore. Un esempio fra tutti è stato il 'Logistic Village' al Transpotec Logitec di Milano, lo scorso maggio, che ha visto il contributo del Presidente del Consiglio Giorgia Meloni, del Vicepresidente Matteo Salvini, del Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Gilberto Pichetto Fratin e molti altri. In oltre



4.000 hanno varcato la soglia del nostro stand. Un altro momento importante è stato il 'One Day Truck & Logistics', che ha celebrato la sua decima edizione a Bologna, con la partecipazione di oltre 450 imprenditori e manager. E non possiamo dimenticare il Fiap Xmas Party 'Calici sui tetti di Roma', che ha visto la partecipazione di oltre 180 persone, per festeggiare i 75 anni. Questi eventi non sono stati solo occasioni di visibilità, ma anche momenti di networking e confronto, indispensabili per la nostra Federazione. Sappiamo che solo con la collaborazione tra imprese potremo affrontare le sfide future e risolvere le problematiche che ci accomunano.

Infine, il nostro orgoglio più grande è il lavoro quotidiano svolto dallo staff, ogni giorno al fianco delle imprese per affrontare con dedizione le sfide, grandi e piccole.

Fiap sarà sempre orientata alla ricerca di soluzioni, non ai problemi. Ogni giorno, anche nel 2025, lavoreremo con entusiasmo per il benessere e la crescita del settore e delle realtà che ci hanno scelti.



Immatricolazioni noleggio

Così e così

I numeri del 2024 ricalcano sostanzialmente quelli dell'anno precedente con poco meno di 73.240 veicoli commerciali, l'85 per cento destinato al lungo termine

Un quarto trimestre negativo per le immatricolazioni destinate al comparto del noleggio auto e veicoli commerciali: -22 per cento per il lungo termine (da 106.871 a 83.334 unità, pari al 20,6 per cento dell'immatricolato) e -10,3 per il breve (da 11.946 a 10.708, pari al 2,6). Il consuntivo 2024 è di 473.159 unità destinate al mondo del renting, il 10,1 per cento in meno rispetto all'anno precedente. Le auto, segmento che pesa decisamente di più in termini di volumi, devono fare i conti con un -11,7 per cento (da 453.132 a 399.916, pari al 25,5 per cento dell'immatricolato complessivo), i veicoli commerciali chiudono con un ben più contenuto -0,2 (da 73.387 a 73.243, pari al 38,9 per cento del mercato Lcv). Da notare che se a trascinare in basso il risultato delle vetture è il noleggio a lungo termine (-17,7 per cento contro il +17,8 del breve che, però, pesa solo per un 22,3 per cento), nel caso dei commerciali si registra un andamento opposto con un +1,2 per il lungo e un -8,4 per il breve che contribuisce con un 13,5 per cento al risultato complessivo. È quanto emerge dall'analisi curata da Aniasa, associazione che in Confindustria rappresenta il settore della mobilità pay-per-use, e Dataforce. I dati indicano che il comparto del noleggio performa al di sotto del mercato nel suo complesso (-0,4 per cento sommando autovetture e veicoli commerciali, da 1.759.418 a 1.751.796 unità). Il confronto è però con un anno, il 2023, in cui il segmento del noleggio a lungo termine aveva segnato, soprattutto lato vetture, un vero e proprio record delle immatricolazioni potendo, tra l'altro, beneficiare di un ampio portafoglio ordini legato anche alle ritardate consegne del 2021 e 2022.

Focus sui commerciali

Entrando nel dettaglio del noleggio a lungo termine, nella top five dei veicoli commerciali più immatricolati troviamo Fiat Doblò (7.429, +53,0 per cento), Fiat Ducato (6.275, -21,8), Peugeot Boxer (2.983, +39,2), Ford Transit (4.247, +77,7) e Fiat Scudo (2.292, +10,9 per cento). Nel noleggio a breve termine, invece, a guidare la classifica è Iveco Daily (2.210, +26,0), seguito da Peugeot Boxer (634, +39,9), Toyota Proace City (322), Isuzu N-Series (428, +21,6) e Maxus Deliver 9 (208, -40,9 per cento).

I modelli diesel nel 2024 si mantengono su percentuali di valore assoluto sia nel lungo termine, sia nel breve: sfiorano l'88 per cento nel primo caso e superano il 94 per cento nel secondo. I mezzi commerciali a benzina sono scesi, invece, rispettivamente, al 6,3 e all'1,9 per cento. Quote risibili per i veicoli alla spina, elettrici e plug-in (praticamente inesistenti con 59 unità complessive nell'intero anno): valgono il 3,0 per cento di market share nel long renting e l'1,9 nello short renting.

Cosa aspettarsi nel 2025? La previsione di Dataforce è sdoppiata in due ipotesi: una pessimista (worst scenario) mantenendo le sanzioni per lo sfioramento dei limiti di emissioni nelle nuove immatricolazioni (per il momento non sembra esserci la volontà da parte di Bruxelles di fare passi indietro) e una che ne prevede l'annullamento (best scenario).

Nell'ipotesi più favorevole, Dataforce immagina un mercato complessivo del noleggio a lungo termine intorno alle 341.000 nuove immatricolazioni, con una contrazione dei volumi pari al 3,1 per cento. La flessione sarebbe appena più contenuta per le autovetture, -3 per cento (per

Top 5 operatori noleggio a lungo termine (escluso rent to rent) Italia

	Market share 2024	Diff% 2024/2023
1 Arval	22,3%	↑ 4,7
2 Leasys	21,3%	↓ -2,0
3 Ayvens	19,5%	↓ -2,2
4 UnipolRental	12,3%	↓ -3,8
5 Altri operatori	4,6%	↑ 1,3

Top 5 operatori noleggio a breve termine (incluso rent to rent) Italia

	Market share 2024	Diff% 2024/2023
1 Altri operatori	37,5%	↓ -1,9
2 Avis Budget italia	14,8%	↓ -5,7
3 Hertz	9,0%	↓ -3,9
4 Noleggio concessionarie e case auto	8,7%	↑ 1,2
5 Rent to rent e altri operatori	6,7%	↑ 5,9

Top 5 operatori LCV per utilizzo

	2024	2023	Diff%2024/2023	Market share
Noleggio a ditte, artigiani e professionisti				
Ayvens	323	372	-13,2	26,5%
Arval	298	269	10,8	24,4%
Leasys	130	413	-68,5	10,6%
ES Mobility	103	168	-38,7	7,4%
UnipolRental	95	153	-37,9	7,8%
Totale noleggio a ditte, artigiani e professionisti	1.219	1.616	-24,6	100%
Noleggio a società				
Arval	10.204	9.906	3	25%
Ayvens	8.061	10.400	-22,5	19,7%
UnipolRental	6.638	8.455	-21,5	16,2%
Leasys	5.905	10.284	-42,6	14,4%
Volkswagen Leasing	1.995	1.828	9,1	4,9%
Totale noleggio a società	40.851	48.390	-15,6	100%
Noleggio a dealer				
Leasys	54	1	5300	24,5%
Drivalia	37	1	3600	16,8%
Ayvens	32	0	-	14,5%
Kinto Italia	22	0	-	10,0%
Rent2Go	22	0	-	10,0%
Totale noleggio a dealer	220	7	3.042,8	100%
Noleggio a breve termine in Rent to Rent				
Gruppo Santander	368	0	-	31,6%
Drivalia	254	15	1593,3	21,8%
Athlon	190	107	77,8	16,3%
Leasys	144	187	-22,9	12,4%
Volkswagen Leasing	72	0	-	6,2%
Totale noleggio a breve termine in Rent to Rent	1.163	434	168	100%

un volume di 280.500 targhe), contro il -3,7 per cento per il settore dei veicoli commerciali (60.600 immatricolazioni). Il noleggio a breve termine, invece, è dato in crescita: +6 per cento a quota 110.700 immatricolazioni. Anche in questo caso lo scenario ipotizza un andamento più positivo per le autovetture (+6,5) rispetto ai veicoli commerciali (+1,7).

Scenario di tutt'altro tipo, quello peggiore. Si potrebbe, infatti, assistere a un vero e proprio crollo del mercato, riportando il comparto automotive ai livelli del 1975, ossia al periodo della prima crisi petrolifera e delle domeniche a piedi. A fronte di un volume complessivo pari ad appena 1.109.000 nuove targhe in Italia (rispetto a 1.623.000 del forecast più favorevole), il noleggio a lungo termine produrrebbe un volume di circa 227.000 unità che indicano un -35,4 per cento sul 2024, con un -35 per le autovetture (188.000 immatricolazioni), e un -37,4 per i veicoli commerciali (poco più di 39.000 targhe). Il noleggio a breve termine, nel worst scenario, potrebbe scendere a poco più di 75.000 immatricolazioni (-27,9), con una contrazione simile per le autovetture (-27,3 per cento con 69.000 unità) e più accentuata per i veicoli commerciali leggeri (-33,8 con un volume di immatricolazioni di circa 6.300 unità).

Top 5 per utilizzatore 2024

Rental to private	
Fiat Doblò	65
Fiat Ducato	64
Ford Transit	55
Fiat Fiorino	53
Volvo XC40	48
Totale	1.231
Rental to fleet	
Fiat Doblò	4.486
Fiat Ducato	3.502
Ford Transit	3.080
Fiat Panda	2.196
Ford Transit Custom	1.654
Totale Rent to Fleet	41.052
Lungo termine - ancora non iscritto e uso interno	
Fiat Doblò	2.866
Fiat Ducato	2.625
Iveco Daily	1.851
Peugeot Boxer	1.427
Ford Transit	1.076
Totale lungo termine	20.618
Breve termine	
Fiat Ducato	186
Mb Sprinter	165
Peugeot Boxer	151
Ford Transit Custom	148
Renault Trafic	147
Totale Breve	1.443

Fonte tabelle: Aniasa

ELISABETTA PASCOLI

Pronti per il futuro

A tu per tu con il Ceo di uno dei principali player nel settore dei ricambi per veicoli industriali. Elettrificazione delle flotte, arrivo sul mercato europeo di nuovi player e vendite on-line: le sfide da vincere

di Riccardo Esposito

Nata nel 1973 come azienda individuale con un magazzino di 300 metri quadrati a Mestre (Ve), Pascoli Group è uno dei protagonisti nel settore della fornitura di ricambi originali, di primo impianto e aftermarket nel settore dei veicoli industriali. Partita con i ricambi per bus, Pascoli è cresciuta anno dopo anno grazie anche all'acquisizione di storiche aziende di settore. Oggi ha filiali sull'intero territorio nazionale: 20 i magazzini per complessivi 35.000 metri quadrati e 220 i collaboratori. «Siamo arrivati alla terza generazione. Il bus è nel nostro DNA, e lo gestiamo a 360 gradi su tutto il territorio nazionale. Abbiamo, negli anni, ampliato la nostra proposta commerciale al truck, alla rettificazione, ai prodotti chimici e alla diagnostica». Con queste parole Elisabetta Pascoli, Ceo, figlia dei fondatori Giorgia e Giuseppe, riassume l'oltre mezzo secolo di attività.

Negli ultimi anni avete risentito della concorrenza della vendita di ricambi on-line?

«Sicuramente questa tendenza, negli ultimi anni, è stata molto sentita nel settore auto; per quanto riguarda il trasporto pesante, al momento, non si percepisce una concorrenza così forte. Nel settore del veicolo industriale, per quanto riguarda la filiera della vendita dei ricambi, è rimasta produttore/costruttore - distributore - utilizzatore finale. Sulla parte truck l'utilizzo dell'e-commerce è molto più frequente rispetto al bus, perché vi è una maggiore conoscenza del ricambio. Se la vendita online porta sicuramente degli enormi vantaggi, di contro nel B2B gli errori sono più frequenti e generano problematiche nei resi materiali con conseguenti perdite di tempo. A questo proposito è fondamentale la formazione dei clienti attraverso corsi e affiancamenti».

Sono apparsi sul mercato nuovi produttori, soprattutto da Est. Una nuova sfida?

«La filiera sta reagendo; sicuramente costruttori cinesi e turchi sono già entrati nel nostro mercato.

Ci siamo attrezzati per fornire ai nostri clienti ricambi per questo tipo di bus/truck, garantendo soluzioni efficaci alle loro necessità. Non bisogna dimenticare che oggi chi ha preso mezzi uscendo dalla comfort zone dei grossi marchi conosciuti necessita di un adeguato supporto: il cliente va incontro alla problematica della ricerca del ricambio, la quale si dimostra talvolta lunga e complicata. Anche la mancanza di officine adeguate e pronte a ricevere ricambi può essere un problema. «Per rispondere a questa domanda bisogna ricordare che, in questo settore, ci sono delle dinamiche particolari. Per esempio, ci sono dei prodotti che è impossibile comprare in after market perché costano meno come original equipment».

Con le campagne promozionali periodiche delle Case costruttrici i ricambi originali possono costare meno degli equivalenti?

«Per rispondere a questa domanda bisogna ricordare che, in questo settore, ci sono delle dinamiche particolari. Per esempio, ci sono dei prodotti che è impossibile comprare in after market perché costano meno come original equipment».

L'elettrico viene proposto come il futuro. Il settore del trasporto è pronto per questa rivoluzione epocale?

«Nel mondo bus attualmente il last mile può essere elettrico: il trasporto pubblico cittadino su questo tipo di mezzi è una realtà già collaudata; diversa invece è la situazione dei bus turistici, e del mondo truck, dove la lunga distanza al momento, per mancanza di infrastrutture, non è possibile, a parità di efficacia, con questo tipo di alimentazione. Questa transizione sarà possibile, e sostenibile, solo nel momento in cui saremo pronti con infrastrutture create, e adeguata autonomia operativa».



Come cambieranno i ricambi e, quindi, la vostra attività con l'elettrificazione delle flotte di veicoli industriali?

«I veicoli elettrici richiedono ricambi diversi, e quindi ovviamente bisogna riadattare le scorte di magazzino. Le officine dovranno diventare più smart. Inoltre, voglio ricordare che se già oggi è difficile trovare un meccanico, trovare un meccatronico specializzato nell'elettrico è praticamente impossibile se non saranno create realtà che diano la possibilità di istruire e sviluppare la giusta professionalità».

Tutto quello che serve

Pascoli Group è oggi composto da 18 aziende, filiali ed affiliate distribuite su tutto il territorio nazionale. I magazzini sono dislocati a Venezia, Verona, Novara, Genova, Ferrara, Arezzo, Imola, Roma, Bari. I clienti possono, quindi, disporre di un'ampia gamma di prodotti distribuita nei vari punti vendita. Il ritiro della merce può essere effettuato direttamente al banco dal cliente, oppure tramite navette giornaliere o entro 24/48 ore con corrieri a seconda della zona. Oltre a vendere Ricambi originali, di primo equipaggiamento ed aftermarket per veicoli Mercedes-Benz, IIA Industria Italiana Autobus, Iveco, Daf, Irisbus, Iveco, Man, Neoplan, Scania, Setra, Solaris, Temsa, VanHool, Vdl, Volvo, Renault, King Long, Pascoli supporta il cliente in tutte le varie fasi del lavoro. Dalla vendita

al post-vendita offre un servizio completo e su misura, anche con corsi tecnici e assistenza telefonica. Gli acquisti possono essere effettuati anche online attraverso un sistema B2B personalizzato.



Il team di Pascoli Group che ha presenziato a Ibe Intermobility and Bus Exhibition a Rimini. Elisabetta Pascoli, Ceo, è la terza da sinistra. Nella pagina a fianco, lo stand dell'azienda dove erano esposti alcuni ricambi e materiali di consumo per truck e autobus.



I primi voli

Logistica ad alta quota

Cresce l'interesse verso nuovi strumenti in grado di garantire consegne rapide e sostenibili. Saranno droni i protagonisti della supply chain del futuro?

di Roberta Cannone

Dalle grandi metropoli ai piccoli centri abitati, prosegue la ricerca di soluzioni innovative ed ecosostenibili dedicate al last mile delivery. Cargo bike, e-sharing e locker di prossimità fanno già parte del ventaglio di soluzioni green, ma c'è chi punta in alto e vede nei droni la nuova frontiera della logistica. Volano autonomamente e atterrano con precisione millimetrica tornando al punto di partenza, il tutto con tempistiche brevi e rispettando l'ambiente grazie all'alimentazione a batterie. I droni logistici sembrano avere tutte le caratteristiche per essere la soluzione del futuro, considerata anche la facilità con cui si spostano, non bloccandosi negli ingorghi e non essendo legati alla rete stradale. Ma quando e come vedremo nei cieli le nostre spedizioni in arrivo? Il traguardo è ancora lontano. Vediamo il perché.

Dati e prove

Dal primo esperimento di consegna effettuato con un drone nell'ottobre del 2013, quando l'azienda cinese SF Express utilizzò questo innovativo metodo per far arrivare un pacco in un'area rurale del Paese, non si è mai smesso di lavorare per rendere concreto lo sviluppo di questa rete logistica. I dati di alcuni studi, come quelli effettuati dalla Pwc Strategy&, ritengono che il progetto sia attuabile. Secondo le loro stime, la graduale sostituzione delle modalità di trasporto tradizionali nella logistica B2C con

droni e sistemi aerei senza pilota (Uas) permetterebbe di risparmiare circa 12,2 milioni di tonnellate di CO2 all'anno entro il 2045.

Nel mese di dicembre è stato portato a termine l'ultimo esperimento di Amazon, azienda più volte protagonista di soluzioni pionieristiche nell'ambito della logistica: è stato consegnato in Italia, a San Salvo, in Abruzzo, il primo pacco da un drone MK-30.

Il velivolo è dotato di un sistema che utilizza il programma 'vision' della compagnia americana che permette di spostarsi in sicurezza lontano dagli ostacoli, garantendo l'incolumità di persone, animali e proprietà, e contribuendo a mantenere separati i droni dagli altri velivoli presenti nell'area operativa. Il test è stato svolto grazie all'autorizzazione di Enac, l'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile e in coordinamento con Enav, l'Ente Nazionale di Assistenza al Volo, con la funzione di supporto che autorizza il decollo e l'atterraggio degli aeromobili.

La compagnia di Jeff Bezos è impegnata nel mantenere una collaborazione stretta con le autorità di regolamentazione e le comunità locali, al fine di creare un servizio di consegna affidabile in previsione dell'avvio del servizio commerciale Prime Air, il cui avvio è previsto nel 2025. Le caratteristiche del drone, i dati e i test effettuati sono incoraggianti ma sono molteplici le motivazioni per cui ancora oggi non esiste una rete logistica composta da droni. Prime fra tutte le limitazioni tecnologiche: esistono prototipi

costruiti con caratteristiche all'avanguardia come sensori di prossimità, impostazioni di rotta e batterie di lunga durata, ma il costo di produzione è ancora proibitivo (35.000 euro di media). Inoltre, la durata massima di un volo è di 12-13 minuti circa. Un'autonomia piuttosto limitata per riuscire a consegnare e rientrare. Ci sono, poi, le restrizioni dell'Enac: per quanto l'autorità sia favorevole all'uso e all'impiego del drone, ne impone, al tempo stesso, diverse limitazioni ai fini della sicurezza e della incolumità di persone e spazi. Il raggio di azione su cui è possibile muoversi, il peso massimo che deve avere il drone e il contenuto trasportabile sono solo alcune fra queste, motivo per cui è necessario anche possedere un brevetto per pilotarlo.

Piloti al posto dei driver

Prima di ogni singolo volo, l'operatore Uas deve prendere visione di quanto previsto dalla Circolare Enac ATM-09A riguardo l'utilizzo dello spazio aereo suddiviso in 'open' e 'specific', verificare la conformazione delle zone geografiche Uas, e accertarsi che la zona di interesse sia sulle mappe presenti sul portale dedicato al volo droni. Ci sono zone vietate per motivi di 'safety' a protezione di aeroporti, eliporti, avio ed elisuperfici, altre delimitate per motivi di 'security' e aree ben definite a protezione dell'ambiente. Se non è possibile volare in categoria 'open', le operazioni devono necessariamente

Qui sono già realtà

Sono diversi i settori dove già oggi i droni trovano ampio impiego. Uno è quello dell'agricoltura. Ne abbiamo parlato con Ottavio Gioglio, pilota e founder di Giotto Droni, con base in Piemonte. «La società è una startup che offre servizi e progetti nell'ambito dell'agricoltura sostenibile e di precisione. Questi velivoli sono la chiave per poter eseguire il nostro progetto». I droni sono uno dei migliori strumenti per poter eseguire il 'precision farming', ovvero la concimazione di precisione dei cereali con particolare riferimento al riso.

Questi velivoli sono poi utilizzati anche nell'edilizia per effettuare modelli digitali delle superfici (DSM), analisi volumetriche o termografiche grazie a sensori ad alta precisione, appositamente progettati. «Questi particolari sensori - sottolinea Gioglio - sono installati su esecutori professionali con una capacità di carico di 5 kg ed una massa totale di circa 8».

Nell'ambito energetico, inoltre, i droni supportano le analisi termografiche per la ricerca delle perdite di calore su impianti di generazione bio-gas ed eseguono dei rilievi termografici per la verifica del corretto funzionamento dei pannelli fotovoltaici.



Il drone MK-30 utilizzato da Amazon per il primo volo di prova effettuato lo scorso 4 dicembre presso la cittadina di San Salvo, in provincia di Chieti.

PERSONE & POLTRONE

■ **Charles Kamdom Moyo** dal 1° gennaio 2025 è Country General Manager per l'Italia di Chep, società globale leader in soluzioni per la supply chain.

■ **Frederico Santos** è il nuovo General Manager di Belron Italia, presente nel nostro Paese con i marchi Carglass, Doctor Glass e Origlass.

■ Byd Italia ha annunciato l'ingresso di **Chiara Garbuglia** nel ruolo di PR Manager. A lei la responsabilità della comunicazione e dell'ufficio stampa del brand per il mercato italiano.

■ **Matteo Taverni**, già Ceo di Truck Italia, è stato nominato presidente del comitato Veicoli Commerciali di FEAC (l'Associazione Europea dei Concessionari Mercedes-Benz).

■ **Piero Rodinis** è il nuovo responsabile Marketing di Mercedes-Benz Vans Italia. Quarantotto anni, laureato in Economia del Commercio Internazionale e dei Mercati Valutari, sostituisce **Andrea Verdolotti** che va a ricoprire la posizione di Retailization & Transformation Manager.

■ Valzer di poltrone in Hyundai Motor Group. **Jaehoon Chang** è il nuovo Vice Chair di Hyundai Motor Group - Automotive Division. **José Muñoz** diventa CEO di Hyundai Motor Company. **Sung Kim** è presidente di Hyundai Motor Company. **Jun Young Choi** è stato promosso a presidente di Kia Corporation. **Kyoo Bok Lee** assume la carica di Presidente di Hyundai Glovis.

■ **Marco Esser**, vicedirettore marketing e precedentemente responsabile della comunicazione aziendale, è il nuovo direttore marketing di Liqui Moly.

La carica dei 100

Koiné Transport sceglie ancora Man TgX. Gli autisti li promuovono a pieni voti



Koiné Transport, azienda con sede a Levate, in provincia di Bergamo, ha potenziato il suo parco veicoli con ben 100 Man TgX 18.520. Ora può contare su 200 trattori, 600 semirimorchi e 300 autisti. La cabina top di gamma, la GX è stata scelta pensando alle rotte internazionali che coprono spesso con doppio autisti. «Essere diventati i fornitori privilegiati di Koiné - ha dichiarato **Marc Martinez**, Managing Director di Man Truck & Bus Italia - è motivo di grande orgoglio. Le ragioni sono molteplici, conosciamo l'attenzione che la società pone a una serie di valori che sono i medesimi della nostra azienda, quali sostenibilità, sicurezza, affidabilità ed economie di esercizio che si traducono in redditività e una migliore qualità del lavoro per gli autisti». A far ricadere la scelta su Man hanno contribuito proprio i pareri espressi dai driver che hanno avuto modo di mettersi al volante dei primi TgX consegnati. «La scelta di affidare a Man la metà della nostra flotta - ha detto **Lucio Manuzzato**, AD di Koiné Transport Srl - si basa su una serie di valutazioni, a cominciare dall'esperienza positiva e l'affidabilità dei primi TGX che i nuovi vanno parzialmente a sostituire. Abbiamo poi apprezzato la competenza e disponibilità delle officine Man in Italia e in Europa, gli elevati standard di sicurezza e, ultimo ma non certo per importanza, l'apprezzamento dei nostri autisti che hanno promosso le nuove cabine e il loro comfort. Teniamo infatti in grande considerazione la qualità del lavoro dei nostri driver». Il business delle acque minerali ha segnato la crescita di Koiné che negli anni, però, ha affiancato altri business come i servizi aeroportuali e il trasporto a temperatura controllata.

Una in più a Sud

Man Truck & Bus Italia espande la rete. A Catania la nuova sede NST Srl Tra.Com

Continua a crescere la rete dei Man Center in Italia con l'inaugurazione della nuova concessionaria NST Srl Tra.Com a Catania, che affonda le sue radici nel 2002 quando venne fondata l'officina NST, un punto di riferimento per gli autotrasportatori siciliani anche per la sua capacità di fornire consulenze. La struttura, già conosciuta, quindi, e con una clientela fidelizzata, occupa una superficie coperta di 1.000 mq: qui si trovano gli uffici, l'officina e il magazzino. Un ampio piazzale esterno è adibito all'esposizione e alla movimentazione dei veicoli. «La nostra ambizione - ha spiegato **Gregorio Pulvirenti**, titolare NST - è offrire soluzioni complete per i professionisti del trasporto, garantendo consulenza lato vendita, assistenza continua e supporto tecnico specializzato».



www.vietrasportiweb.it

Siamo arrivati primi

Da endotermico ad elettrico a batterie: Renault Trucks omologa in Francia il primo autocarro convertito



Renault Trucks ha omologato in Francia, per la circolazione su strada, il primo autocarro da 12 tonnellate elettrico convertito. Tra la fase tecnica e la certificazione, l'intera operazione ha richiesto due anni. Dato in leasing da Clovis Grand Paris, partner di Renault Trucks, a Extime, che gestisce i negozi duty-free dell'aeroporto di Parigi, il veicolo che offre un'autonomia di 250 chilometri, sarà utilizzato per fare la spola

tra i magazzini di Extime e lo scalo. L'autocarro, della gamma D, rappresenta un vero e proprio laboratorio per la Losanga, perché consente di valutare l'efficienza e la produttività della soluzione prima di replicare il processo su scala più ampia. «L'impiego di questo veicolo in condizioni operative reali - ha dichiarato **Laurent Colpier**, Vicepresidente Used Trucks e Logistica Urbana di Renault Trucks - ci consentirà di validare la sostenibilità economica e la robustezza della soluzione della conversione elettrica. La sperimentazione dà prova del nostro impegno per la tutela delle risorse naturali e per la riduzione dell'impatto ambientale legato all'uso dei veicoli. Questo autocarro illustra perfettamente l'approccio all'economia circolare che portiamo avanti in Renault Trucks».

Il costo di acquisto di un autocarro elettrico convertito come questo è stimato fino al 15 per cento inferiore rispetto a quello di un veicolo elettrico nuovo.

Con Scania per viaggi Super green

Cianciosi Trasporti ha rinnovato la flotta affidandosi al grifone. Consumi ridotti fino al 12 per cento

Cianciosi Trasporti ha ampliato il suo parco con gli Scania Super che consentiranno di risparmiare fino al 12 per cento sui consumi di carburante con un significativo taglio delle emissioni di CO2. L'operazione è stata gestita da Scania Adriatica. Prossimi step: l'utilizzo di carburanti alternativi come l'HVO e il biometano e l'elettificazione di alcune tratte. «Con l'introduzione dei nuovi mezzi Scania, Cianciosi segna un passo avanti in termini di qualità, affidabilità e sicurezza. Abbiamo scelto veicoli all'avanguardia, progettati per ottimizzare le prestazioni e per garantire durata nel tempo. L'affidabilità della nuova flotta ci permette di offrire consegne più puntuali e continuità operativa, rafforzando la fiducia dei nostri clienti. La sicurezza è fondamentale, soprattutto per i nostri autisti, che rappresentano il cuore pulsante dell'azienda». Queste le parole di **Paolo Varriale**, Fleet Manager di Cianciosi Trasporti e Servizi che con Scania ha sottoscritto anche un contratto

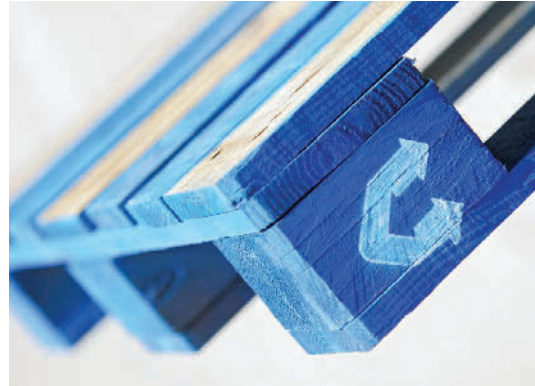


di manutenzione e riparazione con copertura sui principali organi della catena cinematica nonché un servizio di controllo e monitoraggio della flotta fruibile tramite il portale 'My Scania' e 'Scania Driver App'. Cianciosi si è affidato alla competenza di Scania Financial Services per integrare al meglio l'investimento dei mezzi con il proprio piano di business.

www.vietrasportiweb.it

La ricetta della sostenibilità

Barilla rafforza la partnership con Chep. Da febbraio si passa ai pallet riutilizzabili. Tremila alberi in meno disboscati



Barilla consolida la partnership con Chep, fornitore globale di soluzioni per la supply chain e specializzata nel pallet pooling, convertendo la maggior parte dei suoi bancali per il trasporto merci in pallet riutilizzabili. Il progetto partirà a febbraio 2025 e sarà completato entro 8 mesi. Le due aziende hanno cominciato a collaborare in Italia nel 2009 e, a livello europeo, nel 2018.

Il nuovo accordo aiuterà Barilla a raggiungere importanti obiettivi in termini di sostenibilità ambientale: ogni anno sarà evitata la produzione di oltre 290 tonnellate di rifiuti, l'equivalente di circa 70 camion adibiti al trasporto rifiuti, con un risparmio di 3.700 tonnellate di CO2, paragonabili a quelle emesse da un truck per compiere 84 giri intorno alla terra, e di 3.100 metri cubi di legna, corrispondenti a 3.000 alberi.

«L'impegno per la sostenibilità e l'eccellenza operativa guida ogni nostra decisione - ha affermato **Roberto Magnani**, Vice Presidente della Logistica in Barilla - le credenziali di sostenibilità, gli standard di elevata qualità e le soluzioni digitali innovative di Chep si allineano perfettamente con il nostro impegno a ridurre gli sprechi, ottimizzare le attività logistiche e garantire la sicurezza dei prodotti. Questa collaborazione rappresenta un passo significativo verso un futuro più green e sostenibile per Barilla e le comunità in cui opera».

Il target è (quasi) raggiunto

Un nuovo sistema di impianti per la decarbonizzazione e l'ottimizzazione dei consumi energetici per Michelin Cuneo

Edison Next, società del Gruppo Edison che accompagna le aziende nel loro percorso di decarbonizzazione e transizione energetica, e Michelin Italiana hanno inaugurato lo scorso dicembre nello stabilimento di Cuneo un sistema di impianti per la decarbonizzazione e l'ottimizzazione dei consumi energetici che abbate le emissioni di CO2 di circa 18.000 tonnellate l'anno. La fabbrica piemontese ha quasi raggiunto l'obiettivo fissato per il 2030 di una riduzione delle emissioni del 50 per cento rispetto al 2010 (oggi è al 47).

Presso lo stabilimento del Bibendum di Cuneo, in grado di produrre 13 milioni di pneumatici per vetture all'anno, Edison Next ha installato e messo in esercizio un impianto di trigenera-

zione ad alta efficienza e flessibilità di potenza pari a 23 MWe in grado di generare contemporaneamente energia elettrica, vapore per la produzione degli pneumatici e acqua destinata al riscaldamento e raffreddamento. A questo impianto, già predisposto per l'impiego di biometano al 100 per cento e di idrogeno al 10, si aggiunge un sistema integrato di produzione di energia termica tramite un gruppo di caldaie, di cui una alimentata a biomassa legnosa da filiera corta certificata, valorizzando così le risorse e le sinergie a livello territoriale e contribuendo ulteriormente agli obiettivi di sostenibilità del progetto. Edison Next ha inoltre installato tre impianti fotovoltaici per alimentare la rete elettrica della fabbrica.



Un futuro a zolfo

Stellantis e Zeta Energy insieme per lo sviluppo di batterie al litio-zolfo per i veicoli elettrici



Stellantis e Zeta Energy hanno annunciato un accordo per lo sviluppo di batterie al litio-zolfo per i veicoli elettrici. L'obiettivo è un pacco batteria più leggero, con una maggiore autonomia, una migliore maneggevolezza e prestazioni superiori. La tecnologia messa a punto ha il potenziale per implementare la velocità di ricarica rapida fino al 50 per cento e ridurre della metà il prezzo per kWh rispetto alle attuali batterie agli ioni di litio. Grazie alla sua ampia disponibilità e alla sua convenienza, lo zolfo riduce sia

le spese di produzione, sia i rischi lungo la catena di approvvigionamento.

La messa in produzione è prevista entro il 2030. «La collaborazione con Zeta Energy - ha dichiarato **Ned Curic**, Chief Engineering and Technology Officer di Stellantis - rappresenta un ulteriore passo avanti nella nostra strategia di elettrificazione che ci consente di offrire veicoli puliti, sicuri ed economicamente convenienti. Tecnologie all'avanguardia come quella delle batterie al litio-zolfo possono supportare Stellantis nel suo percorso verso la neutralità delle emissioni di carbonio entro il 2038, assicurando al contempo ai clienti autonomia, prestazioni e prezzi ottimali».

Le batterie saranno prodotte utilizzando materiali di scarto e metano, con emissioni di CO2 significativamente inferiori rispetto a qualsiasi altra tecnologia esistente.

Saranno fabbricate nelle gigafactory esistenti e potrebbe beneficiare di una catena di approvvigionamento 'corta' sia in Europa, sia in Nord America.

ATflow distributore di Ineos

La start-up del Gruppo Autotorino è importatore ufficiale ed esclusivo del brand inglese per l'Italia

Cambio di strategia in Italia per la britannica Ineos, l'azienda dei fuoristrada e pick-up vecchia scuola di Sir Ratcliffe. Dopo aver approcciato il nostro mercato oltre due anni fa con lo schema del contratto d'agenzia, abbracciato da altre case automobilistiche, Ineos ha deciso di puntare sul classico distributore nazionale e affida a lui tutta la gestione del brand. A farsi carico dei Grenadier e dei Quartermaster è da questo mese quindi ATflow, start-up del Gruppo Autotorino, che ha assunto il mandato d'importatore ufficiale ed esclusivo di Ineos Automotive per l'Italia. Con questo accordo, che segna un ulteriore passo della crescita in ambito nazionale, il Gruppo Autotorino evolve da agente a distributore esclusivo per Ineos Automotive. A guidare la nuova entità Mattia Vanini, Presidente ATflow e Vicepresidente di Autotorino, insieme e Radek Jelinek, Consigliere Delegato e



Managing Director ATflow nonché Direttore Sviluppo Rete Internazionale di Autotorino.

Sei i concessionari già nominati, a coprire il territorio nazionale grazie alle loro quattordici sedi: Autotorino, De Bona Motors, Gruppo Palmesano Amica, Maldarizzi Automotive, Special Car Group e Stefanelli.

Motori spenti

Limitazioni alla circolazione stradale fuori dai centri abitati 2025

Nel 2025 sono 78 i giorni festivi e quelli particolarmente critici per il traffico stradale per i quali è stato disposto il divieto di circolazione per i veicoli con massa superiore a 7,5 tonnellate adibiti al trasporto merci, quelli eccezionali o che hanno carichi eccezionali e quelli che trasportano merci pericolose. Lo prevede il decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 314 del 12 dicembre 2024 pubblicato sul sito istituzionale. Sono previste agevolazioni per alcune tipologie di trasporto, come da e per l'estero, dalle isole maggiori e per chi trasporti merci verso gli interporti di rilevanza nazionale. I divieti non trovano applicazione per i veicoli adibiti ai principali servizi pubblici (dalla fornitura di acqua alla nettezza urbana, fino ai servizi postali e radiotelevisivi). Esenti, infine, alcune tipologie di merci (dai giornali al fresco). Le limitazioni non si applicano ai veicoli appartenenti ai seguenti soggetti: Forze di Polizia, Forze Armate e Corpo delle Capitanerie di Porto, Vigili del Fuoco, Protezione Civile, Croce Rossa Italiana, Regioni ed altri Enti locali, anche in forma associata. Ulteriori deroghe possono essere concesse, a seguito di una domanda debitamente motivata, alle Prefetture.



Vietato circolare

Gennaio

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00
Mercoledì 1 dalle 9.00 alle 22.00
Lunedì 6 dalle 9.00 alle 22.00

Febbraio

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00

Marzo

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00

Aprile

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00
Venerdì 18 dalle 14.00 alle 22.00
Sabato 19 dalle 9.00 alle 16.00
Lunedì 21 dalle 9.00 alle 22.00
Martedì 22 dalle 9.00 alle 14.00
Venerdì 25 dalle 9.00 alle 22.00

Maggio

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00
Giovedì 1 dalle 9.00 alle 22.00

Giugno

Tutte le domeniche dalle 7.00 alle 22.00
Lunedì 2 dalle 7.00 alle 22.00

Luglio

Tutte le domeniche dalle 7.00 alle 22.00
Sabato 5 dalle 8.00 alle 16.00

Sabato 19 dalle 8.00 alle 16.00
Venerdì 25 dalle 16.00 alle 22.00
Sabato 26 dalle 8.00 alle 16.00

Agosto

Tutte le domeniche dalle 7.00 alle 22.00
Venerdì 1 dalle 16.00 alle 22.00
Sabato 2 dalle 8.00 alle 22.00
Venerdì 8 dalle 16.00 alle 22.00
Sabato 9 dalle 8.00 alle 22.00
Venerdì 15 dalle 7.00 alle 22.00
Sabato 16 dalle 8.00 alle 16.00
Sabato 23 dalle 8.00 alle 16.00
Sabato 30 dalle 8.00 alle 16.00

Settembre

Tutte le domeniche dalle 7.00 alle 22.00

Ottobre

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00

Novembre

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00
Sabato 1 dalle 9.00 alle 22.00

Dicembre

Tutte le domeniche dalle 9.00 alle 22.00
Lunedì 8 dalle 9.00 alle 22.00
Giovedì 25 dalle 9.00 alle 22.00
Venerdì 26 dalle 9.00 alle 22.00

In vetrina

FILA LISCIO

Rubia EV3R è la nuova gamma di lubrificanti progettata da TotalEnergies Lubrifiants e dedicata ai veicoli pesanti. Una linea premium composta per oltre il 50 per cento da RRBO, oli di base di alta gamma ri-raffinati. La politica aziendale eco-responsabile di Total consente ai suoi clienti di fare un passo avanti verso la decarbonizzazione e la riduzione di emissioni CO2. Per ridurre la produzione di plastiche i nuovi lubrificanti sono confezionati in contenitori da 5 litri realizzati con il 50 per cento di polietilene ad alta densità (HDPE) riciclato, distinguibili dal loro colore argento. I lubrificanti Rubia EV3R sono disponibili per la fornitura in Europa nelle gradazioni 15W-40 e 10W-30. Sono approvati dai principali costruttori e offrono omologazioni equivalenti a quelle degli oli tradizionali.



LUCIS IN FUNDO

Tutti coloro che vivono parecchio on the road sanno quanto sia importante avere con sé accessori smart che possano essere di aiuto in potenziali situazioni di pericolo. La lampada frontale ultracompatta e+LITE della Petzl può rivelarsi un ottimo alleato in caso di emergenza. Si indossa tramite il pratico laccetto regolabile e consente di mantenere le mani libere per eventuali operazioni di riparazione - come un cambio pneus -, di avere una chiara visione dell'ambiente circostante e di essere ben visibili agli altri utenti della strada. In caso di incidente è possibile azionare la funzione lampeggiante di colore bianco o rosso in modalità luce fissa da 40 lumen. Facile riporla in cabina grazie alle dimensioni estremamente contenute e ai soli 26 grammi di peso. La resistenza all'ossidazione è garantita dieci anni, anche con pile inserite. Maggiori informazioni all'indirizzo on-line www.petzl.com.



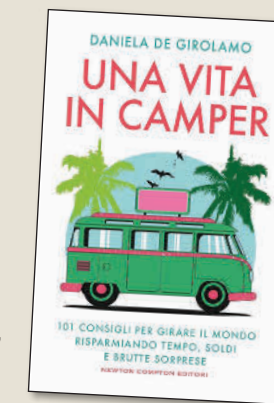
TUTTO MADE IN ITALY

Golia è la piattaforma interamente italiana che propone numerosi software e servizi basati su cloud per la gestione delle flotte aziendali. Fleet consente di scaricare in tempo reale i dati del tachigrafo per rispettare la normativa europea sui tempi di guida e di riposo ed evitare sanzioni. Geofleet è il servizio di geolocalizzazione che offre anche informazioni su consumi, emissioni, carichi, parcheggi e distributori carburanti, traffico e divieti. L'hardware che permette di seguire in tempo reale i veicoli e offre una panoramica dell'ambiente circostante è T-Box. Planner è uno strumento di pianificazione che offre anche un calcolo dei costi e delle emissioni in ambiente. Caronte è il modulo che permette l'interscambio di dati con gli altri software in uso in azienda: una sola piattaforma per gestire tutta l'operatività, semplificando il lavoro del fleet manager e degli autisti. Nelle proposte Golia anche il modulo Gestione Manutenzioni per impostare scadenze, temporali e chilometriche, delle manutenzioni da svolgere sui mezzi per averli sempre in perfetta forma. Dedicato a chi opera nella catena del freddo Report Temperature per monitorare e, dunque, proteggere i prodotti sensibili. E c'è anche l'assistenza legale. Tutti i dettagli su www.goliaweb.it.



Titolo: Una vita in camper
Autore: Daniela De Girolamo
Editore: Newton Compton Editori
Anno: 2024
Prezzo: € 12,90

Daniela De Girolamo, classe 1984, da sempre insegue il sogno di vivere viaggiando. Dopo aver fondato un blog, ha scritto questo libro dove condivide trucchi e segreti con chiunque desidera esplorare il pianeta su una casa a quattro ruote. Qui si trovano delle vere e proprie 'istruzioni per l'uso' sottoforma di aneddoti e ricordi, sia per neofiti, sia per camperisti di lungo corso. Ecco come funziona realmente un camper, quali sono gli accessori ai quali proprio non si può rinunciare e come orientarsi tra normative e documenti. Certo, la vita da nomadi non è per tutti, ma ci si può provare con un pizzico di follia, così come raccomanda l'autrice. Abbassate i finestrini e godetevi l'avventura...



Un libro a bordo



Volkswagen 5 plus

Give me **five**

di Roberta Carati

DAF Aggiornamenti

Per garantire la massima operatività, continua la campagna di aggiornamenti gratuiti per tutti i veicoli della gamma: per verificare la disponibilità basta inserire nell'apposito modulo online gli ultimi 8 caratteri del numero di telaio.

Ed è ancora tasso 0 per 36 mesi con un contratto di leasing finanziario in caso di acquisto di un veicolo nuovo; al termine dei pagamenti previsti, il cliente deciderà se restituire il veicolo oppure esercitare l'opzione di acquisto/riscatto.

Ford Tasso fisso

Con il finanziamento IdeaFord, tasso fisso del 5,95% (ad eccezione di E-Transit).

Nuovo Transit Courier Benzina è proposto a 175 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 4.325 euro, rata finale di 7.122, Taeg 7,97% (in alternativa, noleggio a lungo termine a 315 euro al mese per 48 mesi/60.000 km con anticipo di 5.000 euro).

Nuovo Transit Connect Diesel è offerto a 195 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 5.025 euro, valore di riscatto di 9.157, Taeg 7,64% (in alternativa, NLT a 399 euro al mese per 48 mesi/80.000 km con anticipo di 5.000 euro).

Nuovo Transit Custom è proposto a 209 euro

al mese per 48 mesi, anticipo di 6.650 euro, rata finale di 13.735, Taeg 7,26% (in alternativa, NLT a 360 euro al mese per 48 mesi/80.000 km con anticipo di 5.000 euro); nella versione elettrica, 389 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 5.500 euro, valore di riscatto di 17.937, Tan 2,95%, Taeg 3,72% (in alternativa, noleggio a lungo termine a 645 euro al mese per 48 mesi/80.000 km con anticipo di 6.500 euro).

Nuovo Tourneo Custom è offerto a 369 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 5.050 euro, rata finale di 21.120, Taeg 6,86% (in alternativa, noleggio a lungo termine a 525 euro al mese per 48 mesi/80.000 km con anticipo di 6.300 euro). Transit Van Trend è proposto a 199 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 5.500 euro, valore di riscatto di 15.444, Taeg 7,17%.

Transit Chassis è offerto a 292 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 6.500 euro, rata finale di 16.927, Taeg 7,06%.

Infine, Nuovo Ranger Doppia Cabina XLT è proposto a 280 euro al mese per 48 mesi, anticipo di 6.500 euro, rata finale di 18.987, Taeg 6,97% (in alternativa, a 449 euro al mese per 48 mesi/100.000 km con anticipo di 8.000 euro). Iva sempre esclusa. Fino al 28 febbraio.

Iveco Garanzie

Fino al 31 marzo Nuovo Eurocargo beneficia

del terzo anno di garanzia sulla catena cinematica a 99 euro (esclusi veicoli con missioni municipalità e applicazioni speciali, raccolta rifiuti ed edilizia). E ancora, tasso 0 su Daily Cabinato e anticipo 0 su Daily Furgone in pronta consegna; a 99 euro il terzo anno di garanzia estesa.

MAN Lion Plus

Rinnovato per tutto il 2025 il programma Lion Plus, che per i veicoli immatricolati da più di cinque anni assicura sconti fino al 27% sugli ammortizzatori, fino al 30 su cristalli, filtri, parti frizione, parti motore, soffiotti, fino al 32 su parti impianto frenante e fino al 40% sui fluidi.

Previsti anche due anni di garanzia sull'intervento eseguito presso la Rete di Assistenza MAN.

Nissan Leasing

Primastar Van L1H1 27Q 110 Cv Visia è proposto in leasing a 199 euro al mese per 59 mesi, Tan 3,99%, Taeg 5,72%, anticipo di 7.276 euro, riscatto a 6.974.

Interstar Van L2H2P2 105 Cv Acenta è offerto a 289 euro al mese per 47 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,73%, anticipo di 8.635 euro, riscatto a 9.825. Interstar Van L1P1H1 110 Cv Acenta è proposto a 219 euro al mese per 47 mesi, Tan 5,99%, Taeg 8,11%, anticipo di 8.543 euro, riscatto a 8.369.

Infine, Townstar Van L1 130 Cv Acenta è offerto a 230 euro al mese per 47 mesi, Tan 5,99%, Taeg 8,57%, anticipo di 4.764 euro, riscatto a 5.561; la versione elettrica è proposta a 240 euro al mese per 59 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,73%, anticipo di 8.306 euro, riscatto a 7.862. Sono tutti prezzi al netto di iva, messa su strada, Ipt e contributo Pneumatici Fuori Uso.

Renault Leasing

Fino al 3 marzo 2025, Kangoo Van FG L1 Blue dCi 75 MY24 è offerto in leasing a 129 euro al mese per 59 mesi, Tan 5,99%, Taeg 8,22%, anticipo di 6.496 euro, riscatto a 7.226 (in alternativa, finanziamento in 59 rate da 129 euro al mese, oltre ai 9.248 di rata finale, con anticipo di 9.250 euro; Tan 5,99%, Taeg 7,34%); Kangoo Van E-Tech Electric FG L1 comfort range AC11 MY24 è proposto a 199 euro al mese per 35 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,76%, anticipo di 9.867 euro, riscatto a 15.161.

Trafic Van FG L1H1 T27 Blue dCi 110 MY24, è offerto a 209 euro al mese per 59 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,72%, anticipo di 7.960 euro, riscatto a 8.574; Nuovo Trafic authentic L1 Blue dCi 110 MY24 è proposto a 329 euro al mese per 59 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,83%, anticipo di 10.750 euro, riscatto a 11.951.

Da ultimo, Nuovo Master FG TA L2H2 T33 Blue dCi 105 E6E è offerto a 269 euro al mese per 59 mesi, Tan 5,99%, Taeg 7,54%, anticipo di 8.117 euro, riscatto a 9.379.

Sono tutti prezzi al netto di iva, messa su strada, IPT e contributo PFU.

Scania Assistenza

Per i truck con oltre 36 mesi di vita ecco SENIOR, il piano di manutenzioni S, M, L raggruppate in pacchetti da 2, 3 o 4 ispezioni.

Per l'intera durata del contratto - 12 mesi per 2 ispezioni, 12 o 24 mesi per 3/4 ispezioni - sconto del 20% sugli interventi di officina e sui ricambi. Tra i pacchetti attualmente in vigore: alternatore, ammortizzatore telaio, asta a V, batteria, bronzine, cilindro sterzo anteriore e posteriore, cinghia e tendicinghia, compressore, cuscinetto ruota, essiccatore, freni, freni rimorchi e semirimorchi, frizione, gancio di traino, motorino, parabrezza, pompa acqua, radiatore, ralla, retarder, revisione leva frizione, revisione scambiatore, soffiotti telaio, sospensioni cabina, sterzo, turbo.

In abbinamento alla manutenzione, con il contratto SENIOR si può scegliere tra 4 soluzioni di riparazioni in garanzia a prezzo fisso: Centraline (motore, cambio, coordinatore), SCR (pompa, dosatore, sensori Nox, sensore pressione differenziale), DPF (sostituzione filtro DPF), e Driveline per veicoli Euro 6 con contratto in scadenza, senza variazione di proprietà (componenti della catena cinematica - motore, cambio, differenziale, retarder - bagnati d'olio).

Volkswagen Service

Rinnovata per tutto il primo trimestre 2025 Promozione Service 25, che garantisce il 25% di sconto sulle principali tipologie di ricambi impiegate per la manutenzione degli LCV immatricolati entro il 31 dicembre 2021 (veicoli a noleggio esclusi). Rientrano nella promo: filtri, liquidi, pastiglie e dischi freno, spazzole, cinghia, frizione, luci, batteria, parabrezza.

Si chiama invece 5 plus il servizio 'all inclusive' che include nel prezzo d'acquisto del veicolo la garanzia di serie fino a 5 anni o 150.000 km (100.000 per Gamma ID. Buzz); la garanzia estesa è di serie per Nuovo Amarok a partire dall'anno modello 2023 e per il resto della gamma a partire dall'anno modello 2024. Compresi in 5 plus sono anche il piano di manutenzione ordinaria Service Plan di 5 anni o 150.000 km per l'intera gamma (100.000 km per Gamma ID. Buzz), e il Servizio Mobilità disponibile 24 ore su 24, 365 giorni l'anno, in Italia e all'estero, che consente di raggiungere il Centro di Assistenza più vicino in caso di panne o incidente..

	Man TgE 3.140 E6b km/l 9,34 (l/100km 10,70) - adblue% 11,818 km/h 47,8 - kg 3.500 - index 444,5 V&T 839
	Mercedes-Benz Sprinter 314 Cdi E6c km/l 9,32 (l/100km 10,73) - adblue% 4,080 km/h 47,8 - kg 3.500 - index 454,3 V&T 832
	Mercedes-Benz Sprinter 314 Cdi 4x4 km/l 8,41 (l/100km 11,89) - adblue% 6,956 km/h 45,3 - kg 3.500 - index 432,6 V&T 812
	Mercedes-Benz Sprinter 316 Cdi Long Ta Tp E6c km/l 8,57 (l/100km 11,66) - adblue% 3,336 km/h 46,7 - kg 3.500 - index 442,9 V&T 821
	Mercedes-Benz Sprinter 315 Cdi E4 km/l 8,19 (l/100km 12,21) - km/h 45,7 kg 3.520 - index 439,7 V&T 710
	Mercedes-Benz Sprinter 316 Cdi E5 km/l 8,70 (l/100km 11,49) - km/h 47,8 kg 3.520 - index 451,5 V&T 743
	Mercedes-Benz Sprinter 316 Ngt E4 km/kg 10,85 (kg/100km 9,22) - km/h 35,9 kg 3.480 - index 444,2 V&T 732
	Mercedes-Benz Sprinter 319 Cdi E6 km/l 8,38 (l/100km 11,93) - adblue% 2,852 km/h 47,1 - kg 3.500 - index 441,9 V&T 776
	Nissan Cabstar 35.11 E4 km/l 8,65 (l/100km 11,56) - km/h 38,3 kg 3.620 - index 426,6 V&T 721
	Nissan Nv 400 F35.13 E5 km/l 8,71 (l/100km 11,48) - km/h 50,15 kg 3.450 - index 457,1 V&T 758
	Renault Mascott 150.35 DXi E4 km/l 6,61 (l/100km 15,13) - km/h 48,9 kg 3.470 - index 424,0 V&T 719
	Renault Master dCi 165 Energy E5b+ km/l 8,40 (l/100km 11,89) - km/h 47,81 kg 3.470 - index 447,8 V&T 791
	Renault Master dCi 180 Energy L3H2 E6d-Temp km/l 9,90 (l/100km 10,10) - adblue% 4,817 km/h 47,1 - kg 3.500 - index 458,9 V&T 840
	Renault Master R3500 150 dCi E5 km/l 7,68 (l/100km 13,01) - km/h 45,7 kg 3.500 - index 432,9 V&T 740
	Renault Maxity 130.35/5 DXi E4 km/l 7,67 (l/100km 13,04) - km/h 41,7 kg 3.690 - index 422,9 V&T 712
	Volkswagen Crafter 35 2.0 BiTdi L3 H3 E6 km/l 9,65 (l/100km 10,36) - adblue% 10,329 km/h 51,8 - kg 3.500 - index 459,6 V&T 813
	Volkswagen Crafter 35 2.0 BiTdi 4Motion E6 km/l 6,94 (l/100km 14,40) - adblue% 9,459 km/h 48,2 - kg 3.500 - index 412,5 V&T 822
	Daf Lf 45.210 E5 km/l 6,35 (l/100km 15,75) - adblue% 4,341 km/h 63,4 - kg 12.055 - index 440,1 V&T 738
	Man TgL 8.180 C E6 km/l 6,38 (l/100km 15,68) - adblue% 1,305 km/h 65,7 - kg 7.470 - index 450,1 V&T 776

	Man Tgl 12.220 Ev km/l 5,59 (l/100km 17,90) - adblue% 0,000 km/h 64,4 - kg 12.020 - index 435,6 V&T 740
	Man TgM 18.280 BL E4 km/l 4,81 (l/100km 20,79) - adblue% 0,000 km/h 60,3 - kg 17.800 - index 412,7 V&T 715
	Man TgM 18.290 BL Lx Ev km/l 5,00 (l/100km 20,00) - adblue% 0,000 km/h 61,6 - kg 18.035 - index 418,9 V&T 745
	Mitsubishi Fuso Canter 7C18 E4 km/l 6,72 (l/100km 14,88) - adblue% 0,000 km/h 60,9 - kg 7.740 - index 449,8 V&T 718
	Renault Midlum 220.11.5 Dxi EL E5 km/l 5,45 (l/100km 16,92) - adblue% 4,997 km/h 63,6 - kg 11.920 - index 421,2 V&T 722
	Renault Midlum 220.12 Dxi Optitronic E5 km/l 5,33 (l/100km 18,76) - adblue% 2,337 km/h 61,9 - kg 12.155 - index 421,4 V&T 744
	Scania P 230 Cp 16 L E5 km/l 4,69 (l/100km 21,33) - adblue% 0,000 km/h 61,6 - kg 17.700 - index 413,8 V&T 747
	Volvo FE 320 L3H1 E5 km/l 3,99 (l/100km 25,05) - adblue% 4,496 km/h 59,9 - kg 26.690 - index 381,6 V&T 725
	Volvo FL 210 km/l 5,62 (l/100km 17,79) - adblue% 5,285 km/h 68,4 - kg 11.940 - index 432,0 V&T 786
	Volvo FL 240 L E4 km/l 5,45 (l/100km 18,35) - adblue% 4,997 km/h 63,6 - kg 11.920 - index 421,2 V&T 719
	Fiat E-Doblò Maxi km/kwh 4,06 (kwh/100 24,63) - km/h 42,8 kg 2.300 - index 363,1 V&T 868
	Fiat eDucato Mh2 79 kWh km/kwh 2,37 (kwh/100 42,10) - km/h 38,0 kg 3.500 - index 308,4 V&T 859
	Fiat E-Scudo 75 kWh km/kwh 3,39 (kwh/100 29,48) - km/h 38,3 kg 3.015 - index 337,8 V&T 871
	Fiat E-Scudo 75 kWh LFP km/kwh 3,04 (kwh/100 32,90) - km/h 32,3 kg 3.020 - index 314,8 V&T 881
	Ford E-Transit 350 L3H2 68 kWh km/kwh 2,96 (kwh/100 33,73) - km/h 35,1 kg 3.500 - index 319,5 V&T 864
	Mercedes-Benz eCitan Long km/kwh 4,30 (kwh/100 23,26) - km/h 35,8 kg 2.230 - index 352,2 V&T 875
	Mercedes-Benz eSprinter 312 Ta 47 kWh km/kwh 2,31 (kwh/100 43,34) - km/h 40,4 kg 3.500 - index 310,8 V&T 860
	Mercedes-Benz eVito Long km/kwh 2,53 (kwh/100 39,47) - km/h 32,6 kg 3.200 - index 301,4 V&T 848

	Mercedes-Benz eVito Long 60 kWh km/kwh 4,72 (kwh/100 26,85) - km/h 42,8 kg 3.200 - index 355,2 V&T 870
	Nissan e-Nv200 km/kwh 3,62 (kwh/100 27,63) - km/h 38,9 kg 2.200 - index 344,5 V&T 786
	Nissan Townstar Ev L1 Tekna km/kwh 4,93 (kwh/100 20,29) - km/h 39,6 kg 2.200 - index 373,8 V&T 872
	Peugeot Partner Full Electric km/kwh 4,52 (kwh/100 22,09) - km/h 48,6 kg 2.160 - index 385,2 V&T 785
	Renault Kangoo Express Z.E. Zev km/kwh 4,41 (kwh/100 22,68) - km/h 42,9 kg 2.100 - index 370,9 V&T 760
	Renault Kangoo Express Z.E. 33 km/kwh 4,58 (kwh/100 21,81) - km/h 39,6 kg 2.130 - index 367,2 V&T 847
	Renault Kangoo Van E-Tech Electric L1 45 kWh km/kwh 3,40 (kwh/100 29,40) - km/h 37,2 kg 2.230 - index 335,4 V&T 869
	Renault Master Z.E. 33 L2H2 km/kwh 3,37 (kwh/100 29,63) - km/h 43,8 kg 3.100 - index 348,8 V&T 834
	Saic Motor Maxus eDeliver 3 km/kwh 3,23 (kwh/100 30,95) - km/h 40,9 kg 2.460 - index 339,0 V&T 857
	Saic Motor Maxus eDeliver 9 L3H2 km/kwh 3,65 (kwh/100 27,39) - km/h 37,6 kg 3.500 - index 342,3 V&T 873
	Volkswagen e-Crafter 35 L3H3 km/kwh 3,06 (kwh/100 32,71) - km/h 41,3 kg 3.500 - index 335,3 V&T 830
	Volkswagen ID.Buzz Cargo km/kwh 3,25 (kwh/100 30,76) - km/h 39,2 kg 3.000 - index 336,0 V&T 867
	Fiat Fullback 2.4d 4Wd E5b km/l 6,74 (l/100 14,84) - km/h 49,5 kg 2.910 - index 427,4 V&T 805
	Ford Ranger 2.0 Tdci 170 Cv Wolftrak doppia cabina E6d km/l 7,24 (l/100 13,80) - adblue% 17,347 km/h 56,0 - kg 3.270 - index 419,2 V&T 866
	Ford Ranger 3.0 V6 EcoBlue Platinum doppia cabina E6d km/l 7,47 (l/100 13,38) - adblue% 17,895 km/h 53,2 - kg 3.300 - index 417,1 V&T 877
	Ford Ranger Raptor E6C km/l 6,42 (l/100 15,57) - adblue% 13,575 km/h 45,8 - kg 3.150 - index 390,4 V&T 837
	Ford Ranger Super Cab 2.2 TDCi E5B km/l 7,57 (l/100 13,20) - km/h 51,3 kg 3.300 - index 443,9 V&T 801
	Isuzu D-Max 1.9d Solar Supernova E6b km/l 7,33 (l/100 13,63) - adblue% - km/h 51,3 - kg 3.000 - index 440,4 V&T 818

	Mercedes-Benz X 250d 4Matic E6b km/l 7,35 (l/100 13,60) - adblue% 3,623 km/h 58,3 - kg 3.250 - index 449,5 V&T 817
	Mercedes-Benz X 350d 4Matic E6b km/l 6,48 (l/100 15,42) - adblue% 10,046 km/h 60,8 - kg 3.250 - index 427,3 V&T 829
	Nissan Navara Np300 2.3 dCi 4WD E5 km/l 7,93 (l/100 12,60) - km/h 45,3 kg 2.960 - index 435,4 V&T 798
	Renault Alaskan 2.3 dCi 160 E6b km/l 7,67 (l/100 13,04) - adblue% 4,320 km/h 60,0 - kg 3.050 - index 456,5 V&T 827
	Tata Xenon 2.2 Vtt Dcor Dle 4x4 E5 km/l 9,53 (l/100 10,49) - km/h 58,3 kg 2.950 - index 485,7 V&T 768
	Toyota Hilux 3.0 D-4D E4 km/l 6,92 (l/100 14,43) - km/h 58,3 kg 2.720 - index 448,3 V&T 755
	Volkswagen Amarok V6 km/l 7,68 (l/100 13,01) - adblue% 18,40 km/h 55,3 - kg 2.920 - index 454,0 V&T 808
	Bremach T-Rex 60 E4 km/l 6,42 (l/100 km 15,56) - adblue% 0,000 km/h 41,2 - kg 6.000 - index 403,3 V&T 734
	Mercedes-Benz Unimog U 20 E5 km/l 3,79 (l/100 km 26,37) - adblue% 6,521 km/h 36,2 - kg 9.160 - index 326,5 V&T 756
	Renault Midlum 300.16 Dxi Offroad E5 km/l 3,72 (l/100 km 26,84) - adblue% 5,577 km/h 40,3 - kg 15.800 - index 336,3 V&T 757
	Astra Hd8 84.44 E5 km/l 1,88 (l/100 km 53,12) - adblue% 4,654 km/h 38,3 - kg 39.840 - index 271,3 V&T 729
	Mercedes-Benz Actros 4148 K E5 km/l 1,69 (l/100 km 59,17) - adblue% 4,148 km/h 38,8 - kg 40.540 - index 265,2 V&T 717
	Renault Trucks Kerax 500.40 E5 km/l 2,03 (l/100 km 49,26) - adblue% 3,931 km/h 43,2 - kg 40.200 - index 290,0 V&T 727e
	Renault Trucks Kerax 500.40 Optidriver E5 km/l 2,11 (l/100 km 47,39) - adblue% 3,083 km/h 38,3 - kg 40.240 - index 288,2 V&T 727e
	Renault Trucks Kerax 520.40 E5 km/l 2,11 (l/100 km 47,39) - adblue% 4,223 km/h 40,3 - kg 40.020 - index 287,6 V&T 749
	Renault Trucks Premium Lander 410 Dxi E5 km/l 2,18 (l/100 km 45,87) - adblue% 4,833 km/h 41,9 - kg 27.430 - index 290,4 V&T 728
	Scania P420 Cb 8x4 Ehz E5 km/l 2,65 (l/100 km 37,77) - adblue% 7,453 km/h 37,0 - kg 39.790 - index 289,7 V&T 735

- Lcv < 3,5 t
- Lcv > 3,5 t
- Distribuzione
- Elettrici
- Pick up
- All terrain
- Cantiere
- Pesanti

L'index performance tiene conto di consumo gasolio, eventuale AdBlue e media oraria. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione.

TUTTE LE PROVE **V&T** CAMION & LCV

Daf Cf 440 Space Cab Pcc E6
km/l 3,57 (l/100km 28,00) - adblue% 2,974
km/h 70,7 - kg 43.860 - index 390,0 **V&T 794**

Daf Cf 85.460 E5
km/l 3,00 (l/100km 33,33) - adblue% 4,166
km/h 68,2 - kg 43.740 - index 364,3 **V&T 716**

Daf Xf 440 Space Cab Pcc E6
km/l 3,53 (l/100km 28,32) - adblue% 4,589
km/h 70,7 - kg 43.810 - index 383,9 **V&T 803**

Daf Xf 480 Space Cab Pcc E6
km/l 3,80 (l/100km 26,32) - adblue% 5,019
km/h 69,4 - kg 43.800 - index 389 **V&T 826**

Daf Xf 105.460 Space Cab E5
km/l 3,19 (l/100km 31,55) - adblue% 3,250
km/h 64,9 - kg 43.800 - index 369,2 **V&T 704**

Daf Xf 105.460 Space Cab E6
km/l 3,37 (l/100km 29,71) - adblue% 2,938
km/h 71,4 - kg 43.830 - index 385,0 **V&T 780**

Daf Xf 105.460 Ate Space Cab Eev
km/l 3,30 (l/100km 30,29) - adblue% 5,178
km/h 69,4 - kg 44.060 - index 372,8 **V&T 764**

Daf XG+ 480 FT E6
km/l 4,30 (l/100km 23,25) - adblue% 2,554
km/h 69,1 - kg 43.750 - index 409,0 **V&T 861**

Iveco EcoStralis As 440S46T/P E5 Eev
km/l 3,49 (l/100km 28,65) - adblue% 4,494
km/h 69,2 - kg 43.500 - index 380,9 **V&T 752**

Iveco Stralis As 440S56T/P E5
km/l 3,00 (l/100km 33,38) - adblue% 4,490
km/h 69,9 - kg 43.940 - index 365,4 **V&T 723**

Iveco Stralis Hi-Way As 440S48T/P E6
km/l 3,58 (l/100km 27,94) - adblue% 8,633
km/h 68,5 - kg 43.800 - index 369,3 **V&T 770**

Iveco Stralis Hi-Way As 440S48T/P Fep E6
km/l 3,59 (l/100km 27,87) - adblue% 7,371
km/h 72,6 - kg 43.800 - index 379,4 **V&T 788**

Iveco Stralis Np Hi-Way As440S46 T/P Lng E6
km/kg 4,21 (kg/100 23,76) - adblue% 0,000
km/h 69,1 - kg 43.800 - index 413,1 **V&T 821**

Iveco Stralis Xp Hi-Way As 440S48T/P E6
km/l 3,85 (l/100km 25,94) - adblue% 7,073
km/h 70,5 - kg 43.750 - index 385,8 **V&T 813**

Iveco S-Way AS440S48 T/P E6 D
km/l 4,06 (l/100km 24,61) - adblue% 7,123
km/h 69,6 - kg 43.700 - index 390,7 **V&T 843**

Iveco S-Way AS440S46 T/P Lng E6 D
km/kg 4,43 (kg/100km 22,57) - adblue% 0,0
km/h 70,3 - kg 43.580 - index 420,3 **V&T 845**

Man TgX 18.440 XLX Eev
km/l 3,03 (l/100km 33,01) - adblue% 3,773
km/h 67,9 - kg 43.660 - index 366,3 **V&T 758**

Man TgX 18.480 XXL Eev
km/l 3,34 (l/100km 29,85) - adblue% 4,922
km/h 69,4 - kg 43.520 - index 375,3 **V&T 748**

Man TgX 18.480 XXL E6
km/l 3,34 (l/100km 29,87) - adblue% 3,217
km/h 73,2 - kg 43.400 - index 385,9 **V&T 778**

Man TgX 18.500 XXL E6c
km/l 4,02 (l/100km 24,82) - adblue% 4,901
km/h 70,5 - kg 43.870 - index 397,5 **V&T 827**

Man TgX 18.500 XLX EL 3 E6c
km/l 3,66 (l/100km 27,33) - adblue% 4,017
km/h 71,2 - kg 43.800 - index 390,3 **V&T 811**

Man TgX 18.510 GM E6d
km/l 4,42 (l/100km 22,68) - adblue% 5,978
km/h 73,6 - kg 43.470 - index 409,3 **V&T 857**

Man TgX 18.520 GX E6e
km/l 4,17 (l/100km 23,99) - adblue% 6,945
km/h 56,8 - kg 43.600 - index 374,8 **V&T 876**

Man TgX 18.680 XXL E5
km/l 2,93 (l/100km 34,13) - adblue% 3,042
km/h 72,7 - kg 43.775 - index 371,7 **V&T 721**

Mercedes-Benz Actros 1845 Ls StreamSp E6
km/l 3,86 (l/100km 25,90) - adblue% 3,130
km/h 69,0 - kg 44.360 - index 395,5 **V&T 775**

Mercedes-Benz Nuovo Actros 1845 LS PPC E6d
km/l 3,98 (l/100km 25,10) - adblue% 4,561
km/h 71,7 - kg 43.000 - index 398,7 **V&T 836**

Mercedes Actros 1848 Ls Ms E5
km/l 3,28 (l/100km 30,49) - adblue% 5,537
km/h 67,6 - kg 44.000 - index 368,5 **V&T 709**

Mercedes Actros 1848 Ls Ms Mp3 E5
km/l 3,18 (l/100km 31,46) - adblue% 5,278
km/h 72,0 - kg 43.800 - index 371,7 **V&T 730**

Mercedes Actros 1851 Ls Ms E5
km/l 3,16 (l/100km 31,65) - adblue% 4,533
km/h 68,8 - kg 43.700 - index 369,4 **V&T 707**

Mercedes Actros 1851 Ls GigaSpace E6
km/l 3,39 (l/100km 29,52) - adblue% 2,400
km/h 70,2 - kg 43.700 - index 386,6 **V&T 771**

Mercedes Actros 1853 Ls Ppc GigaSpace E6
km/l 3,48 (l/100km 28,73) - adblue% 4,273
km/h 72,8 - kg 43.700 - index 386,2 **V&T 800**

Mercedes Actros 1855 Ls Ms Mp3 E5
km/l 3,31 (l/100km 30,17) - adblue% 5,229
km/h 73,0 - kg 43.760 - index 377,7 **V&T 736**

Renault Magnum 460 Dxi E5
km/l 3,06 (l/100km 32,68) - adblue% 2,000
km/h 66,1 - kg 43.780 - index 370,8 **V&T 706**

Renault Magnum 500 Dxi E5
km/l 2,95 (l/100km 33,90) - adblue% 3,566
km/h 72,5 - kg 44.260 - index 370,3 **V&T 718**

Renault Magnum 500 Dxi Ex New E5
km/l 2,94 (l/100km 34,01) - adblue% 3,814
km/h 71,3 - kg 44.680 - index 367,5 **V&T 724**

Renault Magnum 520 Dxi Ex New E5
km/l 3,00 (l/100km 33,35) - adblue% 5,029
km/h 68,3 - kg 43.680 - index 361,5 **V&T 737**

Renault Magnum 520.18T Dxi Optiroll Eev
km/l 3,20 (l/100km 31,15) - adblue% 5,142
km/h 68,5 - kg 43.820 - index 368,8 **V&T 759**

Renault Premium Route 450 Dxi E5
km/l 3,29 (l/100km 30,40) - adblue% 4,941
km/h 66,9 - kg 43.960 - index 369,8 **V&T 708**

Renault Premium Strada 460.19 T Dxi Opt E5
km/l 3,24 (l/100km 30,86) - adblue% 4,184
km/h 69,9 - kg 43.320 - index 374,8 **V&T 739**

Renault Premium Strada 460.18 T Dxi Optiroll E5
km/l 3,39 (l/100km 29,48) - adblue% 4,567
km/h 68,6 - kg 43.660 - index 376,6 **V&T 751**

Renault T 440 Sleeper Cab E6
km/l 3,65 (l/100km 27,39) - adblue% 6,499
km/h 72,6 - kg 43.490 - index 384,2 **V&T 795**

Renault T 440 Sleeper Cab E6
km/l 3,61 (l/100km 27,67) - adblue% 6,165
km/h 67,6 - kg 43.850 - index 377,2 **V&T 820**

Renault T 460 Sleeper Cab E6
km/l 3,65 (l/100km 27,36) - adblue% 8,182
km/h 74,5 - kg 43.920 - index 381,4 **V&T 783**

Renault Trucks T 480 High Sleeper Cab E6
km/l 3,89 (l/100km 25,70) - adblue% 8,152
km/h 70,3 - kg 43.800 - index 383,4 **V&T 847**

Renault T 480 High Sleeper Cab E6
km/l 3,80 (l/100km 26,31) - adblue% 7,431
km/h 70,9 - kg 43.900 - index 383,8 **V&T 835**

Renault T 480 Turbocompound E6
km/l 4,25 (l/100km 23,51) - adblue% 4,853
km/h 70,0 - kg 43.850 - index 402,9 **V&T 867**

Renault T 520 High Maxispace E6
km/l 3,56 (l/100km 28,08) - adblue% 9,233
km/h 70,5 - kg 43.850 - index 369,2 **V&T 815**

Renault T 520 High Sleeper Cab E6
km/l 3,76 (l/100km 26,53) - adblue% 8,593
km/h 76,2 - kg 43.680 - index 385,9 **V&T 790**

Scania 540 S Active Prediction E6 D
km/l 3,72 (l/100km 26,88) - adblue% 8,315
km/h 70,73 - kg 43.900 - index 378,0 **V&T 852**

Scania G410 Active Prediction E6
km/l 3,49 (l/100km 28,59) - adblue% 5,280
km/h 71,0 - kg 43.800 - index 381,1 **V&T 777**

Scania G410 Cg20n Ap E6
km/l 3,84 (l/100km 26,01) - adblue% 9,400
km/h 71,9 - kg 43.800 - index 380,0 **V&T 825**

Scania G480 Highline Ecolution E5
km/l 3,58 (l/100km 27,91) - adblue% 4,889
km/h 67,3 - kg 43.660 - index 379,8 **V&T 767**

Scania R440 La Mna Cr 19 Topline E5
km/l 3,24 (l/100km 30,88) - adblue% 0,000
km/h 69,3 - kg 44.040 - index 387,1 **V&T 732**

Scania R450 Active Prediction E6
km/l 4,03 (l/100km 24,75) - adblue% 8,469
km/h 69,6 - kg 43.700 - index 386,1 **V&T 812**

Scania R450 Topline Active Prediction E6
km/l 3,48 (l/100km 28,74) - adblue% 7,843
km/h 73,9 - kg 43.850 - index 375,7 **V&T 792**

Scania R480 La Mna Highline E4
km/l 2,87 (l/100km 34,84) - adblue% 0,000
km/h 65,3 - kg 44.160 - index 370,0 **V&T 705**

Scania R480 La Mna Highline E5
km/l 3,05 (l/100km 32,81) - adblue% 0,000
km/h 69,0 - kg 44.120 - index 380,9 **V&T 726**

Scania R480 La Mna Topline Ap E6
km/l 3,31 (l/100km 30,22) - adblue% 3,042
km/h 67,7 - kg 43.900 - index 377,7 **V&T 765**

Scania R490 La Mna Topline Ap E6
km/l 3,39 (l/100km 29,52) - adblue% 4,986
km/h 72,6 - kg 43.580 - index 380,6 **V&T 781**

Scania R500 Active Prediction E6
km/l 3,89 (l/100km 25,69) - adblue% 9,285
km/h 69,6 - kg 43.750 - index 378,9 **V&T 819**

Scania R500 La Mna Highline E5
km/l 3,21 (l/100km 31,15) - adblue% 4,937
km/h 66,7 - kg 43.760 - index 366,9 **V&T 710**

Scania R520 Topline Active Prediction E6
km/l 3,14 (l/100km 31,83) - adblue% 3,040
km/h 73,9 - kg 44.080 - index 380,5 **V&T 787**

Scania R560 La Mna Topline E5
km/l 3,21 (l/100km 31,15) - adblue% 6,142
km/h 67,1 - kg 44.420 - index 363,3 **V&T 720**

Scania R560 La Mna Highline Ap E5
km/l 3,36 (l/100km 29,76) - adblue% 5,075
km/h 69,7 - kg 43.380 - index 375,5 **V&T 763**

Scania R580 Topline Active Prediction E6
km/l 3,14 (l/100km 31,86) - adblue% 3,881
km/h 71,6 - kg 43.750 - index 374,7 **V&T 779**

Scania R590 Active Prediction E6
km/l 3,66 (l/100km 27,31) - adblue% 8,671
km/h 70,96 - kg 43.800 - index 375,3 **V&T 858**

Scania R730 La Mna Highline E5
km/l 2,94 (l/100km 34,06) - adblue% 5,261
km/h 69,0 - kg 43.360 - index 359,2 **V&T 741**

Scania R730 Topline Active Prediction E6
km/l 3,25 (l/100km 30,80) - adblue% 4,554
km/h 73,9 - kg 43.680 - index 379,1 **V&T 785**

Scania S 500 Active prediction E6
km/l 3,88 (l/100km 25,77) - adblue% 6,907
km/h 69,4 - kg 43.800 - index 385,7 **V&T 817**

Scania S 650 Active prediction E6
km/l 3,48 (l/100km 28,73) - adblue% 8,512
km/h 74,6 - kg 43.700 - index 374,2 **V&T 839**

Scania S 730 Active Prediction E6
km/l 3,44 (l/100km 29,10) - adblue% 6,213
km/h 68,7 - kg 43.500 - index 373,0 **V&T 808**

Scania S 770 Active Prediction Euro VI E
km/l 3,16 (l/100km 31,64) - adblue% 12,174
km/h 72,6 - kg 43.900 - index 344,6 **V&T 856**

Scania Super 500 S Active Prediction Euro VI D
km/l 3,95 (l/100km 25,34) - adblue% 9,038
km/h 72,1 - kg 43.800 - index 385,0 **V&T 863**

Volvo Fh 460 Globetrotter I-See E6
km/l 3,39 (l/100km 29,52) - adblue% 7,709
km/h 70,0 - kg 43.420 - index 368,9 **V&T 806**

Volvo Fh 500 Globetrotter XL E5
km/l 3,31 (l/100km 30,18) - adblue% 4,745
km/h 66,3 - kg 43.780 - index 370,3 **V&T 754**

Volvo Fh 540 Globetrotter XL Dual Clutch E6
km/l 3,23 (l/100km 30,94) - adblue% 8,601
km/h 74,62 - kg 43.440 - index 364,6 **V&T 791**

Volvo Fh 16-660 Globetrotter XL E4
km/l 2,85 (l/100km 35,09) - adblue% 3,079
km/h 68,8 - kg 44.060 - index 363,6 **V&T 712**

Volvo Fh 16-700 Globetrotter XL E5
km/l 2,93 (l/100km 34,14) - adblue% 5,521
km/h 67,7 - kg 43.580 - index 356,2 **V&T 742**

- Lcv < 3,5 t
- Lcv > 3,5 t
- Distribuzione
- Elettrici
- Pick up
- All terrain
- Cantiere
- Pesanti

L'index performance tiene conto di consumo gasolio, eventuale AdBlue e media oraria. A indice maggiore corrisponde una migliore prestazione.

LA RIVISTA TECNICA
SUL **TRASPORTO MERCI**



ABBONAMENTO ANNUO

150,00€ (10 numeri)

www.vietrasportiweb.it/abbonamenti/

Ogni mese:

Attualità & Informazione
Le voci dei protagonisti del settore
Prove consumo
Novità di prodotto truck, trailer e van



Visita la rivista online

www.vietrasportiweb.it



LET EXPO

11-14 MARZO 2025
VERONAFIERE, VERONA

Oltre 60.000 mq di spazio espositivo

- Trasporto, logistica e intermodalità
- Servizi e consulenza alle imprese
- Digitalizzazione e smart mobility
- Formazione, recruiting, ricerca e sviluppo
- Sostenibilità ambientale, sociale ed economica

**L'evento fieristico dell'anno
su trasporti, logistica, servizi alle imprese
e sostenibilità.**

PORTIAMO LONTANO

LE TUE AMBIZIONI



SOLUZIONI IMMEDIATE PER LE TUE ESIGENZE

**Noleggio a breve, medio e lungo termine
motrici, trattori stradali, semirimorchi e cassonati**



Noleggio flessibile • Personalizzazione mezzi • Veicolo sostitutivo
• Interventi a domicilio con officina mobile •
Tutte le manutenzioni incluse • Assistenza 24h/7 • Operatore dedicato