

TRAINATO **RIBALTABILI** Uniti **in ribalta**

di Massimiliano Barberis

Nasce la Cir, unione di Cardì, Merker, Viberti e Cln; Zorzi e Meiller collaborano nei 3 e 4 assi; e Menci acquista Alkom. Insomma, **in Italia si cerca di fare fronte comune anche nel campo del cava cantiere**. Gli incentivi statali daranno uno slancio al settore che deve riguadagnare posizioni e smalto. **Una luce in fondo al tunnel si inizia a vederla.**

Quello che da più parti, fra allestitori e Case costruttrici di telai, si era chiesto al Governo per cercare di uscire dal lungo stato di crisi in cui verte il settore del trasporto nazionale, è stato concesso. Ma al solito senza soddisfare nessuno completamente. Qualche allestitore sarà più veloce a proporsi, qualche Casa chiuderà alcune commesse in anticipo, ma i problemi restano sul tavolo. Se per vendere un trailer ribaltabile o un semirimorchio si deve aspettare una legge del Governo italiano e un suo aiuto economico, siamo alla frutta (anche se l'argomento è il trasporto terra). Ma è proprio così.

Il pacchetto incentivi promesso vale complessivamente 300 milioni, di cui 200 messi a disposizione dall'Economia e 100 dallo Sviluppo economico. I settori interessati dagli incentivi al consumo sono dieci (dagli elettrodomestici alle cucine componibili e ai motocicli). Nell'elenco figurano rimorchi e semirimorchi, macchine agricole e movimento terra, gru a

In apertura alcuni semirimorchi Cayman di Zorzi, con vasca in acciaio. Nell'altra pagina, la vasca quadra Viberti in lega e il T-Rex in acciaio. In basso, un Adamoli e su Renault a 4 assi una quadra in acciaio Silver Car.

ri sconto da parte del rivenditore. Infine per i rimorchi e semirimorchi, il contributo è di 3 mila euro per rimorchio con Abs e 4 mila euro con Abs più Esp a fronte di raddiazione.

INCENTIVI UTILI A BREVE

«Ma è comunque una cosa interessante per una ripresa a breve», dice Marco Bettini a capo della bolognese Emilcamion. «Questi incentivi, questa Tremonti-Ter che vede solo le sovrastrutture ribaltabili mezzo d'opera inserite in questo contesto (non gli autotelai) potrebbe smuovere di più la situazione. Infatti si potrà ottenere la detrazione del 50 per cento del costo dalle tasse nel 2010.

«Occorre enfatizzare questa possi-

torre per edilizia, inverter e motori ad alta efficienza. Per tutti scattano sconti all'acquisto. Il pacchetto più corposo, in termini di risorse (110 milioni), è destinato però agli elettrodomestici e alle cucine. Da cui la delusione degli allestitori. A scendere, 40 milioni vanno alle gru per l'edilizia. Ovvero un bonus del 20% del costo, con un valore massimo di 30 mila euro.

Per le macchine per uso agricolo e industriale il bonus è del 10% sul prezzo di acquisto legato a un pa-

IL BARRITO DELL'ELEFANTE AL BAUMA



Dalla tedesca Schmitz una nuova cassa tonda in acciaio Ski light da 4.990 chili di tara. Specificamente fatta per brevi rotte, e una in lega da 4.580 per tratte più lunghe e carichi più leggeri.

Saranno in bella mostra al Bauma di questo mese. Tutte e due offrono 24 metri cubi di volume e hanno nel telaio in acciaio alleggerito il 'trucco' della loro leggerezza. Inoltre montano gli assali Rotos con sospensioni Mrh con freni a disco da 19,5 pollici. Ebs e portellone idraulico completano l'offerta dell'Elefante.

TRAINATO RIBALTABILI



bilità», prosegue Bettini, «che permette, sul valore medio di 20 mila euro il 50 per cento + il 20 per cento di ammortamento, ovvero si può arrivare a detrarre 14 mila euro nell'anno in corso». Per fare questo il cliente deve 'solo' aver

La Cir arriverà a produrre oltre 15 mila mezzi all'anno utilizzando 400 dipendenti. L'obiettivo del gruppo è di scalare a breve (2-3 anni) la classifica internazionale dei produttori di trailer e arrivare dall'attuale 8° posto al 6°.

acquistato un allestimento entro il 30 giugno 2010 con bolla consegna e fattura.

«Mi pare molto più interessante degli incentivi sui semirimorchi dove ci si gioca 3 mila euro che non si sa se saranno di sconto o d'incentivo», prosegue Bettini.

Il settore ancora sta soffrendo parecchio, «ma questo è il nuovo mercato nel quale ci dobbiamo confrontare», afferma Bettini. «Le quote di mercato sono tornate nella disponibilità di grandi e piccoli costruttori (come noi). Quindi ci siamo ristrutturati in modo importante creando una rete di subfornitori evoluti in grado di permetterci, nonostante si sia rimasti in 20 dipendenti, di poter vendere senza costi aggiunti almeno 500 macchine all'anno. Questa è la nostra scommessa. Flessibilità, nuovi progetti e nuovi mercati».

Tre i nuovi progetti innovativi dell'Emilcamion di interesse per i clienti.

«Per quanto ci riguarda stiamo andando avanti con alcuni progetti», prosegue Bettini, fra i quali la vasca P6 Konik (cassa costruita con una incidenza conica di 10 cm), la P6 Roma con le sponde laterali aprili inferiormente e la S5 Leonardo che monta un geniale sistema di apertura meccanico della sponda posteriore ad ala di gabbiano (è dedicata al mercato estero). Fra

le novità Emilcamion la nuova vasca Evo 5 a tenuta ermetica. Un ribaltabile posteriore da 20 mc con sponda posteriore arcata con apertura idraulica ad ala gabbiano, altezza 450/700 con sistema dual-control, e spessore 6/4 in acciaio HB 400/450. «Pesa 200 chili in meno, e ha il fondo del portellone posteriore sagomato in modo da aumentare la cubatura e la luce di apertura, oltre ad avere un rinforzo superiore nel nuovo disegno della cornice», spiega Bettini. Ma la vera novità è celata nella guarnizione pneumatica gonfiabile posta nel perimetro della porta. «Che si riempie d'aria compressa e serra completamente tutta la struttura», conclude Bettini. Altre particolarità sono la telecamera posteriore in cabina per vedere sia l'interno della cassa che la fase di scarico, la ribaltina posteriore a scomparsa e il tetto scorrevole elettrico con telecomando tipo Spinnaker che raccoglie in un solo prodotto tutte le esigenze dei clienti. Le sue particolarità sono: cavi di trascinamento posizionati 4 cm più bassi del filo

superiore della sponda onde evitare urti e rotture durante il caricamento del veicolo; sistema salvatelo con apertura automatica del telone all'inserimento della presa di forza; copricarico a comando elettrico con telecomando; telo in Pvc categoria ADR (trasporto asfalto) con arco da 400 mm; azionamento del telo anche con cassone alzato; nuovo sistema di compattazione del telo sul paracabina con riduzione dell'ingombro.

Che vi sia fermento nell'aria da alcuni mesi è senza dubbio una sensazione comune a molte Case costruttrici. «Dal trimestre pesantissimo di chiusura 2009 a oggi», dice Piergiacomo Agostini dell'ombra Tecnokar, «il trend è mutato. Siamo in crescita clamorosa, un attimo sotto il budget, ma in crescita. Si dovrà attendere la fine di aprile solo per capire meglio come si utilizzerà la nuova Tremonti». «Ma da marzo stiamo vedendo nuovi numeri», prosegue Agostini, «sono gli ordini fatti a dicembre, che segnano un ritorno di fiducia. Mentre i dati Anfia di gennaio e febba-



SUPERTOP 56. UNA STORIA LUNGA

Il nuovo Supertop è il ribaltabile posteriore mezzo d'opera frutto della ricerca Tecnokar, che ha ereditato tutti i benefici del Supertop F1 Stradale e la riscontrata resistenza e del predecessore Taricò. Disponibile per la versione 6900 con due tipologie di telaio: con trave scatolata per chi fa lavori più gravosi e nella versione con trave a doppio 'T' per restituire leggerezza a chi ha esigenza di muoversi nelle cave con maggiore agilità. La versione 7800 ha invece un unico telaio con trave a doppio 'T' rinforzato nella parte anteriore; si presta particolarmente nelle situazioni di carico con benna grazie alle sue ridotte dimensioni in altezza nonostante l'ampia capacità di carico. Abbinato alla versione con trave scatolata anche la classica cassa quadra, il binomio è consigliato negli impieghi in cave di roccia pesante. Vanto di questo semirimorchio è il sistema di sospensioni pneumatiche con le tre diapress per asse (sistema brevettato Tecnokar) che unito alla barra stabilizzatrice di serie e al sistema antiribaltamento



consente di affrontare un percorso più o meno tortuoso impiegando meno tempo e in tutta sicurezza. Questo perché il sistema permette di affrontare le curve a velocità superiore rispetto a un veicolo non dotato del sistema, ciò significa che si ha una maggiore sicurezza di guida a parità di velocità di un veicolo non munito del sistema Tecnokar. Così si possono diminuire i tempi di percorrenza del percorso. Il poter affrontare una curva con una velocità superiore permette di uscire dalla stessa con un minore utilizzo dell'acceleratore, questo permette un minor consumo di carburante e pneumatici a parità di percorso e condizioni di carico. Si ottiene un risparmio medio del tempo di percorrenza di circa il 6%.

La dotazione di serie è ampia e addirittura offre quasi tutti gli accessori della versione stradale: dalla sponda posteriore con apertura idraulica completa parziale e azionabile anche a veicolo scarico, fino al kit per chi lavora nei cantieri stradali (kit pulizia cassone, copertura in neoprene, prolunga per scarico in finitrice).



io (bassi) sono ancora legati al pieno della crisi. In generale, rispetto al dato storico non siamo messi male». «La rete vendita è a punto per gli obiettivi 2010-2011 e lentamente raccoglieremo i frutti per l'anno in corso», prosegue Agostini. Da gennaio si deve mettere in evidenza la Casa di Santo Chiodo non ha fatto ricorso alla cassa integrazione.

CAVA E RIFIUTI

Certo il cava cantiere è ancora un settore un poco a rilento. «Era il nostro asse portante, ma adesso abbiamo sviluppato molto quello dei rifiuti e non tralasciamo neppure la linea, con i telai per cisterna e portacontainer», prosegue Agostini. Fra le novità della Tecnokar da segnalare l'ultima evoluzione della cassa Super Top F1 presentata al Solutrans di Lione. È stata completamente ridisegnata e resa più leggera. Da alcuni anni, infatti, la Tecnokar ha spinto molto la ricerca e lo sviluppo di nuovi materiali e design, volti a migliorare le prestazioni di mezzi tradizionali come i ribaltabili da rottami o da terra e ghiaia. In questo caso la vasca è stata presentata in fiera con 2 coppie di frangiflutti ai lati del cilindro di sollevamento. In modo tale da spezzare e convogliare ai lati del trailer i flussi d'aria negativi e migliorare l'aerodinamicità totale. Inoltre montava un sistema aggiuntivo idraulico per il semi sollevamento della sponda posteriore che permette la pulizia dello spondino fisso prima della chiusura definitiva. La cassa in acciaio è lunga 6.900 millimetri

e può avere una volumetria da 20 a 24 metri con tare ridotte a 5.450 chili. Ha il fondo da 3 mm e le pareti da 2,5.

Ancora dubbi li eleva Davide Buosi direttore vendite Zorzi (oltre 600 immatricolazioni nel 2009). «Se analizziamo i numeri siamo ancora sotto una pesante perdita», spiega Buosi, «che ruota intorno al 50 per cento del mercato».

«Comunque il lavoro del cavacantiere è diventato sempre più un lavoro stagionale che si accende con la bella stagione, pertanto la primavera sta dando segnali di ripresa considerando che parecchi cantieri erano fermi per il mal tempo e di nuovi ne verranno aperti a breve, confidando sempre anche nell'expo di Milano». Prosegue Buosi. Long sellers di casa il solito Cayman in acciaio/acciaio con le volumetrie anche maggiorate e i Barracuda a cassa liscia in lega leggera.

«Relativamente agli incentivi, per i quali stiamo ancora attendendo il decreto attuativo, probabilmente saranno legati alla rottamazione del vecchio parco circolante senza Abs pertanto sicuramente porteranno dei benefici, ma non molto significanti nel settore specifico dei ribaltabili, forse più sulla linea», dice Buosi. Per la casa Trevisana è di poche settimane fa, comunque, l'annuncio dell'accordo di collaborazione con l'austriaca Meiller. Altra Casa specializzata nella progettazione di mezzi per il trasporto di terra e sabbia. La joint prevede la commercializzazione di mezzi ribaltabili firmati anche dal costruttore straniero. «Faremo vendita,



TRAINATO

RIBALTABILI



In alto, l'Adige in acciaio mezzo d'opera e a lato il Merker Rock.

In basso, i nuovi Cayman con volumetrie maggiorate e il lega sempre di Zorzi a cassa quadra. Nell'altra pagina, una parte della gamma Cardi. Nella pagina successiva. Emilcamion, Meiller e Andreoli: tutti con vasche in acciaio.

montaggio e assistenza delle vasche Meiller, continuando a proporre al mercato anche le nostre realizzazioni», aggiunge Mark Gerardini a capo della Meiller Italia. Per raggiungere la massa critica, minima, vitale alla sopravvivenza in Europa nel mercato dei trailer però la strada è in salita. E quindi oltre agli accordi commerciali molte Case pensano più in grande e fanno delle vere e proprie alleanze strategiche. I gruppi Viberti, Margaritelli (Merker) e Cln (gruppo specializzato nella commercializzazione di laminati piani di acciaio e nella produzione di componenti per il settore automotive) hanno siglato, per esempio, a metà febbraio un accordo per la costituzione della Cir (Compagnia ita-

liana rimorchi). Che fra i vari business avrà nei ribaltabili Cardi progettati a Verona un punto fondamentale.

La Cir arriverà a produrre oltre 15 mila mezzi all'anno utilizzando 400 dipendenti. L'obiettivo del gruppo è di scalare a breve (2-3 anni) la classifica internazionale dei produttori di trailer e arrivare dall'attuale 8° posto al 6°. Fra i cavalli di battaglia della Cardi gli Stone lion da 6 a 10 gomme in acciaio, e le versioni invece con la cassa quadra in lega leggera. «Mezzi ricchi di optional che si differenziano dal progetto Merker Rock sempre costruito a Verona», spiega Cesare Del Monte, direttore degli stabilimenti Cardi «ma con tutt'altra filosofia». Il ribaltabile formato Merker è un mezzo molto standardizzato e con la cassa più lunga. Gli Stone sempre con cassa in acciaio, e tare da 6.100 chili a 8 mila, invece sono l'evoluzione del progetto Escape, ma alleggeriti di circa 15 quintali grazie alle nuove tecnologie e alle materie prime differenti.

Come Acerbi invece a Castelnuo-

vo Scivia si continueranno a progettare ribaltabili. Tipo il T-Runner, vasca tonda tipo Tp 78 Fp in acciaio, con una capacità fra i 25 e i 29 metri cubi e una tara di 6.800 chili, o le casse quadre a pareti lisce o costolate della gamma Ab 03 Rpa o Ab 04 Rpa/l. I loro volumi vanno da 35 a 43 metri cubi e da 45 a 51 con tare che partono da 5.959 chili per arrivare a 6.500

Altra Casa che si è allargata acquisendone una seconda è stata la toscana Menci (oltre 600 trailer nel 2009) che a dicembre ha formalizzato il passaggio di proprietà della veneta Alkom (una cinquantina le sue immatricolazioni). «Ci hanno dato basi comuni», spiega Alberto Crestani dell'Alkom, «hanno organizzato il magazzino e gli acquisti, hanno rifatto gli spazi e le linee di montaggio. Soprattutto con l'acquisto di alcuni macchinari hanno abbattuto il monte ore per costruire un trailer: da 300 ore a 240». È tutto guadagno e con una decina di mezzi, quindi, si ripagano le nuove macchine. «Superato il momento di impasse, ora resta

sul tavolo il problema dei prezzi», prosegue Crestani, «purtroppo vi sono in circolazione trailer nuovi venduti a 20 mila euro, quando il loro valore sarebbe di 30 mila».

I LEASING CREANO PROBLEMI

Oppure c'è il problema delle società di leasing, che fanno delle aste di mezzi seminuovi ritirati a clienti non solventi che abbattano ancora peggio il mercato delle trattative». Come Menci la produzione è sempre incentrata sulle casse tonde tipo Sa 700 R in acciaio con la vasca lunga 7.350 millimetri da 26 metri cubi, o sulle Sa 850 quadre lunghe 9.200 mm da quasi 41 metri cubi o l'SI 105 R da 10.620 millimetri in lega leggera da 52,3 metri cubi di volume.

Dubitativo anche Antonio Cassoli area manager Adige e Ad di Euro-macchine. «Il momento, secondo me non è migliorato per niente, in Italia non girano soldi e di conseguenza le vendite di veicoli e addirittura di ricambi, sono molto scarse. Il problema generale viene



dalla mancanza assoluta di lavori pubblici, gli unici che possono veramente muovere un'economia». «Purtroppo non ci aiuta nemmeno la situazione meteorologica, tutto questo freddo, gelo e neve hanno sicuramente ritardato notevolmente l'apertura dei cantieri anche quelli più piccoli», prosegue Cassoli.

«Un altro sintomo negativo è quello che la maggior parte dei costruttori sta facendo la corsa al ribasso, che credo servirà solo a morire prima e senza soldi. Gli usati ormai non si smaltiscono più con facilità nei paesi emergenti, con conseguenze di un dimezzamento dei valori che difficilmente vengono recepiti dai Clienti». Come Adige sempre in auge il modello Sre 2 Gp a 2 assi gemellati con una evoluzione della sospensione pneumatica per avere la possibilità di migliorare la fase di scarico su macchine operatrici. La nuova gamma della vasca poligonale permette di avere un baricentro più basso agevolando le operazioni di carico e dando una maggiore stabilità. A cui ha fatto seguito l'Sr 3 Sp 80 da linea, un veicolo che si adatta a molteplici tipi di trasporto e che si rende inoltre idoneo al carico di materiali più voluminosi quali fanghi e carbone, con una cubatura maggiore fino a circa 35 metri cubi, oltre ad avere la fossa per i coil.

Più ottimistico il costruttore veronese Andreoli. «Dopo un anno difficile», spiega Enrica Andreoli che con la famiglia tiene le redini del gruppo di Buttapietra, alle porte del capoluogo scaligero, «in cui

comunque i numeri di mezzi consegnati per noi è stato soddisfacente, anche se in calo rispetto al 2007, tanto da non dovere chiedere cassa integrazione o licenziare nessuno. Ora sentiamo una aria diversa. I clienti tornano non tanto a chiedere preventivi, ma a ordinare senza tante discussioni i nostri ribaltabili».

Il 2009 si è chiuso con 310 immatricolazioni su autocarri e un centinaio di semirimorchi. Mentre nel 2007 si era a 642 in totale contro i 534 del 2006. Un calo, senza dubbio. Ma ben affrontato dagli Andreoli e digerito, che ora li continua a far avere una base economica salda e la solita fama di costruttori seri e competenti. Ora, in pratica, entrano 40 mezzi al mese invece di 70. Il mezzo di punta resta la cassa semitonda in acciaio Hb 400 da 4 e 6 millimetri di spessore da carrare sui 4 assi. Un mezzo lungo poco più di 8 metri e mezzo, quindi bisognerebbe scrivere corto, che assicura però un volume superiore ai 20 metri cubi e una agilità di manovra in cava impressionante. Fra le novità della cassa il cilindro di sollevamento non è più a sfera snodabile, il serbatoio dell'olio su disegno Andreoli è da 115 litri, ma a occhio è piccolo come uno da 80 litri (monta anche un filtro in rete metallica con una cartuccia da 22 centimetri). Garantisce integrità all'impianto oleodinamico e aumenta le prestazioni del cilindro. E, infine, al posto della ruota di scorta si è montata una cassetta portattrezzi (40x50x60 mm). Pensa più all'estero la Pastore (un migliaio gli allesti-



menti l'anno). Roberto Pastore infatti dice che: «dobbiamo sempre di più guardare al mercato estero. Un buon risultato sarebbe quello di eguagliare i risultati degli anni passati, ma non è detto in questo momento».

A chiudere i lombardi Cantoni (mille pezzi all'anno). «Ormai da alcuni anni il mercato italiano presenta una situazione di stallo prevalentemente dovuta a una notevole flessione del comparto opere pubbliche e grandi lavori», spiega Bruna Cantoni. «Ci troviamo di fronte a un mercato maturo, dove la concorrenza tra gli allestitori si fa sempre più agguerrita». Dalla Casa piemontese le strutture più richieste continuano a essere il classico ribaltabile posteriore a vasca quadra, al quale si affianca da qualche tempo

a questa parte anche la linea Dune (posteriore a vasca tonda). In primo piano la nuova sponda a tenuta stagna applicata a cassoni a vasca, per il trasporto di fanghi liquidi, quali residui del lavaggio di impianti siderurgici, per lo svuotamento di bacini di decantazione nelle cave di inerti o comunque per materiali ad alto contenuto di acqua che non deve essere dispersa durante il trasporto. La sponda è basculante, incernierata superiormente, e agganciata inferiormente da tre salterelli che premono la sponda contro una guarnizione posta in una apposita guida sulla parte posteriore della vasca. I salterelli sono azionati da pistoncini oleodinamici a doppio effetto, comandati in cabina e dotati di valvole di blocco a sicurezza della tenuta dell'impianto. ■