

PROFESSIONE
CAMIONISTA

C Professione CAMIONISTA

**ORA
BASTA!**
PEDAGGI
PIÙ CARI
Il Governo
ha approvato
l'ennesimo
rincaro



Spesa



IL MARE NEL CUORE

BALENE E ORCHE SU QUESTO
SCANIA TUTTO ITALIANO



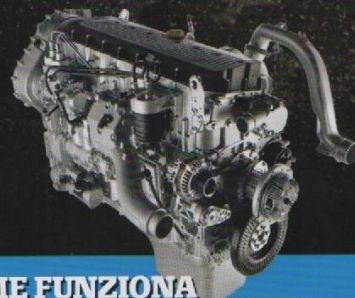
GAMMA DAF
TUTTI I MODELLI
ORA SONO EURO 6

VOLVO STORY

I PRIMI 30 ANNI
DEL MITO SVEDESE

AVVENTURA

ALLA SCOPERTA DEL
MONDO SU UN MAN



COME FUNZIONA

Hi-eSCR: IL SISTEMA DI IVECO
PER RIDURRE LE EMISSIONI

SUPER LISTINO

PREZZI E DATI TECNICI DEI TRATTORI
A DUE ASSI E DEI CAVA CANTIERE



10 **Truck Tuning** **Moby Truck**

Stupende aerografie "acquatiche" opera del famoso Vanni Trevisan

38 **Inchiesta** **Bisogna cambiare tutto**

Scopriamo le vere radici della nostra crisi tornando indietro di 40 anni

42 **La sfida** **Lotta nel fango**

Mettiamo a confronto l'Iveco Stralis e il MAN TGA della Autotrasporti Pizzati

52 **Appena uscito** **Tutta la gamma diventa Euro 6**

DAF completa l'offerta dei veicoli che rispondono alla nuova normativa

58 **Prova** **Il migliore di sempre**

Maggior comfort e sicurezza per l'ultima versione del Mercedes Sprinter

64 **Vintage** **Dai cuscinetti ai camion**

Ripercorriamo gli eventi che hanno portato alla nascita di Volvo

70 **Trasporti eccezionali** **Tutta colpa della natura**

Vi raccontiamo come i tecnici della Kubler sono riusciti a trasportare le fusoliere di un Airbus A380 da Dresda ad Amburgo nonostante una forte alluvione

76 **Speciale** **I Forconi della discordia**

Tiriamo le somme della manifestazione dello scorso 9 dicembre

84 **Dossier** **Trasportare il calcestruzzo**

Le soluzioni dei principali produttori di autobetoniere per i cantieri

96 **Azienda del mese** **I camion del cinema**

La storia della Trasporti Tranquilli, pietra miliare dell'industria del cinema italiano

100 **Avventura** **Alla scoperta del Mondo**

Davide e Franca sono pronti a girare il globo a bordo del loro Man camperizzato

**IL PROSSIMO NUMERO
ESCE IL 28 FEBBRAIO**

LA SFIDA [IVECO STRALIS E MAN TGA]

LOTTA



[42] PROFESSIONE CAMIONISTA

nel **FANGO**

Due camion sottoposti a un lavoro gravoso che li costringe immobili col motore acceso durante le operazioni di carico e scarico per diverse ore al giorno. Lo scontro si consuma sulle ore piuttosto che sui chilometri

Il trattamento

Le sostanze organiche contenute nei fanghi, primari e biologici, sono putrescibili pertanto richiedono una serie di trattamenti che ne consenta lo smaltimento, finalizzati a ridurre il tenore di acqua contenuta, con conseguente riduzione del volume, alla stabilizzazione del materiale organico e alla distruzione degli organismi patogeni presenti.

LA SFIDA



LA SFIDA [IVECO STRALIS E MAN TGA]

La sfida si svolge tra un MAN TGA 360 del 2001 con 770.000 km e un Iveco Stralis 540 del 2006 con 502.000 km. Nonostante gli anni di differenza e una cilindrata inferiore, il MAN risulta imbattibile nei consumi: si riescono a percorrere in tutta tranquillità, su percorsi misti, 2,7 km con un litro di gasolio. L'Iveco risulta molto più assetato attestandosi sui 2,4 / 2,5 km al litro.

Il MAN è equipaggiato con un cambio manuale a 16 marce mentre l'Iveco dispone di una trasmissione automatica Allison a 6 rapporti.

"Il lavoro si svolge sempre in giornata – ci spiega Simone Pizzati – partiamo la mattina alle 6 e torniamo la sera alle 7. Andiamo agli impianti di depurazione per prelevare i cassoni carichi e lasciamo quelli vuoti, arriviamo agli impianti di smaltimento e lasciamo i cassoni pieni per ritirare gli altri vuoti: così un paio di volte al giorno. I nostri motori non accumulano tantissimi chilometri l'anno, siamo sull'ordine degli 80.000, ma molte ore di lavoro: il carico e lo scarico dei cassoni avviene tramite le prese di forza e quindi i camion rimangono sempre accesi. Il carico di motrice e rimorchio richiede dai 40 ai 50 minuti. Sono operazioni che si devono fare con il camion perfettamente allineato ai cassoni e, a volte, solo per l'allineamento occorre fare 4 o 5 manovre. Per lo scarico si impiega meno tempo, circa 30 minuti. Gli impianti di depurazione, poi, sono sempre in luoghi nascosti e distanti dai centri abitati... a nessuno piace vederli. Il più delle volte per raggiungerli bisogna percorrere stradine strette e sterrate. È per questo motivo che i nostri mezzi non sono mai perfetti, purtroppo sono continuamente soggetti a graffi e piccoli urti. Anche se la sera, al ritorno dal lavoro li laviamo a fondo, non avranno mai l'aspetto di un camion di linea!" •



Lo staff

I soci:

1. Nicola Pizzati (41 anni),
2. Mario Pizzati (75 anni),
3. Simone Pizzati (45 anni).

Gli autisti dipendenti:

4. Marco Scipioni (44 anni),
5. Fabrizio Pizzati (48 anni),
6. Matteo Mariotti (36 anni).

Conosciamoli meglio

Il lavoro sporco qualcuno deve pur farlo

Sede in Via Dante Alighieri, 37 - 46031 - Bagnolo San Vito - Mantova

Nel 2013 la ditta Autotrasporti Pizzati Mario ha festeggiato i suoi primi 40 anni di attività. Fondata a Mantova nel 1970



da Mario Pizzati come ditta individuale nel settore del trasporto di liquami zootecnici, nel corso degli anni l'azienda si è specializzata nel trasporto dei rifiuti speciali. Nel 1989 si uniscono all'impresa i due figli di Mario, Simone e Nicola. Oggi la Autotrasporti Pizzati si occupa prevalentemente di trasporti ecologici liquidi e solidi, provenienti da fanghi di depurazione, acque di lavaggio, pergolati di discarica, scarti di diverso genere, scarti da frantumazione, rifiuti combustibili, car-

ta, legno, compost, pneumatici fuori uso e rifiuti ingombranti. Attualmente il parco mezzi conta 8 camion e una sessantina di rimorchi e semirimorchi: ribaltabili a tenuta stagna da 30-40-60 m3, scarrabili con noleggio casse in tenuta stagna da 20 m3 con telo di copertura per fanghi e casse da 30 m3 per materiali ingombranti e ritiro pneumatici fuori uso e infine autocisterne da 10-20-30 m3 con pompe per aspirazione. Alla guida, oltre i tre soci (padre e due figli) ci sono altri tre autisti dipendenti. Spesso la Autotrasporti Pizzati collabora con altre aziende specializzate in spurgo e canalizzazioni, con automezzi di diverse dimensioni e portate, e aziende certificate per l'aspirazione di polverulenti, materiali solidi con recupero o smaltimento dei materiali da risulta da attività edili.

Riusciamo a sopravvivere

Il nostro è un settore di nicchia e, fortunatamente ci salviamo, tuttavia, rispetto a quando nostro padre ha iniziato l'attività, i margini di guadagno si sono dimezzati. Lui da solo, col suo lavoro, riusciva a portare a casa quello che ora guadagna l'intera azienda.



IVECO STRALIS 540

ANNO	2006
CABINA	Active Day: Corta – tetto basso
ASSI	3
MOTORE	Cursor 13 - 12.882 cc 6 cilindri in linea
OMOLOGAZIONE	Euro 3
POTENZA MASSIMA	540 CV @ 2000 giri/min
COPPIA MASSIMA	2300 Nm tra 1000 e 1600 giri/min
CAMBIO	Automatico a 6 rapporti Allison serie 3200
AVANTRENO	Sospensioni pneumatiche
RETROTRENO	Sospensioni pneumatiche
FRENI	A disco su tutti gli assi
ALLESTIMENTO	Cassone scarrabile MEILLER da 30 m ³
SERBATOIO	300 litri
CONSUMO MEDIO	2,5 km/litro

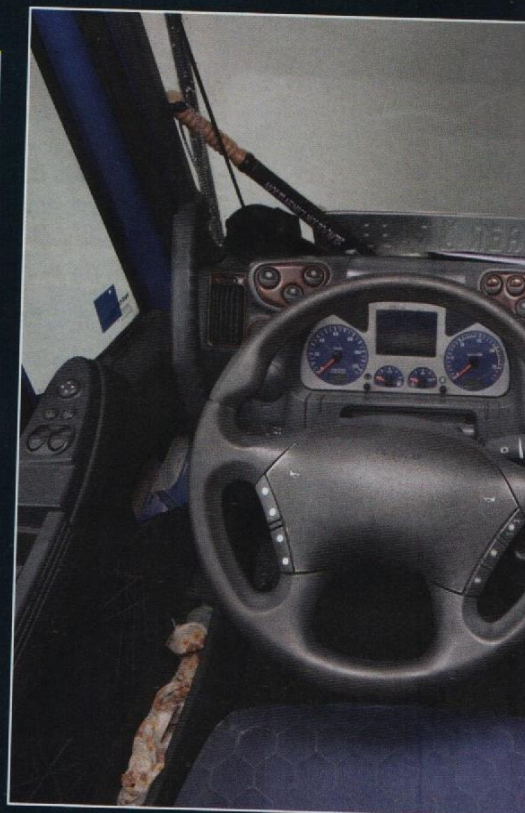


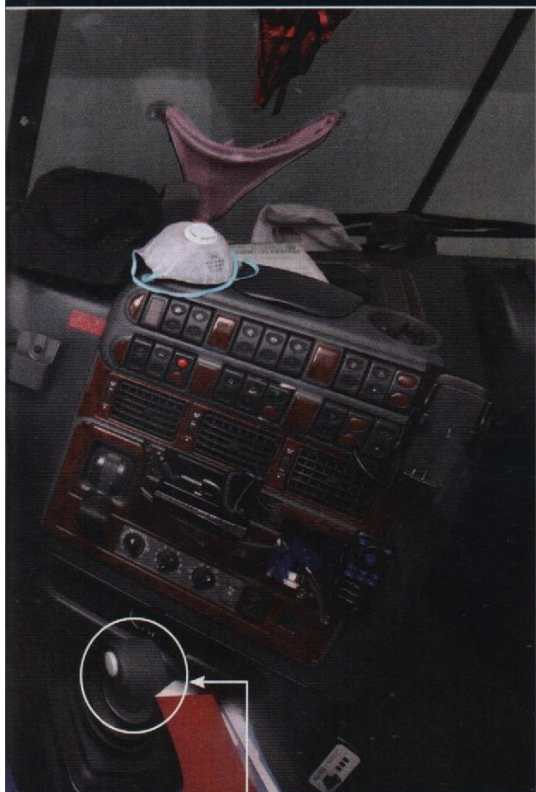
Per festeggiare

In occasione del quarantesimo anniversario di attività della Autotrasporti Pizzati Mario i soci hanno voluto immortalare l'avvenimento con un esclusivo sticker con un 40° circondato da una corona d'alloro e la scritta 1973 – Autotrasporti Pizzati – 2013 applicato sui lati delle cabine dei camion.

Cassone per rifiuti ingombranti

L'impianto scarrabile con cassone da 30 m³ è della Meiller Kipper, storico marchio tedesco produttore di mezzi pesanti destinati al settore edile e alla raccolta e trattamento dei rifiuti. Si tratta di un cassone a tenuta stagna per rifiuti ingombranti come pneumatici esausti, plastiche, legni o carta ed altro ancora. L'azienda mantovana infatti è abilitata al trasporto di rifiuti speciali non pericolosi prodotti da terzi di categoria 4, come da numero iscrizione MI 00896 e iscrizione categoria 1F con la possibilità di ampliamento della classe. La pressione del pistone di sollevamento arriva in questo caso fino a 300 bar e le operazioni di carico e scarico possono avvenire tranquillamente con il motore al minimo. Sui portelloni posteriori a battente sono stati applicati i supporti per agganciare i pannelli catarifrangenti di segnalazione montati durante il servizio di spazzaneve che la Autotrasporti Pizzati Mario effettua nel periodo invernale in collaborazione con l'Autostrada del Brennero.





Ha 45 anni, guida il camion da 27,
contitolare della Autotrasporti Pizzati
Mario insieme a padre e fratello

SIMONE PIZZATI

Molta potenza e consumi esagerati.

Lo Stralis si è rivelato meno parsimonioso di quanto si pensasse nonostante la giovane età e l'elevata coppia motrice.

Guido i camion di famiglia da quando avevo 10 anni. Sia io che mio fratello Nicola siamo cresciuti con la passione per i camion trasmessaci da nostro padre. **Abbiamo iniziato a lavorare per l'impresa di famiglia appena presa la patente.** Lo Stralis è un buon mezzo ma, per il tipo di lavoro che facciamo, è un po' troppo ingombrante: quei 50 cm in più di lunghezza rispetto al MAN sono veramente di troppo. La cabina è confortevole ma, a livello maneggevolezza, il MAN è imbattibile. A suo tempo decidemmo di comprare questo camion, primo, per l'attaccamento al marchio italiano (a cominciare da nostro padre, abbiamo iniziato tutti a lavorare con camion Fiat/Iveco), poi perché era già attrezzato con un tipo di cassone scarrabile, il

Meiller, tedesco, particolarmente buono. Infatti il veicolo l'abbiamo comprato usato in Germania. Tempo fa, inoltre, non capivamo perché i consumi avessero raggiunto livelli altissimi. Non si riusciva a fare più di 2 / 2,1 km al litro. Scopriammo che, all'interno del serbatoio carburante, si era formata un'alga che intasava i filtri. Probabilmente le cause sono molteplici: gli sbalzi di temperatura esterni che danno origine alla condensa interna o la percentuale di biodiesel, generato da vegetali, può creare questi problemi. Una volta ripuliti serbatoio e filtri i consumi si sono normalizzati ed ora si riescono a percorrere dai 2,4 ai 2,5 km al litro. Certo, da un motore così potente ci aspettavamo performance migliori in termini di consumo.

L'Iveco Stralis 540 è del 2006 ed ha percorso fino ad oggi 502.000 km



È perfetto

Il cambio automatico adottato dallo Stralis è un 6 rapporti Allison serie 3200 con convertitore di coppia idraulico, particolarmente adatto nelle situazioni di guida con frequenti fermate e ripartenze



Inizialmente i consumi erano altissimi, poi abbiamo scoperto che per colpa della percentuale di biodiesel presente nel gasolio, si era formata un'alga che intasava i filtri



FABRIZIO PIZZATI

Il MAN TGA 360, grazie alle misure contenute, per il particolare lavoro che svolge la società Autotrasporti Pizzati Mario, rappresenta il camion ideale

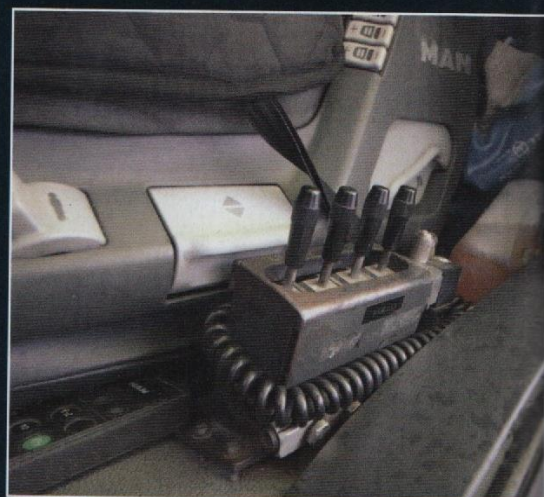
Ho iniziato a lavorare con mio zio, Mario Pizzati, all'incirca durante la metà degli anni '80, non appena presa la patente. Poi ho lavorato con altre imprese di trasporto ed ora, da circa 4 anni sono tornato con l'impresa di zio Mario. Con il MAN mi trovo benissimo. È una macchina molto maneggevole. Alle volte, con il nostro lavoro, siamo costretti ad infilarci in strade strettissime con pochissimo margine di manovra ma, il MAN se la cava benissimo ovunque. Con il cambio manuale poi riesci a fare tutto quello che vuoi. Il cambio automatico, specie nelle manovre, a volte, è ostico. Anche viaggiando a pieno carico il consumo non scende mai sot-

to i 2,7 chilometri al litro. Alla sera quando si rientra alla base e facciamo rifornimento per il giorno dopo si vede bene la differenza con gli altri camion. Il MAN è quello che consuma di meno di tutti e non dà alcun problema. Con il fatto che i motori rimangono accesi tutto il giorno badiamo in modo particolare alla manutenzione. I cambi dell'olio e dei filtri li facciamo, caschi il mondo, ogni 40.000 chilometri anche se gli intervalli di manutenzione previsti dalle case costruttrici sono molto più lunghi. Nonostante i suoi 12 anni di età a questo camion non sono mai occorsi interventi straordinari, solo manutenzione di routine.

Il MAN TGA 360 è stato immatricolato nel 2001 e ha percorso 770.000 km



Tanti chilometri alle spalle senza mai dare problemi. Il MAN TGA 360 si è rivelato senza dubbio un acquisto fortunato: grande manovrabilità e consumi ridotti





L'impianto scarrabile

Il cassone da 20 m³ del MAN è della B.T.E., un'azienda di Brescia specializzata nella produzione di impianti scarrabili, containers, compattatori, presse stazionarie, montaggi gru e allestimenti speciali. Questo tipo di cassone a tenuta stagna serve per trasportare fanghi di depurazione. La pressione di spinta del pistone arriva a 150/170 bar, a volte è insufficiente per alzare il cassone a pieno carico, occorre aiutare portando i giri del motore dal minimo, 900 giri/min, a 1200 giri/min. Sulla sinistra del sedile di guida si trovano tutti i comandi elettroidraulici a leva del cassone scarrabile. Tutte le manovre di aggancio e sgancio, carico e scarico vengono eseguite dal posto guida.

MAN TGA 360

ANNO	2001
CABINA	Tipo M: Corta - tetto basso
ASSI	3
MOTORE	MAN D2866LF37 - 11.967 cc 6 cilindri in linea
OMOLOGAZIONE	Euro 1
POTENZA MASSIMA	360 CV @ 1.800 giri/min
COPPIA MASSIMA	1700 Nm tra 900 e 1400 giri/min
CAMBIO	Manuale a 16 marce + 2 retro
AVANTRENO	Sospensioni pneumatiche
RETROTRENO	Sospensioni pneumatiche + dispositivo di sollevamento 3° asse
FRENI	A disco su tutti gli assi
ALLESTIMENTO	Cassone scarrabile BTE Srl a tenuta stagna da 20 m ³
SERBATOIO	300 litri
CONSUMO	2,7 km/litro



Sono essenziali

Gli interni risultano piuttosto spartani. La rinuncia a qualsiasi tipo di accessorio superfluo denuncia l'indole dichiaratamente lavorativa del mezzo. D'altro canto gli spazi piuttosto ristretti della cabina Type M della MAN non lasciano scelta. Tuttavia la razionalizzazione degli spazi e i numerosi vani porta oggetti agevolano la vita a bordo.



Lavorare in sicurezza

La piccola console bianca fissata sotto la plancia ingloba una serie di spie di emergenza che segnalano eventuali malfunzionamenti nell'impianto scarrabile. Il tasto rosso in alto a sinistra serve per bloccare istantaneamente, in caso di emergenza il congegno.

