



Truck

No. 11 FEBBRAIO 2012 – Il magazine dei professionisti del trasporto

BEST PRACTICE
Le spedizioni
dei mille
pagina 6



PAGINA

4

INTERVISTA A FRANCESCO GORI
Destinazione futuro



PAGINA

16

STRATEGIE / INTERVISTA A MARCO SOLARI
La fiducia è
una cosa seria



STORIE DI PIRELLI

Va in scena la sicurezza

pagina 12

FW:01
TW:01



Winter Grip



Alta Ricostruibilità



Energy™ Efficient



Bassa Rumorosità



pirelli.com



ORA L'INVERNO È PIÙ SICURO.

PIRELLI SERIE:01 WINTER. LA NUOVA GENERAZIONE DI PNEUMATICI TRUCK INVERNALI.

Non sei l'unico a pensare alla tua sicurezza, anche Pirelli lo fa. Per questo ha creato FW:01 e TW:01, pneumatici con una tecnologia di ultima generazione per offrirti più grip, trattività e ridotti spazi di frenata senza compromessi in termini di resa chilometrica.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

Sommario



INTERVISTA A FRANCESCO GORI
Destinazione futuro

PAGINA
4



EVENTI

A Livigno va in scena
la sicurezza

PAGINA
12

ON THE ROAD
Una carta d'identità
per gli pneumatici

PAGINA
18



PAGINA
16

STRATEGIE / INTERVISTA A MARCO SOLARI
La fiducia è una cosa seria

PAGINA
17

LE CITTÀ DEL TRASPORTO / AMBURGO
Dove vanno i marinai

TRUCK DIALOGA CON I LETTORI
FAQ

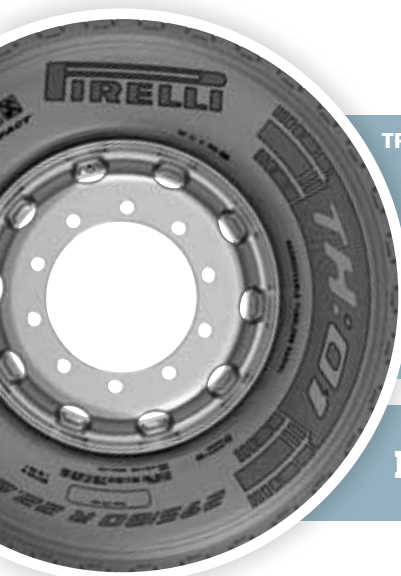
PAGINA
19

TRAINING
Quando il camion
scende in pista

PAGINA
20

BREVI
Pirelli in pillole

PAGINA
22



BEST PRACTICE

PAGINA
6

Le spedizioni dei mille

PAGINA
8

VETRINA / LINEA G:01

Uno pneumatico
che vale per due

VETRINA / LINEA H:01

Più chilometri, più comfort.
E l'ambiente ringrazia

PAGINA
10

Destinazione futuro

Intervista

a Francesco Gori

chief operating officer
Pirelli & C.



Oltre 400 milioni di euro di investimenti da qui al 2014. Una cifra da record. E la parte del leone la farà proprio il Truck, su cui Pirelli sta puntando per i mercati emergenti. Tanto da avere avviato il progetto di un nuovo stabilimento in Argentina. L'obiettivo? Due miliardi di fatturato per il settore industrial nel 2015. Una strategia di marketing che non è solo teoria, ma poggia su basi molto concrete: idee innovative, prodotti di qualità, servizi efficienti

di Simona Gelpi

Lo scorso novembre Pirelli ha presentato i suoi obiettivi per il 2015. Quali sono gli elementi su cui poggia l'azienda per affrontare i prossimi anni, relativamente al mercato degli pneumatici Truck?

«Il piano aziendale si basa soprattutto sulle previsioni di crescita delle regioni a maggior sviluppo. Una strategia che del resto anche in passato si è dimostrata vincente: Pirelli ha sempre registrato sui mercati emergenti (dal Sud America al Medio Oriente una crescita superio-

re rispetto alla concorrenza. Nel 2011 gli investimenti (poco inferiori ai 100 milioni di euro) si sono concentrati sulla tecnologia e sulla capacità produttiva. E adesso possiamo presentarci sul mercato con una generazione di prodotti - la Serie O1 - fortemente innovativa. Certo, bisogna considerare che nel medio termine l'andamento del segmento industrial, rispetto a quello consumer, è ciclico. Ma in ogni caso le economie emergenti hanno un tasso di crescita molto sostenuto. Questa filosofia è com-

plementare alla scelta di non investire nel Nord America, dedicando invece le risorse ai propri "mercati naturali". Del resto oggi un'azienda per essere "best in class" deve puntare sulla selettività».

Tra gli obiettivi di Pirelli c'è anche l'introduzione dei nuovi prodotti nati dalla tecnologia SATT di ultima generazione. Di che cosa si tratta?

«La tecnologia SATT™ è l'evoluzione della Zero Gradi brevettata da Pirelli negli anni '70. Il pneumatico Truck deve

adattarsi alle specifiche locali di ogni Paese. E la tecnologia SATT™ (che sarebbe meglio definire "una famiglia tecnologica") risponde perfettamente a questa esigenza perchè è molto versatile. Tanto è vero che l'obiettivo è ora quello di estenderla a tutti i prodotti. I vantaggi? Tanti, e a 360 gradi: riduzione della resistenza al rotolamento, riduzione del consumo di carburante, maggiore ricostruibilità, migliori doti di guida, minori emissioni di CO₂, minor peso... In definitiva gli pneumatici diventano più eco-performanti».

In maggio verrà commercializzato lo "pneumatico intelligente", dotato di un sensore che rileva in modo automatico dati come temperatura e pressione

Quali altre novità sono in arrivo dalla R&S in fatto di materiali, prodotti e tecnologie?

«L'ultima novità è il TMS (Tyre Monitoring System). In pratica, si tratta di un "pneumatico intelligente" che nasconde al suo interno un sensore capace di rilevare in modo automatico e costante dati come la pressione e la temperatura delle gomme. Queste informazioni vengono raccolte da un lettore, e poi inviate alla centrale della flotta attraverso la rete telefonica wireless. Ma possono essere convogliate anche sulla centralina di bordo presente in cabina. Tutto il sistema va sotto il nome di Cyber Fleet, a sottolineare funzionalità al servizio della sicurezza e ottimizzazione dei costi delle flotte. In realtà la concorrenza non è rimasta a guardare, e sta lavorando alacremente a questa nuova tecnologia. Pirelli, però, vuole andare oltre. Il nostro "plus" sarà quello di riuscire a tenere d'occhio anche il chilometraggio, grazie a una rilevazione supportata dalle informazioni GPS. E quindi programmare una manutenzione periodica più selettiva e puntuale. Dovremmo essere

pronti per la commercializzazione in Sud America già in settembre dopo un periodo di test con alcune alcune flotte che partirà in Brasile fra poco più di un mese e in Europa in marzo».

Oltre allo sviluppo di nuovi prodotti, sono previsti anche investimenti industriali?

«Certamente, e anche molto consistenti. Per il triennio 2012-2014, Pirelli ha messo in cantiere oltre 400 milioni di euro di investimenti nell'industrial. Una somma da record, in cui il Truck fa la parte del leone e a seguire Steelcord e Agro.

Segno che l'azienda crede fortemente nelle potenzialità di questo settore. Naturalmente le aree privilegiate saranno Sud America e MEA (Middle East e Africa). In particolare, è prevista la costruzione di una nuova fabbrica in Argentina, Paese che è il maggiore produttore di commodities agricole. Oggi l'Agro rappresenta circa il 12% di tutto il settore industrial. Ed è concentrato proprio in Sud America. In questa regione Pirelli è il numero uno, e intende restarlo. Investire è un must, anche in vista degli obiettivi che ci siamo prefissi: raggiungere i 2 miliardi di euro di fatturato per il settore industrial nel 2015».

E in termini di assistenza alle flotte e servizi personalizzati, quali novità ci sono?

«Per quanto riguarda il breakdown service, a livello europeo abbiamo concluso un accordo con la società EBTS, che conta un network di circa 5.000 dealer in grado di garantire un servizio continuo di assistenza su strada (7x24). E il network è tuttora in fase di potenziamento. Anche in Sud America stiamo lavorando in questa direzione. Nel campo del Fleet Management, i nostri team di assistenza visitano periodica-

Per il ricostruito, è stato concluso un accordo con Marangoni: sarà l'azienda trentina a produrre le fasce su disegno Pirelli

mente i mezzi, controllando pressione delle gomme e residuo del battistrada. Le informazioni vengono poi raggruppate in un database e condivise con le flotte. In questo modo è possibile calcolare l'effettivo costo chilometrico di ogni veicolo. Una prassi, questa, che in Europa (soprattutto in Germania) è ormai consolidata.

Anche in Brasile il servizio è lo stesso per quanto riguarda le grandi flotte. Con quelle di medie dimensioni, viene comunque effettuato attraverso i dealers. Con il sistema Cyber™ Fleet molte delle operazioni eseguite manualmente potranno essere svolte in modo automatico e a costi inferiori, offrendo l'opportunità ai clienti di ulteriori risparmi e di un controllo dei costi più professionale. Veniamo al ricostruito. Qui abbiamo stretto un accordo con Marangoni. È l'azienda trentina a produrre su nostro disegno le fasce utilizzate per i ricostruiti Pirelli. Per cui, nel mondo, contiamo su ben 114 ricostruttori certificati Pirelli (di cui un'ottantina solo in Brasile). Quello che per noi è importante, infatti, è dimostrare la ricostruibilità dei nostri pneumatici, la qualità della carcassa e qualificare chi si occupa della ricostruzione. Così risparmiamo investimenti (che possono essere dirottati altrove) senza nulla togliere alla qualità del servizio». **T**



No. 11 – febbraio 2012

Magazine europeo trimestrale del Gruppo Pirelli

Registrazione Tribunale di Milano n° 210 del 29.04.2009

www.pirelli.com

Publicato da
Pirelli & C. S.p.A.
Direzione Corporate
Communications
e Media Relations

Coordinamento editoriale
Maurizio Abet

Direttore responsabile
Francescopaolo Tarallo

Responsabile di redazione
Simona Gelpi

Redazione
Carlo Saponaro

Email
Truck.Magazine@pirelli.com

Ufficio editoriale
Viale Piero e Alberto Pirelli, 25
Milano, Italia

Grafica
Leftloft - www.leftloft.com

Stampa
Graphicscalve S.p.A.



BEST PRACTICE / INTERVISTA A MAREK BIESIEKIERSKI

Le spedizioni dei mille

Tanti sono i veicoli con cui opera la polacca Pekaes, che dallo scorso luglio adotta pneumatici Pirelli. Un'azienda che sta facendo passi da gigante, e dal 2004 è quotata alla Borsa di Varsavia

di Ettore Pettinaroli

La scelta di passare a Pirelli è recente, dello scorso mese di luglio, ma siamo già molto soddisfatti e svilupperemo certamente il nostro rapporto». Sono parole di Marek Biesiekierski, Chief Operating Officer (COO) di Pekaes, una delle più importanti aziende polacche del settore, fondata nel 1958 e dal 2004 quotata alla Borsa di Varsavia.

Quali ragioni vi hanno portato a Pirelli?

«Ce ne sono parecchie. Dapprima ci siamo avvicinati per la forte immagine

«Lavoriamo in tutta Europa. Ma il mercato più promettente è la Russia»

dell'azienda, che poteva rappresentare un buon biglietto da visita da mostrare ai nostri clienti. Il marchio "made in Italy" e la presenza in F1 hanno giocato un ruolo importante nella prima fase. Questo, naturalmente, non poteva bastare. Sia-

mo soddisfatti del buon rapporto qualità prezzo delle gomme: non sono le più economiche sul mercato, ma vantano un ottimo mileage e di conseguenza il costo chilometrico diventa molto interessante. Abbiamo avuto subito conferma della bontà della nostra scelta monitorando, per esempio, la velocità di usura dei battistrada e il consumo di carburante dei primi mezzi equipaggiati Pirelli».

Quali sono le dimensioni della flotta Pekaes?

«Operiamo con poco più di mille veicoli, di cui 175 di nostra proprietà. L'obietti-

vo nel breve termine è però di allargare la flotta fino a 2.500 mezzi, incrementando la partnership con i trasportatori locali. La nostra intenzione è sostituire i pneumatici mano a mano che si renderà necessario eliminare quelli montati in precedenza, e arrivare nell'arco di poco tempo a una dotazione 100% Pirelli. Scendendo nel dettaglio, al momento montiamo i modelli 435/50R19,5 ST01, 295/60R22,5 TH88 e 315/60R22,5 FH88, i più adatti ai nostri mezzi».

Su quali mercati siete presenti?

«In tutta Europa, dalla Spagna alla Scandinavia. È vero però che stiamo lavorando - e con trend di crescita consistenti - soprattutto con la Russia. Abbiamo compreso per tempo le potenzialità di questo mercato, che permette tra l'altro buoni margini di profitto. Inoltre anche gli scambi commerciali tra Polonia e Russia sono in grande sviluppo, così oggi il 40% dei mezzi di nostra proprietà viene impiegato in quel Paese. Per quanto concerne la tipologia delle merci che carichiamo, siamo molto presenti in particolare nel settore fieristico, trasportiamo allestimenti per eventi e manifestazioni di ogni sorta. Ma siamo ben posizionati in ogni genere di trasporto, anche di merci di valore».

Quali sono le vostre policy in tema di sicurezza?

«La sicurezza è una nostra priorità. Siamo convinti tra l'altro che investire in questo settore sia molto conveniente anche dal punto di vista economico. Fino a ieri ci siamo avvalsi della collaborazione della scuola di Economia e Sicurezza dell'azienda da cui acquistiamo il 100% dei mezzi (Iveco, ndr), ma proprio a seguito dei recenti accordi stiamo per iniziare a utilizzare gli specifici pacchetti formativi Pirelli».

Momenti di gloria / Tappa per tappa, la storia di Pekaes

- 1958** Il 22 dicembre viene fondata Pekaes International Car Transportation Company.
- 1982** PEKAES diventa Società per azioni.
- 1991** Cambia la struttura organizzativa: l'azienda diventa una holding. PEKAES Auto-Transport SA è il soggetto principale e lo strategico centro patrimoniale del gruppo.
- 1991-1999** Il gruppo PEKAES amplia la portata dei servizi resi, offrendo anche assistenza logistica e servizi di vendita, oltre alle spedizioni nazionali e internazionali.
- 1999** PEKAES Auto-Transport SA si trasforma in PEKAES SA.
- 2004** PEKAES SA viene quotata alla Borsa di Varsavia.
- 2005** Le azioni della società vengono acquisite da AKJ Capital Logistico, fondo di private equity logistica.
- 2006** Inizio del processo di fusione tra le società del gruppo.
- 2008** Nasce De Point SA, società di sviluppo di cui PEKAES detiene il 100% delle azioni.
- 2009** Kulczyk Investments, investment company internazionale, rileva una quota di minoranza in PEKAES
- 2010** In giugno PEKAES viene dichiarata numero Uno in Polonia per i ricavi da servizi di spedizione stradali nella classifica del quotidiano Rzeczpospolita. Tre mesi più tardi, PEKAES conquista il Premium Brand tra gli investitori aziendali, un riconoscimento che nel 2010 è stato assegnato solo a sette società pubbliche che godono di un'eccellente reputazione sul mercato dei capitali.
Nel novembre dello stesso anno, il gruppo PEKAES dichiara un fatturato consolidato di 412,3 milioni di Zloty, contro i 347,8 milioni dell'analogo periodo 2009. L'Ebitda (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) è di 3,5 milioni di Zloty, mentre l'utile lordo sulle vendite è pari a 40,3 milioni, con una crescita del 41,1%.





VETRINA / LINEA G:01

Uno pneumatico che vale per due

Chi ha detto che in uno pneumatico non possono convivere l'anima da cantiere e quella da strada? Pirelli le ha messe d'accordo. Con una nuova linea che è insieme resistente agli stress e "risparmiosa" su asfalto. Un prodotto innovativo, protetto da due brevetti

di Valeria Aiesi

Quando in camion si percorrono terreni sempre dello stesso tipo, la scelta delle coperture è relativamente semplice. Silenziose, con bassa resistenza al rotolamento e possibilmente leggere se si battono per lo più autostrade e tangenziali. Robuste, inattaccabili da tagli e forature, con un ottimo grip anche sui fondi difficili nell'impiego in fuoristrada. Già, ma quando si tratta di mezzi utilizzati in cantiere che percorrono però anche lunghi tratti di strada


asfaltata, che si fa? Bisogna rassegnarsi a scendere a compromessi? Non è detto. Basta scegliere le gomme giuste. Come quelle della serie G:01, pneumatici con cui Pirelli ha rivoluzionato il tradizio-

Pirelli
ha rivoluzionato
il binomio
strada/cantiere

nale binomio strada/cantiere. I modelli FG:01 per assi sterzanti e TG:01 per assi motore, infatti, assicurano grande resistenza alle lacerazioni (+25% rispetto alle linee precedenti) e un'ottima trattività in ogni condizione. Per questo motivo sono ideali per equipaggiare i mezzi d'opera. Ma al tempo stesso assicurano una buona resa chilometrica e un elevato comfort acustico su strada: rispetto ai modelli tradizionali, la percorrenza su asfalto è aumentata del 25%, e anche il livello di ricostruibilità si avvantaggia di un 10% in più.

Sicurezza brevettata

L'insieme di tutte queste caratteristiche significa maggiore efficienza, ma anche più sicurezza e rispetto per l'ambiente. Un risultato di rilievo, ottenuto grazie alla nuova struttura SATT™, di ultima generazione, e a due brevetti Pirelli che coprono in particolare il pneumatico TG:01. Si tratta del disegno del battistrada, caratterizzato da elementi di protezione sul fondo degli incavi per ottenere maggiore difesa in questa zona ed evitare la ritenzione di sassi, e della geometria "a scalini" delle pareti dei tasselli, che favorisce l'espulsione di materiale inconsistente e conferisce trattività.

Ma la ricerca e l'innovazione hanno riguardato anche le due differenti mescole impiegate nella fascia battistrada. Quella esterna garantisce maggiore resistenza alle abrasioni, elevata resa chilometrica, regolarità di usura e aderenza su fondi bagnati e asciutti. La mescola interna, invece, assicura bassa resistenza al rotolamento, integrità e durata. Entrambe sono caratterizzate da un alto contenuto di silice e sono state concepite per impedire l'elevata generazione di calore e, quindi, offrire maggiore resistenza. 

LINEA G:01. Semplicemente indistruttibili

I modelli della linea G:01 assicurano il 25% in più di resistenza alle lacerazioni rispetto alle versioni precedenti. E nello stesso tempo garantiscono ottima resa chilometrica e comfort acustico su strada.



FG:01

13 R 22.5

315/80 R22.5

295/80 R 22.5

TG:01

13 R 22.5

315/80 R 22.5

295/80 R 22.5



Questione di struttura

Fra i punti chiave del successo dei nuovi pneumatici Pirelli la struttura SATT™ di ultima generazione, che garantisce alte prestazioni in termini di durata e affidabilità. Ecco quali sono le sue caratteristiche principali.

Three Sandwich Belts (3SB).

Tre cinture sovrapposte che hanno per effetto l'allungamento della vita dello pneumatico, la costanza delle prestazioni, la ricostruibilità e il miglioramento dell'handling.

Dual layer tread compound (DLTC).

Sistema a doppia mescola: una esterna, ottimizzata per aumentare il chilometraggio, accrescere l'aderenza e ridurre gli spazi di frenata; una interna, per ridurre la resistenza al rotolamento e assicurare una maggiore integrità della struttura.

Hexagonal Bead Wire (HBW).

Un cerchietto che consente la massima flessibilità nel montaggio, favorisce la ricostruibilità e assicura stabilità termica e, quindi, durata.

Fully Rubberized Cord for belt (FRC).

Completa gommatura delle cordicelle di cintura, che ne previene l'ossidazione e conferisce maggiore resistenza e durata al pneumatico.





VETRINA / LINEA H:01

Più chilometri, più comfort. E l'ambiente ringrazia

Con la nuova linea di pneumatici Pirelli, il risparmio di carburante è garantito. Merito della bassa resistenza al rotolamento. Che si abbina a una migliore tenuta di strada e a una minore rumorosità. Con un altro vantaggio non da poco: una diminuzione delle emissioni di CO₂

di Valeria Aiesi

LINEA H:01. Silenzio, si viaggia...

Studiati per il trasporto a lungo raggio, gli pneumatici della linea H:01 si distinguono per un'usura molto contenuta del battistrada e per una ridotta rumorosità di marcia (può arrivare al 30% in meno).



FH:01

385/55 R 22.5

295/60 R 22.5

315/60 R 22.5

305/70 R 22.5

315/70 R 22.5

295/80 R 22.5

315/80 R 22.5



TH:01

295/60 R 22.5

315/60 R 22.5

305/70 R 22.5

315/70 R 22.5

295/80 R 22.5

315/80 R 22.5



Più chilometri, minor consumo. È questa, in sintesi, la filosofia che impronta gli pneumatici Pirelli della linea H:01. Vale a dire FH:01 per equipaggiare gli assi sterzanti, e TH:01 per gli assi motore. In entrambi i casi si tratta di prodotti studiati per il trasporto a lungo raggio in autostrada o comunque su arterie di grande comunicazione, e caratterizzati da una bassa resistenza al rotolamento. Che, tradotto in termini pratici, significa meno dispendio di carburante e maggiore durata delle gomme, dato che l'usura del battistrada è molto contenuta.

Ma i vantaggi non finiscono qui: al basso costo di esercizio, la linea H:01 aggiunge standard di sicurezza elevati e un ottimo comfort acustico. Tutto grazie all'innovativa struttura degli pneumatici, che garantisce anche un'elevata ricostruibilità, e alle nuove mescole arricchite di nanocomponenti. Qualche

esempio? Rispetto alle linee precedenti, i modelli della linea H:01 migliorano la resa chilometrica fino al 15%, mentre per quanto riguarda la resistenza al rotolamento il miglioramento arriva al 30% (nel caso di TH:01). Ma non basta: diminuisce la rumorosità di marcia (fino al 30% per TH:01), e la tenuta di strada è addirittura migliore di un buon 10%, sia in condizioni di asciutto che sul bagnato. Anche in caso di pioggia, dunque, sono confermati i già elevati standard Pirelli relativi a spazi di frenata, aderenza e trattività fondamentali ai fini della sicurezza.

Tecnologia applicata

Ottimi risultati, dunque, ottenuti grazie all'impiego di soluzioni innovative. Come la struttura SATT™ di ultima generazione e i nuovi battistrada maggiorati, progettati per garantire uniformità di usura, aderenza, silenziosità ed economia d'esercizio. Naturalmente senza

rinunciare alla sicurezza: la nuova geometria "a onde" degli incavi del FH:01 assicura precisione di guida, mentre il disegno battistrada direzionale di TH:01 consente una migliore aderenza alle superfici asciutte e bagnate. Non per niente fra gli impieghi "ottimali" di questi pneumatici c'è anche quello sui bus. Come già detto, al raggiungimento di questi risultati contribuisce anche la nuova formulazione delle mescole battistrada (per le quali sono depositate due domande di brevetto Pirelli), arricchite da un alto contenuto di silice e nanocomponenti. Profilo, lamellatura e forma dei tasselli fanno il resto, assicurando bassa resistenza al rotolamento. Che, in definitiva, significa minori emissioni di CO₂. Insomma, una linea di prodotti pensata per migliorare la vita dei camionisti, sia sotto il profilo del comfort sia per quanto riguarda il portafoglio. E con un occhio di riguardo anche all'ambiente. 

EVENTI / TRUCK SAFETY DAY

A Livigno va in scena la sicurezza

Una location scelta non a caso. Perché qui, complici le basse temperature e la presenza di un ghiacciodromo, si sono potuti mettere alla prova i W:01, nuovi pneumatici invernali di Pirelli. Protagonisti della manifestazione insieme alla soluzione Cyber™ Fleet, che, attraverso un sensore, rileva pressione, temperatura e chilometraggio delle coperture. Consentendo un bel risparmio in costi d'esercizio e limitando il consumo di carburante. Il futuro (verde) è già qui

di Paola Pignatelli



Sicurezza innanzi tutto. Al di là delle diverse caratteristiche di ogni nuovo prodotto, è su questo che bisogna puntare. Lo sa bene, Pirelli. Tanto che lo scorso anno l'azienda è stata tra i firmatari di **Erscc** (European Road Safety Charter), la Carta europea per la sicurezza stradale. Da allora, le iniziative si sono susseguite. Perché le buone intenzioni non devono restare mera teoria, ma vanno messe in pratica. In questo caso, con corsi di aggiornamento per rivenditori e clienti; campagne di prevenzione; seminari; allestimento di officine mobili per effettuare su strada controlli gratuiti degli pneumatici. Proprio in quest'ottica è stato organizzato anche, lo scorso gennaio, il **Truck Safety Day**. Una giornata particolare, in cui il tema della sicurezza è stato trattato con particolare attenzione a uno degli elementi che spesso la mettono a rischio: il clima invernale, con tutti i suoi annessi (ghiaccio, neve, scarsa visibilità...). La location scelta per la manifestazione non poteva essere più adatta: **Livigno**, in Alta Valtellina, a oltre 1.800 metri di quota. Qui non solo le temperature polari sono assicurate per tutto l'inverno, ma la presenza di un Ghiacciódromo rende possibile effettuare test di guida senza rischi.

E proprio su questa pista gelata (un chilometro di lunghezza per 12 metri di larghezza) sono stati messi alla prova gli pneumatici Pirelli. Alla presenza di un'ottantina di ospiti tra dealer, flotte e stampa, provenienti non solo dall'Italia, ma anche dalla Germania, dall'Austria e dalla Svizzera.

Con l'inverno non si scherza

Per il settore Truck non esiste una normativa a livello europeo che definisca le caratteristiche degli pneumatici invernali rispetto a quelli M+S (Mud and Snow), studiati per fondi viscosi ma decisamente meno performanti in caso di neve. E Pirelli, che della sicurezza ha fatto il suo cavallo di battaglia, nell'evento di Livigno ha invece voluto dimostrare "su strada" la superiorità delle gomme sviluppate espressamente per l'inverno. In una giornata di cielo terso, con il termometro che segnava 12 gradi sotto zero, i mezzi pesanti si sono sottoposti a una serie di test "indossando" alternativamente i pneumatici **Winter W:01** e quelli **Summer H88**. Sono stati messi a

confronto trattività, accelerazione, spazi di frenata, curve su fondo innevato compatto. I tecnici Pirelli hanno via via spiegato agli ospiti le dinamiche dei diversi comportamenti, comunicando in diretta i risultati. E a proposito di risultati: inutile sottolineare che gli pneumatici W:01 si sono dimostrati di gran lunga superiori (e quindi più sicuri) rispetto agli altri.

La profonda e fitta lamellatura e la sequenza ottimizzata di incavi e tasselli del battistrada hanno assicurato un'ec-

Il disegno battistrada del TW:01 è studiato per permettere la cattura e l'intrappolamento di elevate quantità di neve

cellente presa "neve su neve", garantendo ridotti spazi di frenata e massima aderenza al fondo. La serie 01 (declinata nelle versioni FW:01 e TW:01, rispettivamente per equipaggiamento di assi sterzanti e motore) è ideale per medie e lunghe percorrenze con temperature inferiori ai 4 gradi. E rispetto alle linee precedenti assicura: 20% in più di resa chilometrica; 30% in più di ricostruibilità; 20% in più di trattività su neve; 10% in più di aderenza su bagnato.



Questione di forme

In particolare, il disegno battistrada del TW:01 è studiato per permettere la cattura e l'intrappolamento di elevate quantità di neve e, quindi, un'ottimale presa "neve su neve", assicurando la tenuta delle gomme posteriori e - in sostanza - di tutto il veicolo. Inoltre la fitta tassellatura e l'elevato rapporto pieno/ totale del disegno battistrada consentono di raggiungere livelli di comfort acustico che rendono ottimale l'impiego dei nuovi pneumatici soprattutto sui bus.

Per quanto riguarda la struttura, le gomme hanno quattro caratteristiche importanti: **Three Sandwich Belts (3SB)**, ovvero tre cinture sovrapposte che hanno per effetto l'allungamento della vita del pneumatico, la costanza delle prestazioni, la ricostruibilità e il miglioramento dell'handling; **Dual layer tread compound (DLTC)**, ovvero un sistema a doppia mescola: una esterna, ottimizzata per aumentare il chilometraggio, accrescere l'aderenza e ridurre gli spazi di frenata, e una interna, per ridurre la resistenza al rotolamento e as-



sicurare una maggiore integrità della struttura; **Hexagonal Bead Wire (HBW)**, un cerchietto che consente la massima flessibilità nel montaggio, favorisce la ricostruibilità e assicura stabilità termica e durata; **Fully Rubberized Cord for Belt (FRC)**, cioè la completa gommatura delle cordicelle di cintura, che previene l'ossidazione e conferisce maggiore resistenza e durata.

Pressione sotto controllo

Nonostante la "diretta" abbia dilatato un po' i tempi (durante il Truck Safety Day gli pneumatici venivano sostituiti dopo ogni test, e tra una prova e l'altra bisognava spostarsi dalla pista a una tensostruttura per assistere alle spiegazioni), il livello di attenzione degli ospiti si è sempre mantenuto molto alto. Del resto c'erano tutti i motivi per tenere

gli occhi ben aperti. Anche perchè a un certo punto è entrata in scena la soluzione Cyber™ Fleet. La manifestazione di Livigno è stata l'occasione ideale per presentare questa novità. Sicurezza, infatti, non significa soltanto scegliere la gomma giusta in base al fondo. Ma vuol dire anche tenere costantemente sotto controllo parametri come la pressione e la temperatura (per consentire di correggere tempestivamente eventuali anomalie). Ed è proprio quello che fa **Cyber™ Fleet**. Un sensore, chiamato Tms (Tyre mounted sensor) e montato all'interno delle coperture, rileva infatti in tempo reale i dati sulle condizioni del pneumatico (oltre alla posizione geografica del veicolo). E li comunica sia al conducente, che al gestore della flotta. Questo può così, da remoto, tenere sotto controllo tutto il parco mezzi e decidere eventuali interventi.

Una tecnologia decisamente innovativa: questo chip infatti viene applicato direttamente al pneumatico, e non alla



Ecco come si sono svolte le prove

Quattro i test che hanno visto protagonisti i mezzi pesanti equipaggiati con pneumatici Winter W:01 e Summer H88. Ecco come sono stati effettuati.



1

Test di trattività.

Misura lo slittamento dei pneumatici. La prova viene effettuata collegando due veicoli con una barra dotata di un sensore dinamometrico (cioè che misura la forza esercitata). Il veicolo anteriore - quello con le coperture che vengono testate - esercita una forza motrice. Il veicolo posteriore una forza frenante. Vengono prese varie misurazioni, attraverso una serie di passaggi a numero di giri motore crescente.

Test di frenata.

Il veicolo, lanciato alla velocità di 40km/h, effettua una frenata improvvisa. Al suo interno è presente uno strumento di rilevazione (Vbox), che misura l'esatta distanza coperta tra il momento in cui è entrato in funzione l'Abs e il momento dell'arresto effettivo.



2

valvola o al cerchio. In questo modo, c'è un ulteriore vantaggio: la possibilità di conoscere i chilometri percorsi.

Per "toccare con mano", gli ospiti sono stati invitati ad effettuare un breve tragitto a bordo di un pullman equipaggiato con le nuove gomme intelligenti. Sul veicolo erano dislocati diversi schermi, sui cui controllare le informazioni mano a mano che venivano registrate dai sensori. Un'esperienza decisamente particolare, che ha dato l'impressione a molti di riuscire a "dialogare" con il mezzo.


Una scelta "green"

I vantaggi di Cyber™ Fleet, poi, vanno ancora oltre. Perché se è vero che pneumatici sempre sotto controllo garantiscono una maggiore sicurezza, è anche vero che la buona manutenzione abbassa i costi di esercizio (si può arrivare a risparmiare fino a 1.500 euro all'anno per veicolo). I consumi si riducono, le gomme durano di più. E l'ambiente? Ringrazia. A maggior ragione, visto che Pirelli il 23 gennaio scorso ha



anche siglato un accordo volontario con il ministero dell'Ambiente nel corso del Sustainability Day organizzato in Bicocca. Questo accordo prevede un impegno importante: ridurre l'impatto sul clima derivante dalle attività di produzione e di utilizzo dei propri pneumatici. Per dirla in cifre, significa tagliare del 15% le emissioni di CO₂ e di oltre il 50% il prelievo specifico di acqua entro il 2015. Già i nuovi pneumatici W:01 si

distinguono per la maggiore durabilità rispetto alla gamma precedente, cosa che comporta una sensibile diminuzione delle materie prime e dell'energia richieste per la produzione.

«Parlare di sostenibilità oggi - ha dichiarato nell'occasione il presidente di Pirelli, Marco Tronchetti Provera - significa parlare innanzitutto di tecnologie che permettono di migliorare costantemente la qualità della vita». 



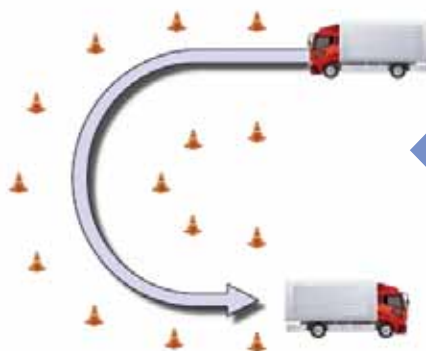
3

Test di spunto.

Anche in questo caso, il veicolo è equipaggiato con il sistema di rilevazione VBox. Il mezzo parte da fermo (5 km/h), e viene misurata la distanza che intercorre fino al momento in cui raggiunge i 35 km/h. Questa prova consente di valutare la capacità di grip delle coperture dell'asse motore.

Test di curva e tenuta di strada.

Posta una traiettoria curvilinea definita da birilli, il veicolo cerca di seguirla mantenendo la velocità costante. La prova viene effettuata a diverse velocità crescenti (30, 40, 50 km/h), fino alla perdita di traiettoria.



4

STRATEGIE / INTERVISTA A MARCO SOLARI

La fiducia è una cosa seria

E Pirelli all'estero se l'è conquistata con politiche di mercato ben precise. Puntando sulla qualità del prodotto e bandendo ogni forma di easy market. Risultato? In Germania le vendite sono quadruplicate in tre anni

di Ettore Pettinaroli



In Germania oggi siamo considerati il partner del futuro. Se non sono soddisfazioni queste!», **Marco Solari**, direttore commerciale Europa & MEA - BU. Truck presso Pirelli Tyres, non nasconde il suo compiacimento per l'attestato che arriva da uno dei mercati più importanti - e allo stesso tempo qualificanti - del Vecchio Continente, la sua area d'azione. Un risultato non casuale, ma frutto di una rigida strategia, volta innanzitutto a conquistare la fama di partner serio e affidabile.

«Abbiamo per esempio lavorato sulla qualità delle informazioni e cancellato dal nostro modo di operare ogni traccia di easy market. I tedeschi hanno apprezzato, e compreso che valeva la pena acquistare pneumatici a un prezzo certo, anche se non sempre il migliore del mercato. Da Pirelli, insomma, non ci si poteva attendere operazioni commerciali destabilizzanti. E in tre anni, oltre a conquistare un'immagine di azienda seria e rigorosa, abbiamo quadruplicato i nostri volumi». Quello tedesco non è un caso isolato. Risultati molto positivi sono arrivati anche dai mercati austriaco, svizzero e italiano. «Nel nostro Paese abbiamo raggiunto il break even senza perdere quote di mercato, cancellando i canali non profittevoli e investendo in modo deciso sulla filiera», continua Solari. «Inoltre registriamo fortissimi aumenti delle quote di mercato nei paesi nordeuropei». La svolta del posizionamento del marchio Pirelli in Europa è tangibile e affatto casuale. «Per vincere la nostra sfida su un mercato competitivo,

disomogeneo e dai costi fissi elevati come quello europeo, occorre scelte precise e strategie immediatamente riconoscibili. In Europa non bastava, e non basta, un corretto posizionamento», spiega ancora Solari. «Occorre svolgere un lavoro assai più complicato individuando, insieme alle filiere, le politiche commerciali vantaggiose sul lungo periodo. Abbiamo quindi puntato sull'affidabilità, lavorando per assicurare una forte stabilità delle filiere locali in modo da infondere maggior sicurezza al cliente. E oggi siamo considerati i best in class relativamente al controllo delle filiere. Inoltre possiamo proporre prodotti sempre all'altezza delle aspettative: fattore indispensabile in un settore fortemente quality oriented come quello dei Truck. Ci rivolgiamo alle flotte con proposte tecnicamente adeguate e con

Oggi non è più sufficiente un corretto posizionamento

una gamma che va a coprire tutte le nicchie». Poco importa, a questo punto, se il prezzo degli pneumatici non è il driver all'acquisto. «Dev'essere chiaro e condiviso, il fatto che noi vogliamo guadagnare», sottolinea Solari. «Offriamo un prodotto di alto livello, assicuriamo stabilità dei listini e affidabilità, condividendo con la filiera vantaggi e svantaggi. Non abbassiamo i prezzi svalutando

i magazzini dei nostri clienti, non pratichiamo e non permettiamo operazioni di dumping. I nostri prezzi sono simili in tutto il continente, con uno swing tra i diversi Paesi che non supera il 5%.

All'inizio potevano apparire scelte troppo ambiziose, ma il mercato ha premiato la nostra capacità di mantenere ben saldo il timone in questa direzione». Raggiunto l'obiettivo di aver fatto comprendere, e condividere, al mercato le proprie strategie, occorre però compiere un ulteriore passo in avanti. Continua Marco Solari: «Come dicevo, in Europa incontriamo innumerevoli modelli distributivi. L'impegno attuale è dunque quello di declinare il nostro metodo sulle diverse realtà, senza però snaturarlo. Non si può entrare in nessun mercato con un approccio inerziale, ma bisogna attaccarlo con progetti customizzati. Oggi il tailor made è obbligatorio, e dobbiamo essere scientifici per comprendere ogni volta le effettive esigenze». In Polonia, nazione scelta per il suo importante tasso di crescita come testa di ponte per affrontare l'Est europeo, Pirelli ha per esempio dato vita a una filiera parallela alla preesistente, siglando con i distributori locali un particolare contratto che rende loro possibile agire per conto e in nome di Pirelli. «In realtà dobbiamo ancora decidere come operare nei paesi dell'Est, per il momento poco adatti al mercato Premium: stiamo studiando i modelli distributivi più corretti e il modo di applicarli. Ma è indubbio che le prossime partite importanti si giocheranno proprio da quelle parti».



LE CITTÀ DEL TRASPORTO / AMBURGO

Dove vanno i marinai

È uno dei principali scali al mondo per traffico di container, e più di recente è diventata anche approdo per navi da crociera. Nonostante sia affacciata su un fiume, l'Elba, la metropoli ha da sempre una fortissima vocazione marittima. Che oggi coniuga con successo a quella turistica

di **Simona Gelpi**

Il Mare del Nord è a oltre 100 chilometri di distanza, ma l'ampiezza e la profondità dell'Elba, autentica autostrada d'acqua, ha fatto di Amburgo un porto sicuro per le navi da carico e, di recente, anche per quelle da crociera. Meglio però arrivarci ben prima dell'imbarco. La seconda città della Germania merita una sosta prolungata, che si rivela sempre rilassante e sorprendente. Già, perché nell'arco di un paio di decenni Amburgo si è rifatta completamente il look. L'antica metropoli portuale caotica e inquinata si è così potuta

addirittura fregiare nel 2011 del titolo di "Capitale Verde d'Europa", dove è piacevole spostarsi in bici per visitare i monumenti e gli oltre 70 musei, e dove è perfino possibile godersi il piacere della navigazione a vela sui laghi Binnenstaler e Aussenalster, formati dai fiumi Alster ed Elba a ridosso del centro.

L'elenco delle attrazioni è lungo: la chiesa di San Michele (St. Michaeliskirche), il Municipio, la Krameramtsstuben (antica stradina con le case delle vedove dei mercanti), i passaggi coperti, la rete di canali e giardini intorno ai due laghi, il quartiere Blankenese (affacciato sull'Elba, con le sue scale che ricordano Positano) sono cartoline ormai conosciutissime.

Ma è ancora il porto a costituire il cuore e la principale attrazione di Amburgo. La zona più suggestiva di questa immensa area è la Speicherstadt (cioè la "città dei magazzini"): un complesso di

edifici in mattoni rossi, con pinnacoli e torrette gotiche, che sono stati in gran parte recuperati e trasformati in abitazioni residenziali o in musei.

Tra questi, gli imperdibili sono il Museo Marittimo, dove scoprire tutto su viaggi per mare e imbarcazioni, e il Museo Speicherstadt, che mantiene viva l'antica atmosfera e funzione di stoccaggio delle merci dei docks. Tra attrezzature, tabacco e spezie, vanta anche una delle più grandi collezioni al mondo di tappeti orientali.

Poco distante da qui sorge poi l'innovativo quartiere di Hafen City, dove è stata privilegiata l'architettura contemporanea e dove sta per essere completato l'avveniristico palazzo della Filarmonica dell'Elba, progettato per assomigliare a una vela di cristallo (alta 110 metri) e sottolineare la vocazione marinara della città. **+**

**Lo scorso anno è stata
eletta Capitale
Verde d'Europa**

QUI BRUXELLES

Una “carta d'identità” per gli pneumatici

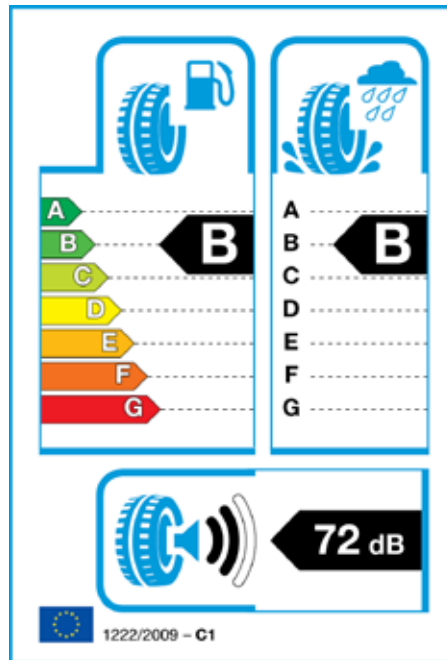
Da noi denominata “Eurolabel”, consentirà di classificare le coperture in base a resistenza di rotolamento, tenuta sul bagnato e rumorosità. Sarà obbligatoria dal 1° novembre di quest'anno

di Ettore Pettinaroli

L'operazione “pneumatico trasparente” è in dirittura d'arrivo. Dal 1° novembre 2012, infatti, entrerà in vigore l'obbligo di applicare al battistrada del prodotto esposto nei punti vendita un'etichetta che informerà il consumatore in modo chiaro e immediato su ciò che sta per acquistare. L'Eurolabel (da noi così denominata) consentirà di classificare ogni pneumatico in base a tre criteri: resistenza di rotolamento, tenuta sul bagnato, rumorosità.

Per i primi due criteri sono previsti sette livelli di grading, tradotti in una scala che va dalla classe A (verde, la migliore) alla classe G (rossa, la meno virtuosa); per la rumorosità è invece richiesto di indicarne il valore (in decibel). «D'ora in poi il cliente potrà confrontare immediatamente i prodotti, ed effettuare scelte ancor più consapevoli», spiega **Marco Spinetto**, responsabile Pirelli degli standard industriali e regolamenti

Occorre un impegnativo lavoro di sperimentazione per classificare ogni singolo prodotto



governativi. «Questo sta comportando, soprattutto nel settore Truck, una vera e propria corsa da parte dei produttori per posizionarsi sui livelli prestazionali più premianti». L'introduzione dell'Eurolabel, sviluppato dalla Commissione Europea con il contributo degli stessi produttori desiderosi di contare su regole certe e innovative in tema di sicurezza e attenzione all'ambiente, ha richiesto alle industrie un considerevole sforzo in fase di progettazione, ma anche per l'acquisizione dei mac-

chinari necessari per i test e per lo sviluppo di competenze specifiche. «Ogni azienda si è attrezzata per misurare questi livelli prestazionali, e giungere a una corretta autocertificazione. Ma è stato necessario uniformare parametri, strumenti utilizzati dai laboratori e metodologie di misura di ogni produttore» spiega Spinetto. «Inoltre occorre un impegnativo lavoro di sperimentazione per classificare ogni singolo prodotto e definire la finestra del grading. In ogni caso per Pirelli la scelta “green”, che è alla base del nuovo Label, non è una novità. Da tempo abbiamo indirizzato la ricerca verso l'obiettivo di realizzare pneumatici a ridotto impatto ambientale, migliorando costantemente anche tutte le altre prestazioni». L'obbligo di etichettatura dei pneumatici per mezzi pesanti si applica alle coperture prodotte dal 1° luglio 2012 e commercializzate dopo il 1° novembre 2012, e non riguarda i ricostruiti.

Ma l'Eurolabel potrebbe fare la sua comparsa sui battistrada addirittura all'inizio dell'estate. «I nostri prodotti sono già tutti nei livelli richiesti - sottolinea Spinetto -, ma per stabilire definitivamente il livello di grading di ogni pneumatico abbiamo dovuto aspettare le ultime disposizioni attuative che sono state solo recentemente pubblicate dalla Commissione Europea». **T**

TRUCK DIALOGA CON I LETTORI

FAQ

Una rubrica per rispondere alle domande sull'utilizzo e il mantenimento degli pneumatici nel settore dell'autotrasporto


Cosa si intende per disegno direzionale e cosa succede se si monta un disegno direzionale con il senso di rotolamento opposto a quello indicato dall'apposita freccia?

Si intende per disegno direzionale un disegno battistrada in cui lo pneumatico presenta un senso di rotolamento preferenziale ed è necessario un montaggio specifico. Questa progettazione è concepita per ridurre la generazione di rumore e per ottimizzare la regolarità di usura dei tasselli del battistrada, migliorando, quindi, la durata complessiva dello pneumatico.

Quali conseguenze può provocare il sovrangonfiaggio?

La pressione di gonfiamento deve essere sempre in funzione del carico effettivo per asse, in modo da assicurare allo pneumatico la giusta flessione. Anche l'area di impronta dello pneumatico, cioè la superficie di contatto tra il battistrada e il terreno, risulterà ottimale adottando la giusta pressione; ciò è determinante per la regolarità di usura. In caso di sovrangonfiaggio, l'area di impronta a terra risulta troppo stretta, provocando la concentrazione di usura nella parte centrale del battistrada e, quindi, ridotta resa chilometrica.

Perché non si deve sgonfiare lo pneumatico caldo?

Una delle cause di sottogonfiaggio più comuni si verifica quando si "sgonfia" lo pneumatico, perché la pressione misurata "a caldo" risulta superiore a quella consigliata "a freddo". Per effetto della flessione della carcassa durante la marcia, tutti gli pneumatici generano calore. Questo causa anche il riscaldamento dell'aria di gonfiamento che tenderebbe ad espandersi, ma, non potendo, perché il volume interno dello pneumatico è praticamente costante, fa aumentare la pressione. Questo aumento di pressione di gonfiamento è normale e gli pneumatici vengono progettati per sopportare questo incremento. Se l'aria viene fatta uscire dallo pneumatico per ridurre la pressione, significa che lo pneumatico sta lavorando ad elevato schiacciamento per quel valore di temperatura. L'aumento dello schiacciamento darà luogo ad una maggiore generazione di calore e la conseguenza sarà una temperatura di esercizio più elevata. 

Scrivi anche tu
su **Pirelli Truck**

Questa rivista può crescere meglio anche grazie alla partecipazione dei lettori. Vuoi raccontare alla redazione le tue esperienze di lavoro e di viaggio? Vuoi informazioni sui prodotti Pirelli? Vuoi ricevere la tua copia digitale?

Scrivi a
Truck.Magazine@pirelli.com



TRAINING

Quando il camion scende in pista

Un'uscita di strada sul bagnato. Un ostacolo improvviso. Una sbandata. Al volante il rischio è sempre in agguato. E a bordo di un camion, le manovre sono molto più difficili che su un'automobile. Ecco perché oggi si ricorre sempre più spesso ai corsi di guida sicura

di Paola Pignatelli

Manovrare in emergenza un autoarticolato da oltre 40 tonnellate non è esattamente come correggere la sbandata di un'utilitaria. A bordo di un mezzo pesante, ogni operazione diventa più difficile. Se poi la merce trasportata è pure pericolosa, i rischi aumentano in modo esponenziale. Ecco perché sono sempre più numerose le aziende che inseriscono corsi di guida sicura

nei training dei loro autisti. Una delle strutture più accreditate è il Centro di Vallelunga, in provincia di Roma, dotato di particolari tecnologie utilizzate per simulare come si comporta un veicolo di grandi dimensioni in condizioni estreme di guida.

Può sembrare strano che i camionisti - abituati a usare la massima prudenza e a prevenire incidenti per salvaguardare se stessi e il mezzo - abbiano bisogno di seguire un corso. Eppure il paradoss-

so è presto spiegato: proprio perché in genere evitano ogni possibile rischio, si trovano poi impreparati di fronte a situazioni di emergenza. E non riescono a mantenere i nervi saldi.

Che cosa si impara durante i corsi? Innanzi tutto a capire i propri limiti e quelli del mezzo. Sotto il controllo degli istruttori, l'autotrasportatore ha la possibilità di sperimentare in una safe area le situazioni che sulla strada è abituato a evitare accuratamente. E magari sco-

pre anche che riuscire a non perdere la testa vuol dire salvare la vita (oltre al camion). Un esempio? Un'uscita di strada in curva su fondo bagnato. In queste condizioni bisogna comportarsi in maniera esattamente contraria a quello che l'istinto suggerisce: per girare a destra, meglio ruotare il volante a sinistra. Anche una manovra semplice

La sicurezza è un equilibrio mentale

come la frenata non è esente da rischi a bordo di un Tir. Rispetto all'auto, sul camion l'Abs ha tempi di reazione più lunghi per via del peso e delle dimensioni del veicolo. Quindi al conducente occorre più spazio per fermare il mezzo. Se questo spazio non c'è e l'autista sterza troppo davanti all'ostacolo, il camion devia dalla traiettoria e tende a scomporsi. Insomma: quello impiegato per un corso di guida sicura non è certo tempo perso.

È vero che oggi i mezzi pesanti sono dotati di tecnologie sempre più sofisticate, che aiutano l'autista a mantenere il controllo del veicolo e a evitare danni. Ma questi sistemi non possono certo sostituire l'intervento umano. Lo sanno bene soprattutto le compagnie petrolifere (Total in prima fila), che sempre più spesso inseriscono questo tipo di formazione tra i requisiti richiesti ai propri trasportatori.

Un'altra delle strutture italiane più valide in questo campo è il centro GuidarePilotare di Misano Adriatico (Rimini). «La sicurezza è un equilibrio mentale»: un assioma su cui si basa tutta la didattica messa a punto da **Siegfried Stohr**, pilota di Formula 1 oltre che psicologo e fondatore della scuola. Ogni corso, secondo Stohr, deve aiutare i partecipanti a far lavorare il proprio cervello più velocemente del mezzo che guidano. In pratica, la mente umana deve imparare a valutare e prevedere i pericoli come se li vedesse scorrere in immagini "al rallenty". Tra le case che hanno affidato i propri autisti a GuidarePilotare c'è per esempio Daf. Come nel caso di Vallelunga, durante il corso l'autista riceve informazioni sulle dinamiche del veicolo e sull'efficacia dei sistemi elettronici, sperimentando le possibili situazioni di rischio riprodotte in pista "in sicurezza". **T**

Come funzionano i corsi

Nel Centro di Vallelunga i partecipanti, in gruppi di 6-8 persone, lavorano per un'intera giornata sotto la supervisione di un istruttore, utilizzando 2 furgoni Mercedes Sprinter. Il corso si articola in una parte teorica (novità del Codice della strada, accorgimenti per viaggiare in sicurezza, posizione alla guida e uso corretto dei comandi, nozioni di primo intervento in caso di incidente, ecc.) e in una parte pratica (slalom tra birilli, frenata in emergenza, sottosterzo su tornante, controllo della sbandata, ecc.). Il costo? 696 euro (540 per il soci Aci; 588 per chi ha meno di 20 anni o più di 60). Per informazioni: www.vallelunga.it

Anche Guidare Pilotare prevede corsi di un'intera giornata organizzati per gruppi di 6 persone. Si inizia in aula con una parte pratica, e si prosegue poi in pista con esercizi di ogni tipo (sottosterzo, frenata rettilinea a differenziata, frenata con evitamento di ostacolo, sovrasterzo di potenza, ecc.). Alla fine di ogni sessione, si torna in aula per le valutazioni del caso. La didattica fa grande uso dei video, per esaminare e commentare ogni momento dell'attività pratica. Il corso costa 616 euro (707 in giornata festiva).

Per informazioni: www.guidarepilotare.com

E all'estero?

«L'Italia è un caso a parte - spiega Siegfried Stohr, che a Misano Adriatico ha aperto nel 1982 la scuola GuidarePilotare - Qui sono nate diverse strutture che lavorano in modo indipendente. All'estero funziona in un modo diverso. Sono le stesse Case che organizzano al proprio interno corsi di guida sicura e di eco-driving». Così fanno, per esempio, Daf in Olanda e Mercedes-Benz nel proprio stabilimento di Wörth, in Germania. Nel caso dell'azienda tedesca, i professional training sono stati avviati addirittura oltre 40 anni fa. E poi esportati nel resto d'Europa.

Il modello, naturalmente, si è via via evoluto. E se all'inizio la formazione era tutta puntata sulla sicurezza e sul migliore utilizzo possibile del mezzo, oggi uno spazio sempre maggiore viene dato agli aspetti inerenti il risparmio di carburante e la guida eco-sostenibile.





BREVI

Pirelli in pillole

F1. SCENDONO IN PISTA LE NUOVE MESCOLE P ZERO

Pirelli apre ufficialmente la stagione 2012 di Formula 1, presentando ad Abu Dhabi i nuovi pneumatici sviluppati per le monoposto in vista del 63° Campionato mondiale. Profili squadrati, maggiore grip, mescole più morbide, più performanti e a degrado costante, le caratteristiche principali. Cambiano anche le marcature sui fianchi, che diventano più grandi e riconoscibili, mentre per le gomme

da bagnato torna un brand che ha segnato la storia della Formula Uno: il Cinturato, la gomma con la quale Pirelli corse e vinse negli anni '50. Si rinnova, arricchendosi di nuove funzioni, anche il Racing Tyre System, la piattaforma creata dai tecnici Pirelli per tracciare e condividere con Team e FOM le caratteristiche e le prestazioni delle gomme in ogni fase della loro vita.

P Zero Silver, la Formula 1 sulla tua auto

P Zero Silver, il primo pneumatico Ultra High Performance derivato dalla Formula 1, sviluppato per le berline sportive e coupé, è stato presentato a Jerez de la Frontera in contemporanea con le prove invernali di F1 che segnano l'avvio ufficiale della stagione 2012.

Il nuovo pneumatico amplia la gamma P Zero e inaugura la prima serie di prodotti Pirelli ad alta specializzazione, sviluppati per rispondere alle esigenze degli automobilisti. Progettato per i drivers dallo stile di guida sportiva che percorrono oltre 20 mila km all'anno. Con P Zero Silver, Pirelli consolida la strategia premium e punta a rafforzarsi sul mercato europeo.

Ecco a voi P7 Corsa™ Classic

In occasione del Rallylegend di San Marino, lo scorso 7 ottobre, Pirelli ha presentato il nuovo nato: P7 CORSA™ Classic, il nuovo pneumatico studiato per le auto storiche da rally, in particolare per i modelli vincenti degli anni Settanta e Ottanta. Questa nuova gomma reinterpreta gli storici pneumatici da rally P7 e P7 CORSA, e introduce elementi innovativi a livello di struttura, mescole e battistrada.

Sostenibili e sicuri

Tagliare di oltre il 50% l'impiego di acqua e del 15% le emissioni di anidride carbonica entro il 2015. È l'obiettivo 2012-2014 di Pirelli presentato durante il Sustainability Day del 23 gennaio presso la sede milanese della Bicocca. Un impegno rimarcato con l'accordo volontario sottoscritto dal presidente Marco Tronchetti Provera con il Ministro dell'Ambiente Corrado Clini.

The Cal 2012: un anno made in Italy



25 scatti, 18 in bianco e nero, 7 a colori, 12 bellezze tra modelle e attrici di fama internazionale, da Kate Moss a Milla Jovovich, da Margheret Madè a Isabeli Fontana. Dopo "Mitology" di Karl Lagerfeld, che ci ha accompagnato con i suoi scatti per tutto il 2011, è la volta di Mario Sorrenti, il primo italiano alle prese con il mito del Calendario Pirelli, che con "Swoon" interpreta la bellezza femminile in completa simbiosi e armonia con la natura.

Black and Gold, glamour and technology



Pirelli PZero e Burton danno il via a un progetto di collaborazione altamente tecnologico e realizzano un set completo da snowboard (scarponi, tavola e attacchi) performante, dai colori distintivi oro e nero. Pirelli avvalendosi della sua esperienza nella produzione di pneumatici ha realizzato una mescola su misura adatta per le esigenze del rider con un design ispirato allo pneumatico da neve per un grip senza precedenti.

**I NUOVI PNEUMATICI PIRELLI TRUCK SERIE 01
SONO I MIGLIORI PARTNER PER IL TUO LAVORO.**
COSTRUITI PER DARTI IL MASSIMO DELLA QUALITÀ,
OFFRONO A TUTTI I CAMIONISTI L'OPPORTUNITÀ
DI GUIDARE SICURI E DI CONCENTRARSI SUL LORO LAVORO.
INOLTRE, GRAZIE ALL'ALTO LIVELLO DI SERVIZI OFFERTI
DA PIRELLI, LA TRANQUILLITÀ DIVENTA TOTALE.
NUOVA SERIE 01.
LA STABILITÀ CHE HAI SEMPRE CERCATO
PER IL TUO BUSINESS.

PIRELLI.COM



**IL PARTNER
AFFIDABILE
PER UN LAVORO
DELICATO
COME IL TUO.**



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL

WHEN TEMPERATURE FALLS DOWN
UNDER 7 DEGREES, STOP OFF
AT WINTER SPECIALISTS AND
PUT PIRELLI WINTER™ TYRES UP.
ONLY THIS WAY YOU CAN BE SURE TO HAVE
EVEN ON WET, ICE AND SNOW CONDITIONS,
THE PERFORMANCES AND CONTROL WHICH
ARE SINCE EVER THE TRADEMARK OF PIRELLI,
FORMULA ONE™ OFFICIAL TYRE SUPPLIER.
BECAUSE EVEN OUTSIDE THE RACETRACK,
THE ONLY STRATEGY THAT REWARDS
IS THE SAFETY ONE.

PIRELLI.COM

THE OFFICIAL WINTER TYRES.



POWER IS NOTHING WITHOUT CONTROL



OFFICIAL TYRE SUPPLIER

The F1 FORMULA 1 logo, F1, FORMULA 1, FIA FORMULA ONE WORLD CHAMPIONSHIP, GRAND PRIX and related marks are trade marks of Formula One Licensing B.V., a Formula One group company. All rights reserved.