

## FORD

Turbodiesel 1.8  
ad iniezione diretta  
per la storica Fiesta

Arricchire la gamma e così la Ford propone anche il nuovo motore turbodiesel ad iniezione diretta sulla «storica» Fiesta. I prezzi della nuova vettura andranno dai 20.650.000 (Ambiente) ai 21.650.000 (Zetec) per la «tre porte». Per la versione cinque porte il prezzo chiavi in mano andrà dai 21.650.000 (Ambiente),



ai 22.650.000 (Zetec), fino ai 24.150.000 (Ghia, full optional). Per quanto riguarda il «capitolo» sicurezza della nuova Ford Fiesta 1.8 TDDi,

l'impianto frenante è stato migliorato per aumentare la sensibilità del pedale del freno e per ridurre il rumore durante la decelerazione dell'auto,

mentre a richiesta è disponibile una ulteriore generazione del sistema antibloccaggio ABS, con il ripartitore elettronico della forza frenante (EBD). Su tutte le versioni è, invece, previsto di serie il servosterzo e il doppio air-bag frontale (ed a scelta gli air-bag laterali da 15,5 litri). «I costi di gestione della TDi relativi al parametro "25mila" Km in un anno - assicura il presidente ed amministratore delegato di Ford Italia, Andrea Formica - sono i più bassi fra le motorizzazioni turbodiesel ad iniezione diretta e grazie anche al suo prezzo di listino rendono questa vettura ampiamente competitiva rispetto alle sue dirette concorrenti.

Ma. C.

## EVOBUS

I nuovi minibus  
DaimlerChrysler  
costruiti in Italia

Verranno costruiti in Italia i futuri minibus della Mercedes-Benz, sia per il mercato interno che per l'esportazione. Lo ha fatto sapere la DaimlerChrysler a proposito del rafforzamento nel nostro Paese della EvoBus Italia spa, società controllata dal gruppo per il settore dei veicoli industriali e di trasporto collettivo con sede a Modena. Un

contratto di cooperazione in tal senso è stato sottoscritto lo scorso 20 dicembre con la Tomassini Style di Passignano sul Trasimeno: è prevista la costituzione di una nuova società, la Tomassini Koch srl, che avrà sede a nord di Milano. «Il rafforzamento delle nostre attività relative all'autobus in Italia significa creazione di nuovi posti di lavoro - ha detto l'amministratore delegato di Evo Italia, Oliver Mockesch - e testimonia la fiducia del gruppo DaimlerChrysler in un mercato in crescita come quello dei minibus». Negli ultimi quattro anni il mercato italiano degli autobus superiori alle 8 t è aumentato del 60%, con 3500 unità; nello stesso periodo la EvoBus ha incrementato le

vendite fino a 635 unità (+81%), 351 con il marchio Mercedes-Benz e 280 con il marchio Setra. Con una quota di mercato pari al 19%, EvoBus è il numero 2 del mercato italiano. La EvoBus ha sede a Stoccarda, da cinque anni è responsabile del business europeo dell'autobus DaimlerChrysler, nel 1999 ha rafforzato la sua posizione leader per gli mezzi superiori alle 8 tonnellate con i marchi Mercedes e Setra. Il fatturato lo scorso anno è aumentato del 5% ed è arrivato a 2,1 miliardi di Euro. E con una vendita di 8 mila unità, la DaimlerChrysler ha potuto affermare ad alto livello la sua posizione leader con il 26% di quota di mercato in Europa.

Ma. C.



## STORIE DI CAMIONISTE

## Sabrina, le sorelle stregate dai «giganti»

Professione: camionista. Con una sola differenza, essere donna. Per Sabrina De Gennaro, come del resto ha fatto e fa tutta la sua famiglia, guidare camion è una vera passione, forse un amore, meglio, dice lei, «che scegliere un fidanzato». Vive in Toscana, a Massa Carrara e tutti i giorni parte dalla sua città, trasportando solitamente blocchi di granito nelle zone del bresciano e del veronese. Una donna - come ha fatto la mamma fino a qualche anno fa - che assieme alle sue due sorelle lavora in un ambiente storicamente maschile... La madre Silvana iniziò la sua carriera motoristica - racconta sorridente Sabrina - un po' per sfidare suo marito Luciano. E la sfida continua: oggi a guidare i «giganti dell'asfalto» sono le tre sorelle.

Perché ha scelto questo mestiere? «Per motivi diversi. Primo, mi piacciono i camion. Secondo, sono cresciuta con loro, guardando e ammirando mio padre che li guidava. Ero piccola, andavo in giro con lui e così è venuta la voglia anche a me».

Ma non è un lavoro un po' strano per una donna? «Che dice! Guidavo mia madre e con me oggi mio padre e le mie due sorelle. Pensi: Sara (26 anni) come vettura per il suo matrimonio ha scelto proprio un nostro camion. Poi c'è Sonia, la più giovane (22 anni) e c'è il nonno, la più esperta (27 anni)».

Quali pericoli si corrono guidando un mezzo pesante? «Dico che c'è tensione alla guida di qualsiasi veicolo, ma è chiaro che con

un camion cambia il sistema di guida. Bisogna innanzitutto prevedere quello che può avvenire sulla strada: il traffico, una macchina che ti sbucca ad un incrocio. Ci vuole un'attenzione maggiore perché i tempi di reazione sono diversi. Quando c'è nebbia ad esempio è un momento di massima attenzione... ed io mi comporto come mi ha insegnato mio padre. Non bisogna mai avere fretta ed è meglio fermarsi ed aspettare che la visibilità migliori».

E il mezzo deve essere sicuro... «Certo. I camion di oggi sono moderni e il massimo del tecnologico. Bisognerebbe però controllarli meglio e tutti. A volte si spreca tempo nel verificare se un fanalino funziona, quando circolano vecchissimi mezzi che arrivano da altri paesi che non vengono neppure fermati. Gli incidenti non dipendono solo dai camion, tengo a precisare, però bisogna stare molto attenti. Bisogna ricordare che un camion di 460 quintali non si ferma in pochissimi metri».

La sicurezza: cosa è cambiato rispetto ai camion di una volta? «Sicuramente il sistema di frenata. Non c'è paragone, è tutto più controllato, lo stesso impianto agisce su molte più componenti del mezzo, cambio, trasmissione. Con l'Abs poi la sicurezza è senza dubbio aumentata».

È accettata una donna con camion?

«C'ho (i colleghi, ndr) fatto l'abitudine, ma all'inizio mi guardavano strano. Quando si viaggia usiamo il baracchino e quando sono in zone dove nessuno mi conosce, fanno fatica a capire se sono uomo o donna. C'è molta curiosità ed io mi diverto».

E con le forze dell'ordine? «C'è ancora curiosità e ogni tanto ci scappa qualche complimento...»

Quanti km percorre l'anno? «In media 500 km al giorno, dal lunedì al venerdì. Carichiamo in Toscana graniti e scarichiamo a Brescia, nel veronese, nel bergamasco».

Guidare un camion è un sacrificio? «Bah... non abbiamo orari precisi e non possiamo essere a casa per cena. Si parte alle 3 di mattina e alle sette di sera si mangia e si va a letto. Il traffico, la confusione... un po' di stress c'è, come anche l'astensione. È difficile avere voglia per fare qualcosa d'altro. Non vado in discoteca, il dentista l'ho rimandato dieci volte. Però, oltre al camion la mia passione è per i cavalli».

Cosa risponde a chi dice che siete pericolosi sulle strade? «La verità sta nel mezzo. Come in tutti i mestieri. C'è chi sta più attento ed è prudente... come me; chi invece è un irresponsabile sul camion come lo sarà nella vita».

Ma. C.

## Dove vanno i bisonti della strada Tassi bassi, più licenze e il mercato dei camion gira

MAURIZIO COLANTONI

ROMA Non solo auto, ma anche mezzi da lavoro e trasporto merci. A Verona lo scorso febbraio si svolse il Salone dei veicoli commerciali ed industriali e che riguarda anche il settore dei mezzi pesanti.

Per saperne di più, abbiamo intervistato il direttore generale veicoli industriali della Mercedes-Benz, Marco Lazzoni.

Un mercato che sta crescendo, conferma il responsabile della casa di Stoccarda. «Si spiega Marco Lazzoni - in questo momento stiamo andando molto forte. Da dieci anni non avevamo un mercato come quello del 1999. Sono diversi i fattori che hanno concorso a questo grande exploit e sicuramente l'effetto positivo dei tassi interesse e il raddoppio delle licenze per i trasportatori hanno favorito questa impennata». Ma quanti mezzi sono stati immatricolati nel '99? «Partiamo da un fatto - continua il direttore generale veicoli industriali Mercedes-Benz - innanzitutto il parco circolante in Italia è molto anziano rispetto all'Europa e calcolare l'età dei veicoli è praticamente impossibile. L'anagrafe che dovrebbe occuparsene è in costante ritardo, non è aggiornata».

La prima sfida italiana e di Mercedes-Benz è dunque capire che numeri ci sono nel nostro paese. Pensate che soltanto nel 2000 si saprà quanti mezzi sono stati immatricolati nell'anno passato. Questo problema crea un grosso gap rispetto all'Europa».

E la Mercedes-Benz è il secondo gruppo, dietro al colosso nazionale Iveco: «Siamo in cresci-

ta. Dettiamo l'11% nel campo dei transporter e il 15,5% nei veicoli sopra le 6 tonnellate. Come Mercedes-Benz nel '99 abbiamo venduto 20 unità tra commerciali ed industriali. Per essere precisi: abbiamo consegnato 14.514 transporter e 5400 veicoli industriali sopra le 6 tonnellate. Con un fatturato di oltre 12 miliardi».

E la casa tedesca vuole nell'anno in corso raggiungere gli stessi obiettivi del '99: «Nel 2000 - spiega Lazzoni - la nostra previsione è fare un volume simile. Si potrebbe pensare anche ad una produzione maggiore ma sarà difficile visto che i tanti ordini hanno reso sature le nostre fabbriche».

È un settore a molti sconosciuto che però ha fatto passi da gigante negli ultimi 10 anni riguardo tecnologia e sicurezza: «La sicurezza - spiega ancora Lazzoni - è uno dei nostri grandi obiettivi. Abbiamo e stiamo lavorando per il futuro su una sempre maggiore affidabilità e, appunto, sicurezza dei mezzi. Requisiti fondamentali per chi tutto il giorno lavora su questo genere di mezzo. Proprio riguardo al campo della sicurezza, le nostre centraline elettroniche che comandano e gestiscono in maniera attenta la frenata del mezzo e rispetto ai precedenti congegni, a 90 kmh un veicolo Mercedes riesce a frenare 20 metri prima. Stiamo lavorando con più maggiore impegno: la categoria degli autotrasportatori è sempre più esposta ai rischi e criminalizzata - conclude il direttore generale veicoli industriali Mercedes-Benz - e per questo, grazie ad una ricerca sempre più accurata, cerchiamo di tutelarli nel migliore dei modi».

## IMMATICOLAZIONI

## Incremento del 24% Iveco, poi Mercedes

ROMA Cresce in Italia il fabbisogno di veicoli commerciali ed industriali. A confermarlo sono i dati delle immatricolazioni dello scorso anno resi noti dalla Iveco, leader del settore. In occasione di «Transportec», il salone internazionale del trasporto che si è svolto lo scorso febbraio a Verona. L'aumento del numero dei nuovi veicoli su strada è comune seppur differenziato per tutti i segmenti di mercato: le immatricolazioni complessive di mezzi sono state 85.049 con un incremento del 24% rispetto all'anno precedente.

La quota di mercato di Iveco, che ha immatricolato 34.527 mezzi, è passata dal 43,3% del 1998 al 40,6% del 1999. Il gruppo mantiene tuttavia la leadership industriale

nella graduatoria immatricolazioni che vede al secondo posto Mercedes con 12.353 veicoli (14,5% di quota mercato), al terzo Fiatauto con 8.035 (9,4%) al quarto Nissan con 5.601 immatricolazioni (6,6%) e al quinto, appaiati, Renault e Ford con rispettivamente 4.789 e 4.790 veicoli immatricolati (5,6%). In particolare, di veicoli commerciali leggeri, pari a 3,5 tonnellate, ne sono stati immatricolati 50.200 (crescita del 18%); il segmento dei veicoli medi ha registrato 8.493 unità (18%); le immatricolazioni dei veicoli pesanti stradali hanno raggiunto le 19.804 unità, cresciute del 45% rispetto al 1998, quelli pesanti da cantiere sono stati 3.734 (47,5%). Nel 2000 in Italia «è ipotizzabile una crescita della domanda di veicoli industriali, dalle 3,5 tonnellate in su, del 10% circa, con una dinamica più spiccata nel segmento dei veicoli leggeri e medi». Lo dice Enzo Gioachin, general manager di Iveco per il mercato italiano. «La

tendenza del fabbisogno di trasporto appare ancora positiva ed è sostenuta da uno scenario macro-economico in miglioramento: la velocità di crescita economica prevista per il 2000, la ripresa degli investimenti in atto e un recuperato clima di fiducia dovrebbero sostenere anche il settore del trasporto. In ogni caso - ha proseguito Gioachin - tenuto conto dell'attuale andamento del mercato, è ipotizzabile che ancora per diversi mesi si registreranno volumi di immatricolazione in sensibile crescita». Ma Iveco conferma l'avanzata di ampliare le dimensioni, anche attraverso alleanze ed acquisizioni, dice l'amministratore delegato Iveco, Giancarlo Boschetti, «soprattutto nel settore dei camion pesanti, dove i concorrenti sono tanti». «La decisione più importante - ha sottolineato Boschetti - è stata quella di arrivare al 2001 con un completo rinnovo della gamma di prodotto». Per quanto riguarda le alternative immediate al trasporto su strada Boschetti ha definito «sogni e fantasie» al momento le alternative: «Non possediamo tecnologie per fare cose diverse, le ferrovie hanno un grande potenziale che non sa diventare pratica».

Ma. C.

## SICUREZZA

## «Bestioni» alla sbarra, ma la Polstrada li assolve

MILANO Solo il 6% degli incidenti che si verificano sulle nostre strade e autostrade «sono ascrivibili al comportamento dei conducenti di mezzi pesanti». Parola di Polstrada. Anzi, come ci precisano, è quanto emerge dalla relazione annuale al Parlamento sulla sicurezza stradale elaborata dal governo. Ergo, almeno per le statistiche, non è vero che i camionisti sono quegli spicolati che tutti pensano. Salvo che, al di là delle percentuali, quando un incidente è provocato o coinvolge uno o più mezzi pesanti le conseguenze sono sempre più rovinose che in altri casi. Se dunque è vero che «non esistono categorie particolarmente responsabili», la stessa Polstrada ammette che «là dove il sinistro coinvolge classi diverse di veicoli, ad avere la peggio è sempre chi si trova nella

posizione «più debole». Ma è anche per questo, aggiungono dal quartier generale del ministero dell'Interno, che si addebita al mezzo pesante la «maggiore incisività sul determinarsi dell'evento. Cioè le conseguenze sono nettamente peggiori che se lo stesso incidente fosse avvenuto tra veicoli della stessa classe». Insomma, non sono i guidatori di Tir e camion i «Barbablu» della strada, tanto più che, fa presente la Polstrada, si tratta di conducenti professionali. Però quando succede fanno un bel disastro, non fosse altro per il peso e il volume dei Tir.

Ma si verificano più incidenti, per così dire, «solitari» o temporaneamente? E c'è un momento delle 24 ore che può essere considerato di maggiore pericolosità? Si sa, o perlomeno si dice, che le ta-

belle di marcia che, soprattutto i guidatori di Tir, devono tenere sono tali da sottoporre a vero e proprio stress il conducente. Questo anche se la disciplina europea - che come ci confermano dalla Polstrada è stata recepita anche in Italia da circa 20 anni - impone soste periodiche durante la guida e soprattutto la notte. Statistiche e relazione governativa non fanno differenze tra fasce orarie o tipologia di incidente. Tuttavia, sostiene il nostro interlocutore, «l'inservanza dei tempi di guida e di riposo non è così diffusa come si potrebbe pensare. Solo una piccola frangia sfugge al rigore di questa disciplina anche perché le sanzioni, peraltro non molto numerose, sono particolarmente pesanti e a carico del conducente e a carico dell'impresa». Infatti dopo la

contestazione fatta su strada normalmente, ci spiegano, seguono segnalazioni all'Ufficio del lavoro per controllare in ditta tutta la storia del conducente, sia italiana che proveniente da altri paesi. Questo fa sì che i più ligi siano soprattutto i dipendenti, in particolare quelli «di grandi aziende che nel rispetto della norma fondano la gestione delle loro flotte aziendali», mentre le situazioni «più incancrenite dal punto di vista sanzionatorio - ci spiegano - sono normalmente legate ai cosiddetti padroncini, che devono ammortizzare i costi del mezzo utilizzando più spesso possibile». L'infrazione più frequente? L'alterazione del limitatore di velocità.

Più per ragioni di fluidità del traffico che ai fini della pura sicurezza stradale, lo scorso maggio

sono stati introdotti su alcuni tratti autostradali e sulle tangenziali milanesi divieti di sorpasso tra mezzi pesanti. Si è trattato di misure «sperimentali» in una stagione di maggiore movimento veicolare. Misure che, a quanto ci spiega la Polstrada, oggi hanno portato ad una continuazione della sperimentazione sulla A22 (Brennero), a un ridimensionamento in termini orari sulla Dorsale appenninica, sulla tangenziale Ovest di Milano (in entrambi i casi divieto solo diurno) e a una totale eliminazione sulla tangenziale est milanese. Solo sull'AutoBrennero - che con la chiusura del traforo del Bianco ha registrato un incremento del 10% del volume del traffico internazionale - questi limiti hanno portato a un'effettiva, sensibile diminuzione della sinistrità.

Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni»  
L'Unità, via Due Macelli 23/13  
00187 Roma

0669996297  
FAX 066783502

