



IN MOVIMENTO



Rivista d'informazione di WIRTGEN MACCHINE Srl

XXVII / OTTOBRE 2011



Super 1603-2: il successo continua



QUALE FUTURO PER IL MERCATO ITALIANO DELLE COSTRUZIONI STRADALI?

La stagione che il nostro mercato sta vivendo oggi è nuovamente di grande difficoltà; dopo la crisi del 2009 ed un 2010 con timidi segnali di ripresa, l'anno in corso era ripartito con i migliori propositi di una lenta ma seppure graduale crescita.

Purtroppo ai segnali positivi della prima metà anno, ha fatto seguito un brusco rallentamento, con i timori di una nuova recessione mondiale.

Nel nostro mercato, il calo degli appalti pubblici e privati per la carenza di risorse disponibili, i ritardi cronici di pagamento da parte delle amministrazioni, la ridotta marginalità dovuta ad aumento dei costi ed al meccanismo perverso delle aggiudicazioni al massimo ribasso, la difficoltà di ottenimento del credito dal sistema finanziario, sono le condizioni al contorno in cui le imprese oggi si trovano ad operare; a monte, nel nostro paese, una instabilità politica, una burocrazia ed una fiscalità sempre più penalizzante per l'imprenditore che investe le proprie risorse per crescere.

Nel ruolo di fornitori di prodotti e servizi, respiriamo

questa atmosfera difficile e sentiamo pesante la responsabilità del nostro ruolo, e di come possiamo aiutare i clienti che tanto ci hanno dato negli anni di crescita, e continuano a dimostrarci la loro fiducia.

La nostra risposta è che un futuro per questo mercato esiste e anzi, è un passaggio fondamentale per il rilancio del sistema paese Italia nella sua globalità; il futuro sta nello sviluppo delle nuove grandi opere infrastrutturali che assicurino collegamenti stradali moderni, nella manutenzione programmata della rete che garantisce condizioni di sicurezza all'utente, nel sistema corretto di aggiudicazione degli appalti pubblici, che privilegi chi lavora in qualità e di conseguenza venga remunerato adeguatamente per un lavoro ben fatto.

Queste considerazioni ovvie sono quelle che gli operatori sani del nostro mercato – imprese, amministrazioni pubbliche e private, fornitori di materiali e servizi – condividono e vorrebbero che anche la classe politica cominciasse un giorno ad adottare come programma.



M. Spinelli

Mario Spinelli
Amministratore Delegato

La finitrice Super 1603-2 è stata presentata nel 2006 e venduta in tutto il mondo in migliaia di esemplari, ma continua ad attirare nuovi utilizzatori



Ci sono macchine che attraverso evoluzioni e perfezionamenti riescono ad avere il carattere di universalità. Questo è vero per qualsiasi mezzo, e le finitrici non fanno certo eccezione. Quando Vögele lanciò la Super 1603-2 la macchina rappresentò un vero e proprio salto in avanti tecnologico, in termini di funzionalità, caratteristiche costruttive, operatività ed innovazione. Lo ha compreso bene anche l'impresa Mair Josef di Prato Stelvio (BZ) che, volendo sostituire una macchina della propria flotta di finitrici, ha optato proprio per una Super 1603-2, che ha già impiegato con successo in una serie di applicazioni nella zona in cui normalmente opera, cioè la provincia di Bolzano.

La maggior parte degli interventi dell'impresa avvengono in Val Venosta, che è attraversata dalla SS 38. L'infrastruttura è caratterizzata da un intenso passaggio di veicoli anche pesanti per via del traffico di carattere nazionale e internazionale che utilizza questa direttrice per raggiungere l'Austria, la Svizzera e il passo dello Stelvio. Durante la nostra visita lo scorso Settembre in uno dei cantieri dove operava la nuova

› STESA ‹



La finitrice Super 1603-2 al lavoro sulla SS 38

Super 1603-2, abbiamo incontrato il geometra Manfred Gitterle, a cui abbiamo chiesto di darci un parere sulla macchina: “Gli interventi di cui siamo assegnatari sono caratterizzati quasi sempre da tratte brevi, e sono spesso localizzati in curva, in salita o all’interno di centri abitati. I lavori devono essere svolti con grande qualità per rispettare le stringenti specifiche tecniche, ma anche con rapidità per riaprire alla circolazione la viabilità. L’intensità del traffico in alcuni periodi dell’anno, che spesso coincidono con

glomerato all’ora. Grazie alle sue dimensioni compatte, la finitrice è particolarmente maneggevole e si presta quindi a una grande varietà di applicazioni.

La tecnologia Vögele permette poi alla Super 1603-2 di conseguire eccellenti valori di compattazione indipendentemente dalla condizione operativa in cui deve lavorare. Grazie al sistema di controllo Ergo-Plus®, che rende particolarmente semplice e intuitivo l’uso di tutte le macchine Vögele, l’operatore ha poi a disposizione una postazione

dere a terra, trasferendolo tutto dalla tramoggia ai nastri trasportatori. Queste caratteristiche si traducono in una maggiore qualità della miscela, che così giunge al banco a temperatura costante. I nastri convogliatori a regolazione proporzionale garantiscono invece un dosaggio preciso per risultati di stesa eccellenti. La coclea è regolabile in altezza per tutta la larghezza operativa, compresi i relativi supporti e le piastre di limitazione del tunnel. Il movimento avviene idraulicamente e offre un gran-



quelli in cui è possibile fare manutenzione, non consente infatti che la corsia di marcia su cui si lavora sia chiusa al traffico per un tempo superiore a quello strettamente necessario ad eseguire il lavoro. La Super 1603-2 ci è dunque sembrata la scelta migliore per il tipo di lavoro che siamo chiamati a svolgere”.

ANATOMIA DI UNA CAMPIONESSA DI PRODUTTIVITÀ

La Super 1603-2 ha una larghezza di stesa massima di 7 metri ed è in grado di stendere 600 tonnellate di con-

moderna ed ergonomica, che rende più agevole il lavoro. La finitrice è dotata di un potente e affidabile motore diesel Perkins che eroga 100 kW a soli 2000 giri/min. Il propulsore, oltre ad essere particolarmente silenzioso, è conforme alle severe normative antinquinamento COM 3a ed EPA. Ma la Super 1603-2 presenta anche vantaggi di natura strutturale; la paratia frontale a comando idraulico aiuta infatti a tenere pulite le superfici laterali non interessate alla stesa e impedisce al conglomerato di ca-

de vantaggio: il conglomerato è distribuito in modo ottimale, anche quando si tratta di stendere strati piuttosto sottili. La regolazione in altezza permette inoltre una maggiore rapidità di utilizzo quando si devono stendere diversi spessori nell’ambito dello stesso cantiere. Altro punto di forza di queste finitrici è l’ormai famoso riscaldamento elettrico del banco, che permette di riscaldare i gruppi di compattazione in maniera rapida ed omogenea, con una affidabilità unica nel mercato.



> LAVORI FERROVIARI <

Ripristino innovativo in galleria

Proseguono i lavori di consolidamento del piano della galleria ferroviaria Ruta, fra Camogli e Santa Margherita (in provincia di Genova) che adottano una metodologia innovativa per interventi di questo genere



La galleria Ruta, lunga 3100 metri, si trova lungo la linea Pisa-La Spezia-Genova, fra le stazioni di Santa Margherita Ligure e Camogli. Come molte delle numerose gallerie di quest'importante tratta delle reti ferroviaria italiana, l'opera è databile tra il 1861 e il 1874. La galleria è costituita da due canne a sezione ogivale (caratteristica che appunto contraddistingue i manufatti costruiti in quell'epoca) e attraversa una formazione assimilabile ai calcari del Monte Antola, tipica della zona. In corrispondenza del binario pari, da tempo si erano manifestate forti infiltrazioni d'acqua natura-

le proveniente tanto dalla situazione idrogeologica locale, quanto dai pozzi di aerazione. La presenza di acqua, unita ad una fanghiglia argillosa solitamente riscontrabile in ammassi particolarmente fratturati, aveva negli anni creato un deterioramento della roccia, che aveva prodotto numerosi avvallamenti al di sotto dell'armamento. Questi vuoti, ampliati nel tempo dalla combinazione dell'effetto di "pom-paggio" dell'acqua e dall'azione meccanica del ballast sulla roccia provocati dal passaggio dei convogli, richiedevano con cadenza frequente interventi di manutenzione, mirati a mantenere gli stan-

dard di esercizio e di sicurezza previsti. La soluzione definitiva al problema è stata dunque identificata nella posa di una soletta in calcestruzzo posta al di sotto dell'armamento e di un sistema di drenaggio dell'acqua per tutta la lunghezza del binario interessato a fenomeni di ammaloramento.

Stabilita la soluzione da un punto di vista progettuale, la committente ha dunque richiesto all'impresa Ivecos, aggiudicataria dell'appalto, di identificare una metodologia applicativa in grado di soddisfare le indicazioni descritte dal progetto.

LA TECNOLOGIA WIRTGEN OFFRE LA SOLUZIONE

Si trattava in sostanza di rimuovere lo strato fratturato di roccia lungo i 3100 metri del binario pari e di provvedere al getto della soletta in calcestruzzo di 15 centimetri su cui sarebbe stato successivamente posato l'armamento e quindi il ballast. Il manufatto avrebbe dovuto avere una pendenza univoca di 1,5 gradi, in modo da convogliare l'acqua in un tubo drenante con fori a 180 gradi posto in una canaletta, così da farla defluire al di fuori della galleria. Anche se la soluzione aveva le caratteristiche per essere definita risolutiva, rimaneva il problema di come provvedere in tempi brevi, o comunque accettabili, sia



> LAVORI FERROVIARI <



alla rimozione dello strato di roccia fratturata, sia al getto della soletta. Scartata l'ipotesi di operare con escavatori dotati di martello idraulico e di provvedere al getto manuale della soletta (soluzioni impraticabili, sia in termini di tempo che di qualità), l'ufficio tecnico dell'impresa Ivecos si è consultato con quello di Wirtgen Macchine, per capire quale potessero essere la tecnologia e le macchine in grado di svolgere il lavoro in qualità e secondo i tempi previsti (l'esercizio sarebbe stato sospeso a settembre e tassativa-

mente riattivato entro la prima settimana di dicembre). La soluzione è stata identificata nell'impiego di una fresa mineraria SM2200 capace di scarificare uno strato di 30 centimetri di ballast e 20 di roccia, e nel successivo impiego di una finitrice a casseforme scorrevoli SP 250, appositamente modificata, così da essere in grado di gettare senza soluzione di continuità la soletta. La macchina, che normalmente non può raggiungere la larghezza di stesa quale quella richiesta all'interno della galleria mantenendo il filo del pie-

dritto (a secondo dei punti il getto avrebbe avuto una larghezza di 3 o 3,5 metri), è stata modificata presso gli stabilimenti Wirtgen di Windhagen, applicando un banco di stesa posteriore e contrappesandola anteriormente.

La SP 250 è risultata una scelta obbligata in quanto l'unica della gamma Wirtgen disponibile in Italia che, per dimensioni, era in grado di accedere all'interno della galleria.

La tecnologia Wirtgen, tanto per quanto attiene alla fresa mineraria, quanto per la finitrice a casseforme scorrevoli, è dunque risultata l'unica in grado di garantire l'intervento secondo le specifiche di progetto e, soprattutto, nei tempi previsti per la riapertura all'esercizio del binario.

UN LOGISTICA COMPLESSA

Sempre con la collaborazione dell'ufficio tecnico di Wirtgen Macchine, Ivecos ha poi individuato le due imprese che disponevano delle macchine e del personale per eseguire le due lavorazioni specialistiche. L'impresa Bernegger di Linz (Austria) ha infatti fornito la fresa mineraria Wirtgen SM 2200, mentre l'italiana Dalecom ha messo a disposizione una finitrice a casseforme scorrevoli SP 250, appositamente modificata per la stesa della soletta di calcestruzzo.

La logistica ha avuto, e continua ad avere, un ruolo importante nell'organizzazione del cantiere; la sezione della galleria, la sua lunghezza, la mancanza di spazi sufficientemente ampi per alloggiare le strutture di cantiere, così come il materiale di risulta e, non



› LAVORI FERROVIARI ‹



ultima, la difficoltà di far accedere autocarri e betoniere all'interno della galleria (condizioni particolarmente accentuate presso la stazione di Camogli), hanno suggerito che si provvedesse ad un'operatività che considerasse anche la contemporaneità delle due lavorazioni.

L'intervento è infatti iniziato facendo arretrare la fresa fino alla cuspide della livelletta del lato Camogli posta, a circa 1300 metri dall'imbocco. Una volta conclusa questa prima fase, avvenuta con diverse passate a profondità differenziate per coprire la larghezza richiesta, la fresa è uscita dalla galleria, ha invertito il senso di marcia ed è ripartita dalla cuspide della livelletta del lato Santa Margherita, posta a circa 1800 metri da quell'imbocco. La SP 250 è quindi entrata a marcia indietro, orientandosi verso la stazione di Camogli ed ha cominciato ad operare sul lato già fresato, mentre la

SM 2200 provvedeva ad operare da quello opposto. L'SM 2200, scelta anch'essa perché l'unica della gamma di grandi frese minerarie Wirtgen in grado di accedere alla galleria, ha rimosso 30 centimetri di ballast residuo e circa 20 di roccia ed ha mantenuto un avanzamento mai inferiore ai 4,6 metri al minuto, anche nei tratti in cui la roccia posta al di sotto del ballast affiorava in modo più significativo.

Nonostante i tempi morti necessari per l'approvvigionamento del calcestruzzo, (le betoniere, tra l'altro, devono percorrere la galleria a marcia indietro) la stesa della soletta per la prima parte dell'intervento (lato Camogli) è avvenuta secondo modalità che hanno consentito una produzione di circa 250 metri al giorno.

Interessante anche la scelta del calcestruzzo fornito dall'impianto Unical di Rapallo; al contrario di quanto solitamente indicato

per questa macchina, che non richiede un materiale fluido, si è optato per un calcestruzzo opportunamente additivato con classe di consistenza S3 (Slump compreso tra i 100 e i 150 mm) e con resistenza caratteristica RCK 35. La scelta di utilizzare una class S3 invece di S2 è stata suggerita dal servizio tecnico-applicativo di Wirtgen Macchine, in considerazione della lavorabilità, influenzata, sia dai tempi necessari al trasporto in situ e al getto, sia dalla presenza di fibre di rinforzo in polipropilene.

Le fibre sono infatti risultate necessarie per conferire migliore resistenza a taglio e a flessione al manufatto e per migliorare la duttilità del materiale, allorché dovessero innescarsi fenomeni di tipo fessurativo.

La conclusione dell'intervento è prevista per la terza settimana di Novembre e la riapertura della linea entro la prima di Dicembre.



> LAVORI AEROPORTUALI <

Riciclaggio in profondità per l'aeroporto di Treviso



I lavori di rifacimento della pista dell'aeroporto di Treviso sono stati realizzati facendo largo impiego di materiali riciclati. La tecnologia Wirtgen Group dà un contributo determinante



L'aeroporto Treviso-Sant'Angelo "Antonio Canova" (ICAO LIPH. IATA TSF) fa parte del Sistema Aeroportuale di Venezia, che nel 2010 ha registrato un traffico di oltre 9 milioni di passeggeri, piazzandosi così al terzo posto fra i poli aeroportuali italiani dopo quelli di Roma (Fiumicino, Ciampino) e Milano (Malpensa, Linate). L'infrastruttura è gestita dalla società Aertre Spa, partecipata in modo maggioritario da Save, gestore dello scalo veneziano. Proprio la necessità di migliorare le capacità operative dell'aeroporto hanno indotto la società Aertre Spa ad intervenire sulla superficie di volo. La pista con un QFU (orientamento magnetico) 7/25, misura 2420 metri di lunghezza e 45 di larghezza, ed era caratterizzata da una pendenza monofalda e da impianti luminosi che la ponevano in Categoria 1 degli standard ICAO. L'esigenza di assicurare l'atterraggio e il decollo di aeromobili di maggiori dimensioni anche con minore visibilità implicava dunque un passaggio alla categoria 2 (CAT 2); questa sarebbe stata agevolata dalla presenza di una superficie di volo bifalda.

UN INTERVENTO IN PROFONDITÀ
Il nuovo profilo della pista implicava il suo completo rifacimento dalla sottofondazione fino agli strati in conglomerato bituminoso. La radicalità dell'intervento e le ingenti quantità di materiale (circa 130.000 metri cubi) che sarebbero risultate

necessarie per la ricostruzione di tutta l'opera, fino agli strati più profondi, hanno indotto la committente dei lavori (Aertre spa) a prevedere che la nuova pavimentazione fosse, per quanto possibile, realizzata riciclando in situ tutti i materiali provenienti dalla demolizione della struttura esistente. Questo presupposto progettuale è stato dunque tradotto nel capitolato e quindi realizzato dall'appaltatore, risultato essere la ATI composta da Condotte d'Acqua ed Adige Bitumi, che operano attraverso la società Consortile Canova.

Il progetto esecutivo ha inoltre dovuto tener conto di una serie di fattori che hanno reso ancora più indicato il riciclaggio, in considerazione di aspetti di carattere ambientale e logistico. Vi erano poi

condizioni oggettive che facevano del riciclaggio la soluzione più adeguata anche per gli strati di fondazione: la pista esistente, e in genere tutta la struttura aeroportuale, sorge infatti su una zona caratterizzata da strati limo-sabbiosi oggetto di una bonifica eseguita negli anni venti del secolo scorso, ed era quindi attraversata da una serie di drenaggi e pozzetti di dispersione in cemento situati alla quota di sottofondazione. Esistevano inoltre una serie di canalizzazioni per sottoservizi risalenti a varie epoche, e, soprattutto, è stata rinvenuta durante la fase esecutiva una pavimentazione in cls realizzata attorno al 1950, che si trovava, per un tratto consistente, al di sotto del pacchetto in conglomerato della pista esistente.



> LAVORI AEROPORTUALI <



Questo manufatto era infatti stato coperto durante i lavori di allungamento delle pista realizzato negli anni successivi.

Una volta eseguita la bonifica bellica (che ha portato alla scoperta e alla rimozione di quattro ordigni di 100 kg) sono iniziate le operazioni di scarifica e rimozione del conglomerato bituminoso e delle testate in calcestruzzo. Si è quindi proceduto alla scarifica delle lastre in calcestruzzo situate al di sotto del pacchetto di conglomerato bituminoso, e nei punti più critici si è intervenuti con escavatore dotato di martello idraulico. Il materiale è stato quindi rimosso fino ad arrivare ad un quota che a secondo dei punti era compresa fra i -75 e -90 centimetri.

UN IMPORTANTE INTERVENTO DI RICICLAGGIO

Raggiunta la quota prevista si è dunque iniziata la ricostruzione e riprofilatura della pista, mediante

Le WR 2500 S hanno svolto un ruolo chiave sia durante la fase di stabilizzazione a cemento sia in quella in cui è stato realizzato il misto cementato



la realizzazione di uno strato stabilizzato a cemento, con percentuali comprese tra 2,5% e 3%, e con spessori che, a secondo della aree, risultavano tra i 30 e i 50 centimetri. Questa lavorazione ha utilizzato in una parte del tracciato il misto granulare di origine alluvionale presente alla quota di lavoro, mentre nell'altra (cioè quella dove esi-

stavano le lastre in calcestruzzo) il materiale riciclato opportunamente frantumato e ridotto a pezzatura consona al tipo di applicazione. Lo studio del mix design ha permesso ai due materiali (quello naturale e quello riciclato) di raggiungere (e superare) la prestazione di portanza di 80 mPa prevista dal capitolato.

Su questo strato di fondazione ne è stato quindi steso un altro in misto cementato, con cemento al 2,5%, realizzato per 20 centimetri. Dieci centimetri sono stati stesi utilizzando il conglomerato cementizio proveniente dalla demolizione delle pre-esistenti testate rigide, mentre per i successivi dieci è stato impiegato il conglomerato bituminoso proveniente dalle scarifiche della vecchia pavimentazione flessibile.

Si è poi cominciata la posa del pacchetto in conglomerato bituminoso, stendendo uno strato di 18 centimetri di materiale riciclato a freddo, su cui viene poi posata una base di 8 centimetri, il binder per 5 centimetri e infine un tappeto di usura di 4 centimetri (questi ultimi tre strati sono realizzati utilizzando bitume modificato).



> LAVORI AEROPORTUALI <

**DA WIRTGEN GROUP
UN CONTRIBUTO DECISIVO**

Il consorzio Canova ha affidato le lavorazioni specialistiche degli strati di fondazione all'impresa Mestrinaro che ha realizzato la stabilizzazione a cemento e all'impresa Asfalti Piovese per la scarifica delle pavimentazioni esistenti, la realizzazione del misto cementato e dello strato di riciclato a freddo in bitume schiumato. Adige Bitumi provvede invece direttamente alla stesa del pacchetti di conglomerato

bituminoso (come già sottolineato: 8 di base, 5 binder, 4 tappeto di usura) e alla fornitura del materiale dai propri impianti. Un contributo essenziale in termini applicativi è senz'altro stato apportato da Wirtgen Group.

Una fresa W 210, una W 200 e una W 2100 hanno provveduto infatti alla scarifica del pacchetto in conglomerato bituminoso esistente, delle testate e parte della vecchia pavimentazione in conglomerato cementizio presente al di sotto del

pacchetto in conglomerato bituminoso esistente. Due WR 2500 S, due rulli Hamm 3520 e un rullo Hamm GRW 280 hanno provveduto alla realizzazione del misto cementato e dello strato di conglomerato bituminoso riciclato a freddo con bitume schiumato e relativa compattazione.

Per il pacchetto in conglomerato bituminoso l'impresa Adige Bitumi sta invece utilizzando due finitrici Vögele Super 2100-2, un rullo Hamm DV 90 e un GRW 280.



Per la stesa di tutto il pacchetto in conglomerato bituminoso sono stati utilizzati due finitrici Vögele Super 2100-2



> SCARIFICA IN AMBITO URBANO <

Fresare in condizioni critiche

Una W 200 ha provveduto alla scarifica di Piazzale Roma a Venezia dimostrando tutte le sue doti di produttività e maneggevolezza in una situazione applicativa difficile



Piazzale Roma può essere considerato il "terminal" stradale dove confluisce il traffico turistico e il trasporto locale da e per la città di Venezia. Il piazzale è dunque soggetto ad un traffico pesante di auto, e soprattutto di autobus che mettono a dura prova la pavimentazione stradale, specie in quei punti dove sono impegnati nelle curve molto strette. La piazza, grazie al nuovo ed efficiente sistema People Mover, necessitava di una diversa disposizione della viabilità delle aree pedonali, così come di un arredo urbano più consono alla nuova funzione, soprattutto per i consistenti volumi di traffico veicolare e pedonale. Proprio per dare una risposta consona al più impegnativo utilizzo, l'Amministrazione comunale di Venezia ha dunque avviato fin dallo scorso Maggio una serie di lavori che porteranno ad una migliore

fruibilità dello spazio e avranno anche un impatto diretto sul suo decoro; Piazzale Roma è infatti, per molti turisti, la vera e propria porta di accesso alla città.

W 200 AGILE NEL TRAFFICO

L'impossibilità di chiudere al traffico in modo completo Piazzale Roma ha imposto che i lavori di spostamento delle isole per l'attesa degli autobus, la creazione di nuove pedonali e scarifica e rifacimento del tappeto di usura, avvenissero in varie fasi e comunque sempre con la massima accessibilità possibile da parte del traffico veicolare. Il lavoro di scarifica del tappeto di usura sono stati affidati all'impresa Feltrin che ha recentemente acquistato una fresa W 200. La macchina, che può agevolmente fresare spessori di oltre 30 centimetri, è stata sollecitata in questa applicazione sul piano della maneggevolezza, precisione e capacità di muoversi in una situazione in cui la visibilità era un fattore determinante. Come riferitoci dall'operatore, queste doti sono state decisive per il cantiere: "Abbiamo utilizzato la fresa su tratti ridotti, in quanto non si poteva chiudere completamente il piazzale. La capacità della macchina di muoversi con precisione è stata molto importante per eseguire le aree su cui, di volta in volta, era chiamata ad operare. I comandi consentono infatti movimenti molto accurati; una caratteristica che, unita alle dimensioni ridotte per la categoria, e alla eccezionale visibilità, è stata determinante anche ai fini

della sicurezza. Nonostante tutta l'area fosse transennata, l'architettura della macchina mi ha permesso di tenere sotto controllo tutti i punti, per evitare che i pedoni o i veicoli potessero creare situazioni di pericolo".

UNA NUOVA GENERAZIONE DI FRESE

La W 200 e la W 210 (che si distingue per essere dotata di due motori endotermici) sono frese che, nonostante le dimensioni relativamente contenute, fanno parte, a pieno titolo del segmento delle frese stradali di grandi produttività. Entrambi i modelli, progettati completamente ex novo, sono stati pensati per dare una risposta concreta alle necessità di flessibilità, redditività e contenimento dei costi di esercizio. Sia la W 200 che la W 210 offrono una larghezza operativa standard di 2 metri e vantano una profondità di fresatura massima di 33 cm.

Laddove l'utilizzatore ne facesse richiesta la W 200 e la W 210 possono però essere equipaggiati con un gruppo fresante da 1,5 m o addirittura con uno da 2,20 m. Il sistema FCS Light di cambio rapido del rullo consente infatti di eseguire la sua sostituzione, aumentando ulteriormente la flessibilità applicativa dei nuovi modelli. Essendo concepita come fresa ad altissime prestazioni la W 210 si distingue dalla W200 perché dotata di una doppia motorizzazione Cummins particolarmente potente da 500 kW/680 CV. Il contenuto peso operativo di 28.1 tonnellate permette a questa macchina di non essere movimentata nella categoria



> SCARIFICA IN AMBITO URBANO <



dei trasporti definitivi "speciali" dalla normativa. Lo stesso vale per la W 200, che monta invece un motore Cummins da 410 kW/558 CV e pesa 27.1 tonnellate.

W 200: AMPIA GAMMA DI POTENZE E DI REGIMI DI ROTAZIONE

Per ottimizzare ancora di più il consumo di gasolio, la produttività e quindi l'efficienza complessiva la W 200 può essere adattata in funzione dello specifico intervento da eseguire e dispone di ulteriori possibilità di regolazione. L'operatore può infatti scegliere fra tre regimi di funzionamento del motore: 1600, 1800 o 2050 giri al minuto. Il regime più basso consente di richiedere la massima potenza e contenere al minimo l'usura dei denti e il consumo di gasolio. Con il regime di 1800 giri/min si ottengono una resa superficiale ottimale negli interventi di scarifica del tappeto d'usura e una perfetta superficie fresata.

Il regime di 2050 giri/min è previsto invece per gli interventi di fresatura fine, per raggiungere la più alta velocità possibile. In questo modo è possibile raggiungere un avanzamento superiore ai 30 m/min con finiture superficiali di alta qualità.

MASSIMA VISIBILITÀ E COMFORT

La postazione dell'operatore, i comandi e i display di controllo, sono



stati progettati completamente ex novo, così come lo è il sedile regolabile in altezza montato su un braccio girevole. Grazie alla minore larghezza in corrispondenza della piattaforma di guida, che è peraltro montata integralmente su supporti elastici e riduce al minimo le vibrazioni trasmesse all'operatore, la visibilità sul bordo di fresatura e sui cingoli è stata notevolmente migliorata. Un miglioramento che è senz'altro apprezzato dagli operatori specie quando si trovano a lavorare in situazioni complesse quali quelle riscontrate presso il cantiere di piazzale Roma. A migliorare ulteriormente la funzionalità della macchina contribuisce anche il display

di comando del sistema di livellazione Wirtgen LEVEL PRO e il nuovo display di controllo multifunzionale, collocati in posizione ben visibile al centro della postazione di guida. Questi display sono orientabili verso i lati destro e sinistro, in modo che l'operatore abbia sempre sott'occhio le funzioni. Grazie alla nuova architettura e alla nuova seduta, l'operatore può dunque lavorare comodamente e senza affaticamento, avendo sempre tutto sotto controllo. La postazione dell'operatore, i comandi e i display di controllo, sono stati progettati completamente ex novo, così come lo è il sedile regolabile in altezza montato su un braccio girevole.



> APPLICAZIONI SPECIALI <

Wirtgen Group vince la più importante partita di bocce

Una finitrice Vögele Super 800 e un rullo Hamm HD 8VV hanno preparato la pavimentazione per il campionato mondiale di bocce, che si è svolto a Feltre dal 4 al 7 settembre



Lo scorso Settembre (dal 4 al 7) Feltre ha ospitato il campionato mondiale di bocce, un evento paragonabile, per importanza, solo ai Giochi Olimpici, che peraltro non accolgono ancora questo sport fra quelli ufficialmente riconosciuti.

Il numero di paesi partecipanti e le stringenti caratteristiche necessarie allo svolgimento dell'evento agonistico, richiedevano una struttura coperta di grande luce libera, capace di ospitare più competizioni contemporaneamente.

Il comitato promotore ha individuato nello stadio del ghiaccio un'infrastruttura ideale, sia perché rispondeva alle succitate caratteristiche, sia perché, grazie ai suoi 2300 posti a sedere, permetteva ad un adeguato numero di spettatori di seguire le varie competizioni.

UNA PAVIMENTAZIONE MOLTO SPECIALE

Nonostante la struttura risultasse ideale per caratteristiche architettoniche, ubicazione e capacità di accoglienza, rimaneva il problema di come adattare la platea in calcstruzzo su cui poggia il ghiaccio, che nel frattempo era stato sciolto per il termine della stagione. Le bocce a livello agonistico richiedono infatti che il terreno di gioco sia costituito da una speciale sabbia che deve avere un spessore di circa due centimetri. Questa imprescindibile caratteristica era però l'unico punto in cui la struttura esistente

> APPLICAZIONI SPECIALI <

te necessitava di un intervento sostanziale. La platea in calcestruzzo, all'interno della quale sono annegate le serpentine refrigeranti necessarie alla formazione e al mantenimento dello strato di ghiaccio, ha una finitura liscia e quindi non si prestava ad essere ricoperta dallo strato di sabbia necessario a creare i campi da bocce. Vi erano infatti due ordini di problemi: uno legato all'attrito in quanto lo strato di sabbia sarebbe risultato scivoloso, e l'altro legato ad un problema di rumore.

Le bocce nel cadere avrebbero infatti creato inevitabilmente un forte rimbombo all'interno della struttura coperta; un fastidioso problema, tanto per il pubblico quanto per i tecnici delle varie televisioni che avrebbero seguito l'evento. Scartata ovviamente ogni ipotesi che prevedesse soluzioni permanenti (una settimana dopo il termine del mondiale è infatti cominciata nuovamente la stagione di normale attività dello stadio del



ghiaccio) il comitato organizzatore ha accolto la soluzione elaborata dall'impresa appaltatrice dei lavori, Costruzioni 3 B.

L'impresa ha infatti proposto di posare un telo geotessile ad alta resistenza su tutta la superficie; su questo si sarebbe quindi steso uno strato di 7 cm di misto cementato (con cemento al 10%) che, poggiando sul telo geotessile, non si sarebbe così potuto in nessun modo attaccare alla superficie in calcestruzzo sottostante.

Lo strato di misto cementato avrebbe altresì avuto funzione di isolare il telo stesso dagli effetti del calore dello strato di conglomerato bituminoso che si sarebbe steso sopra di esso, così da creare il necessario grip e le condizioni di fono assorbimento richieste.

UNA SUPER 800 PROTAGONISTA DEL LAVORO

Sebbene l'idea di separare lo strato di conglomerato bituminoso dal telo geotessile attraverso uno strato

di 7 centimetri di misto cementato, avesse messo al riparo la platea in calcestruzzo da qualsiasi potenziale danno provocato dallo scioglimento del materiale polimerico del telo geotessile, rimaneva il problema di come provvedere al trasporto e alla stesa del materiale.

La platea in calcestruzzo era infatti progettata per sostenere un carico massimo di 1.500 kg al metro quadrato, che non consentiva l'impiego di pale gommate e soprattutto finitrici e rulli di grandi dimensioni. Anche in questo caso la soluzione è stata offerta dalla Costruzioni 3 B che disponeva di pale cingolate compatte con catenarie in gomma per il trasporto del materiale sulla pista, di un rullo HD 8VV, e ha noleggiato una finitrice Vögele Super 800 per provvedere alla stesa.

Rullo e finitrice si sono dimostrati ideali e risolutivi; la finitrice, oltre a non superare il carico massimo consentito, ha garantito una stesa di qualità ed altresì permesso una manovrabilità preclusa (specie negli angoli) a qualsiasi altro tipo di macchina, mentre l'HD 8, con un peso di soli 800 chili per asse, ha consentito comunque un'adeguata compattazione del materiale.

Il lavoro, svoltosi in Luglio, si è concluso in due giorni ed è risultato di grande qualità in quanto a rispondenza con le caratteristiche richieste e alla perfetta planarità delle superfici.

Intervistato per dare una sua valutazione della Super 800 Johnny Bortolussi, titolare della Costruzioni 3 B, ci ha detto: "La Super 800 ha tutte le caratteristiche delle macchine che fanno parte della fascia alta della gamma. Definirla una piccola finitrice è riduttivo, questa infatti è una grande finitrice di piccole dimensioni. Il banco e la controllabilità di tutte le funzioni credo siano gli aspetti decisamente più interessanti, perché le consentono davvero di affrontare stese impegnative, quali quelle da noi realizzata presso lo stadio del ghiaccio di Feltre".



> INCONTRI <



CAMS entra nella squadra di Wirtgen Macchine



Lo scorso Gennaio la CAMS di Castel San Pietro (BO) è entrata a far parte dell'organizzazione di vendita e assistenza Wirtgen Macchine, coprendo un territorio importante per dimensioni e presenza di clienti



L'Ing. Marco Trentini, direttore tecnico della CAMS

CAMS è un'azienda da anni specializzata nell'assistenza delle macchine stradali e può quindi vantare un lunga esperienza di carattere tecnico e commerciale. Nel quadro del miglioramento del servizio della rete dedicata al postvendita, Wirtgen Macchine ha scelto CAMS come partner strategico per coprire le esigenze relative al servizio postvendita, in una zona che si estende per tutta l'Emilia Romagna e nelle Marche fino a Pesaro. Per conoscere meglio questo nuovo membro della squadra di Wirtgen Macchine abbiamo intervistato l'Ing. Marco Trentini, direttore tecnico dell'azienda.

CAMS è un nome relativamente nuovo per il settore delle macchine stradali, ma molti dei volti dell'azienda sono ben conosciuti dagli utilizzatori e le imprese. Come spiega questa apparente contraddizione?

“La spiegazione è semplice, ed ha a che fare con la storia professionale dei soci e di alcune figure chiave della struttura commerciale e tecnica dell'azienda. La maggior parte di noi proviene infatti dalla Bitelli ed ha dunque maturato una considerevole esperienza nel mondo che ruota intorno alle costruzioni stradali. Bitelli, quando esisteva, faceva la parte del leone sul mercato italiano ed ha rappresentato per tutti noi un'ottima palestra sul piano tecnico-applicativo, così come su quello della profonda conoscenza del mer-

cato e dei suoi protagonisti. Quando Bitelli è passata di mano, ha cominciato a disperdersi l'enorme capitale umano che aveva consentito il suo successo; un gruppo, cioè quello che oggi guida l'azienda, però decise di unirsi e di continuarne il proprio percorso nel settore stradale. Questa decisione ci ha poi portato a rilevare la Tem, azienda che si era distinta per l'ottimo prodotto di nicchia nel settore della frantumazione, con particolare attenzione al riciclaggio di materiali quali il vetro, e quindi a fondare la CAMS. Oggi CAMS è dunque composta da un settore industriale e uno che si occupa esclusivamente dell'assistenza delle macchine stradali”.

Come è avvenuto l'incontro con Wirtgen Macchine?

“Credo sia stata una scelta inevitabile da entrambe le parti. Noi eravamo alla ricerca di un partner che ci permettesse di raggiungere una più ampia fetta di mercato, e Wirtgen Macchine intendeva migliorare il servizio offerto ai propri clienti, all'indomani dell'uscita di scena della struttura che precedentemente seguiva le zone a noi oggi affidate. Da queste reciproche esigenze è nato un incontro che, credo, abbia davvero titolo e caratteristiche per avere successo”.

Quale la sua opinione sulla gamma prodotti offerti da Wirtgen Group?

“Ritengo che la gamma offerta da Wirtgen Group, specie per quanto concerne frese, stabilizzatrici, finitrici e rulli, possa davvero vantare una superiorità tecnologica. Lo dico da ingegnere e, forse ancora di più, da tecnico che ha maturato la propria esperienza professionale in quello che in Italia è stato per molti anni il più forte concorrente di Wirtgen. I prodotti Wirtgen Group sono frutto di grande esperienza sul campo e della continua ricerca di soluzioni tecnologiche di avanguardia. Il Gruppo è poi ancora saldamente in mano alla famiglia, ed è molto concentrato sull'aspetto industriale

senza disperdersi o essere condizionato da motivazioni di carattere squisitamente finanziario, come è capitato in altre realtà. Questa forte focalizzazione sul prodotto finisce per avere un rilievo commerciale, perché è percepito dagli utilizzatori come valore aggiunto”.

Quali le vostre prospettive e strategie per affrontare il mercato dell'assistenza?

“Bisogna anzitutto sottolineare come il mercato delle macchine stradali stia subendo le conseguenze determinate da un forte rallentamento degli investimenti. Credo, tuttavia, che per quanto riguarda l'assistenza esistano dinamiche interessanti, specie per quanto concerne le zone che ci sono state assegnate. L'importante è comprendere le reali e mutate esigenze dei clienti e proprio su questo aspetto intendiamo puntare. Grazie alla nostra esperienza, e al personale tecnico di cui disponiamo, possiamo offrire un servizio di qualità. Abbiamo innanzitutto messo a punto una mappatura del mercato e creato un data base che ci permetterà di monitorare l'area in cui dobbiamo operare, in modo da conoscere meglio anche quei clienti che non abbiamo ancora raggiunto direttamente. Da una stima ancora in corso di perfezionamento, nelle province che dobbiamo curare, operano più quattrocento grandi macchine di Wirtgen Group. Come abbiamo sempre fatto, continueremo ad offrire un servizio in grado di risolvere tanto i problemi della grande impresa che opera sulla rete autostradale quanto quelli dell'utilizzatore che opera solo a livello locale e provinciale”.

Come siete organizzati sul territorio?

“La sede di Castel San Pietro è attrezzata per qualsiasi tipo di intervento, ma puntiamo soprattutto sulla nostra flotta di cinque officine mobili. L'esperienza maturata in anni di lavoro ci ha infatti insegnato che, nel settore stradale, il fattore tempo è un aspetto ancora più cruciale: la capacità di dare un servizio di qualità in tempi rapidi fa davvero la differenza per il cliente. Puntiamo anche sull'aspetto diagnostico delle macchine e quindi sulla manutenzione preventiva. E' un'attività che, oltre a fornire un vero valore aggiunto per i clienti, evitando costosissimi fermi macchina in cantiere, permette una migliore programmazione degli interventi e della vendita delle parti di ricambio”.



> INCONTRI <

Deutsche Leasing

Deutsche Leasing, partner globale del Wirtgen Group



Deutsche Leasing Italia è il partner di riferimento di Wirtgen Macchine e offre un supporto finanziario per tutta la gamma dei prodotti di Wirtgen Group. Ne abbiamo parlato con Marco Brivio e Stefano Mazzantini

Il finanziamento per l'acquisto di nuove macchine è uno degli aspetti che le imprese guardano sempre con grande attenzione. Grazie alla partnership globale tra Wirtgen Group e Deutsche Leasing, Wirtgen Macchine può offrire ai propri clienti condizioni di leasing vantaggiose e garantite da un nome "solido", che opera in ventidue paesi nel mondo. Per saperne di più abbiamo incontrato Deutsche Leasing Italia nelle persone di Marco Brivio, Direttore Commerciale e Marketing e Stefano Mazzantini, Funzionario Commerciale, che si occupa in modo specifico del settore stradale.

Cosa c'è dietro Deutsche Leasing?

"Al contrario delle apparenze, Deutsche Leasing non ha nulla a che vedere con Deutsche Bank essendo in realtà posseduta e controllata dalle Casse di Risparmio Tedesche (Sparkassen) che nel loro complesso costituiscono il cosiddetto Finanzgruppe. Le Sparkassen sono una realtà molto solida, storicamente radicata nel territorio tedesco e che, al contrario di altri istituti finanziari, non hanno in portafoglio titoli di Paesi a rischio. Questa solidità, unitamente alla capacità di analizzare e comprendere i diversi mercati in cui opera, fa di Deutsche Leasing la pri-

ma società di leasing in Germania e tra le prime cinque in Europa".

Perché Wirtgen Group ha scelto Deutsche Leasing per offrire ai propri clienti servizi finanziari?

"L'accordo quadro stipulato con Deutsche Leasing permette a Wirtgen Group di offrire alla propria clientela soluzioni finanziarie in ben ventidue paesi nel mondo. Questa intesa nasce dall'esigenza di Wirtgen Group di collaborare con un partner che sia in grado di valutare e gestire i rischi in aggiunta a tutti gli aspetti che riguardano il finanziamento dei propri prodotti. La forte partnership con Wirtgen Group, è in sostanza guidata dall'idea che ciascuna delle due società si occupi di quello che sa fare meglio: Wirtgen Group di progettare, costruire e distribuire macchinari destinati alle costruzioni stradali, Deutsche Leasing di valutare i rischi connessi alla concessione e alla gestione dei leasing. Detto questo, è necessario però sottolineare come il nostro sia un vero e proprio lavoro di squadra, che presuppone un continuo scambio di informazioni e la messa a punto di strategie comuni, mirate a incrementare le reciproche quote di mercato al fine di servire al meglio i clienti. Bisogna inoltre evidenziare che Wirtgen Group è partner in esclusiva di Deutsche Leasing per i macchinari destinati alle costruzioni stradali".

Questa esclusività reciproca obbliga i clienti a scegliere Deutsche Leasing?

"Assolutamente no: il cliente può scegliere la società di leasing o la forma di finanziamento che preferisce; ma se ci consentite la battuta, a conti fatti trova in noi la soluzione più completa e vantaggiosa. L'unico automatismo che esiste è quello per cui, ogni qual volta il cliente intenda ricorrere al leasing, questo viene segnalato dalla filiale di riferimento di Wirtgen Group a quella di Deutsche Leasing. Peraltro questo spiega il motivo per cui noi non abbiamo una rete di vendita fatta di "agenzie" o di "segnalatori": la nostra connessione con il mercato è infatti Wirtgen Group".

Quali i vantaggi del cliente italiano che si rivolge a voi?

"Deutsche Leasing si presenta come una fonte finanziaria alternativa alle tradizionali banche del cliente. Questo aspetto si evidenzia soprattutto nell'attuale contesto econo-

mico laddove spesso i clienti trovano più che mai difficoltà ad ottenere linee di credito sufficienti e necessarie a sostenere il proprio business. Deutsche Leasing ha inoltre una precisa capacità di analisi delle reali potenzialità dell'impresa conoscendo a fondo il settore delle costruzioni stradali grazie alla collaborazione con Wirtgen Group. Le nostre valutazioni vanno oltre il tradizionale studio dei bilanci e prendono in considerazione anche altri parametri, quali ad esempio la qualità e valore nel tempo delle macchine commercializzate da Wirtgen Group e l'impatto del portafoglio lavori dei clienti. In momenti come questi, dove anche imprese di provata solidità soffrono per lo "stallo" delle commesse pubbliche piuttosto che per la difficoltà nel recuperare crediti presso varie amministrazioni, trovare una possibilità di dialogo altrimenti difficile è un valore aggiunto. C'è inoltre un dato che meglio di altri indica quanto i clienti di Wirtgen Macchine abbiano compreso questa dinamica; la penetrazione di Deutsche Leasing Italia nelle vendite di Wirtgen Macchine è passata dal 28% del 2010 al 50% alla fine dello scorso mese di Settembre 2011. Tutto ci fa pensare che entro la fine del corrente anno stipuleremo contratti per circa 10 milioni di Euro. Un risultato che, per quanto riguarda Wirtgen Group, ci pone come la filiale Europea di riferimento, con la miglior performance raggiunta".

Quali sono gli strumenti che offrite ai vostri clienti?

"Al contrario di altre società, offriamo tanto il leasing finanziario quanto quello operativo. Entrambe le soluzioni presentano dei vantaggi, che ovviamente dipendono da una valutazione che solo il cliente può fare. Ad oggi notiamo che il leasing finanziario, che più identifica la volontà del cliente di diventare proprietario del bene, è preferito da oltre il 98% dei nostri clienti. Fatto salvo che seguiamo le valutazioni e le scelte del cliente, riteniamo che in una situazione di mercato quale quella attuale il leasing operativo permetta una maggiore flessibilità, consentendo alle imprese una migliore gestione dei propri flussi di cassa. In ogni caso, e indipendentemente dallo strumento scelto dal cliente, siamo davvero convinti che la nostra partnership con Wirtgen Macchine offra le soluzioni più vantaggiose".

Da sinistra: Stefano Mazzantini, Mario Spinelli e Marco Brivio



> COMPATTAZIONE <



Con il nuovo rullo gommato GRW 280, Hamm fissa i nuovi standard per questo genere di macchina e allarga ulteriormente la propria gamma

GRW 280 al vertice della categoria



do. Il GRW 280 è invece dotato di un solo sedile che, insieme alla consolle, può ruotare e scorrere lateralmente fino ai bordi esterni della cabina. Importanti miglioramenti sono stati apportati anche ai comandi: la regolazione della velocità infatti non dipende più dal pedale dell'acceleratore; traslazione e direzione, come già avviene per la serie dei rulli tandem, sono ora regolate mediante un joystick, che offre un comfort maggiore all'operatore. Nella serie precedente i cilindri idraulici per la regolazione dell'assetto delle sospensioni anteriori sporgevano dal telaio ostruendo la visuale. Sul nuovo GRW 280 questi ingombranti elementi sono stati invece sostituiti da due bracci oscillanti posizionati tra le ruote anteriori, così da occupare meno spazio e risultare invisibili all'operatore. Grazie alla nuova trasmissione idrostatica dell'asse posteriore la velocità di marcia è aumentata, mentre il potente impianto con freni a disco assicura arresti precisi in tutta sicurezza, anche in condizioni di massimo peso. Il joystick sensibile permette una regolazione precisa della velocità, assicurando frenata e accelerazioni morbide e uniformi.

Anche gli interventi sul rullo sono stati resi più semplici; tutti i punti di manutenzione sono infatti posizionati sul lato destro del motore e sono ben illuminati dalle luci della cabina per consentire l'ispezione del gruppo propulsore, anche di notte. Indipendentemente dal peso, il rullo gommato GRW 280 ha un'altezza che rimane sempre sotto i 3 metri, semplificando così i trasporti con il rimorchio a pianale ribassato ma consentendo anche gli interventi sotto ponti ed altre strutture aggettanti.

I rulli gommati, che ricordiamo sono a tutti gli effetti rulli statici che possono variare la capacità di compattazione attraverso la regolazione della pressione degli pneumatici, sono macchine la cui importanza a volte non è ancora completamente compresa in Italia. Il rullo gommato ha infatti l'importante funzione di chiudere e sigillare gli strati in conglomerato bituminoso e di svolgere un ruolo simile anche per quelli in misto cementato e quelli stabilizzati a calce o riciclati a freddo.

UN PROGETTO INNOVATIVO

Il nuovo rullo gommato è un rullo zavorrabile fino a 28 tonnellate di peso, ed è una macchina completamente ridisegnata rispetto alla serie precedente. Il GRW 280 è disponibile in diverse versioni di peso (10, 12, 16, 20, 24, 28 tonnellate) perché può essere zavorrato in varie configurazioni. La struttura offre infatti ampi vani di zavoratura posizionati tra gli assi e il telaio a ventaglio aperto verso il basso. I vani sono stati studiati per essere facilmente riempiti con acciaio o calcestruzzo con l'ausilio di un carrello elevatore. In questo modo il peso complessivo del GRW 280 può variare da 10 a 28 tonnellate, adeguandosi a qualsiasi

utilizzo. Questo sistema di posizionamento della zavoratura consente di distribuire in modo omogeneo il peso sull'asse anteriore e posteriore, indipendentemente dal carico portato. Nonostante l'estrema variabilità della zavoratura, le dimensioni esterne del GRW 280 sono uguali per tutte le versioni, così come la nuova cabina. Questo importante componente rappresenta del resto un significativo passo avanti rispetto alla versione precedente in termini di comfort e di visibilità. L'architettura è completamente nuova ed oggi offre all'operatore una visuale migliore in tutte le direzioni, così come una più razionale distribuzione dello spazio interno. Nei modelli precedenti la libertà di movimento era infatti limitata dalla presenza di due sedili, due volanti e due quadri di coman-





Con il sopraggiungere dei mesi invernali arrivano anche le manutenzioni e quindi la campagna invernale sulle parti di ricambio originali Wirtgen Group



> MANUTENZIONI PROGRAMMATE <

Inverno, tempo di manutenzione



miare tempo sul fermo macchina, aumentando la produttività e la redditività. Il sia pur celere servizio ricambi Wirtgen Macchine non può infatti competere con i vantaggi che derivano dall'aver a disposizione a stock un pezzo e dalla possibilità di provvedere immediatamente alla sua sostituzione. Per aderire alla promozione è sufficiente prendere contatto direttamente con l'ufficio ricambi o con il concessionario Wirtgen Macchine di zona.

I mesi invernali sono quelli dove le imprese intensificano le manutenzioni programmate e preventive del proprio parco mezzi. Il servizio ricambi di Wirtgen Macchine anche quest'anno offre una campagna invernale mirata e caratterizzata da interessanti sconti, che permettono a tutti gli utilizzatori di acquistare parti originali a prezzi vantaggiosi rispetto al listino. L'offerta si riferisce ad un'ampia serie di codici, ma si concentra soprattutto su quelle parti che sono più facilmente soggette a consumo o usura.

GRANDE QUALITÀ A PREZZI COMPETITIVI

Per la gamma Wirtgen la promozione riguarderà filtri, cinghie, pattini, nastri, rulli per nastri.



Per la gamma Vögele sarà estesa a filtri, kit banco, tamper, coclee, pattini e le parti di usura del convogliatore. Per la gamma Hamm comprenderà filtri, pneumatici, tamponi, ugelli, pompa acqua e raschiatori mentre, per la gamma Kleemann, i kit antiusura per frantoi a urto ed altre parti soggette a consumo. La promozione, oltre ad essere assai conveniente sul piano economico, permette alle imprese di fare scorta di tutte quelle parti di usura che, prima o poi, devono essere sostituite. Disporre di questi importanti componenti significa rispar-

I VANTAGGI DEGLI ORIGINALI

I ricambi originali a marchio Wirtgen Group sono specificatamente progettati e costruiti per essere impiegati sui prodotti della gamma e permettono dunque di ottenere le migliori prestazioni ed una maggiore durata. Come l'esperienza diretta di molti utilizzatori conferma, i presunti risparmi conseguibili attraverso l'acquisto di parti non originali si traducono spesso in minore durata, usura anomala se non addirittura la forte compromissione dell'operatività della macchina. Con la campagna invernale, i pezzi originali diventano dunque ancora più vantaggiosi, anche dal punto di vista del prezzo d'acquisto. Come già sottolineato, l'offerta consente inoltre a tutti gli utilizzatori di provvedere a creare un piccolo stock di parti di consumo, che saranno disponibili quando necessario.





Lo scorso settembre si sono svolti a Ludwigshafen, sede del nuovo stabilimento Vögele, i Wirtgen Group TECHNOLOGY DAYS, l'evento che ha portato 3500 clienti da tutto il mondo e ha visto la partecipazione di una delegazione di oltre 130 tecnici ed utilizzatori italiani

IN MOVIMENTO

Periodico d'informazione di Wirtgen Macchine Srl

Sede e Amministrazione

Wirtgen Macchine Srl
Via delle Industrie, 7
20082 Noviglio (MI)

Tel. 02.9057941 - Fax 02.90579490
e-mail: wirtgen_com@wirtgen.it

Direttore Responsabile

Lucio Garofalo

Coordinamento Editoriale

Marina Capocelli

Segreteria di Redazione

Tiziana Russo

Progetto Grafico e Impaginazione

Cecilia Alvarez

Stampa

Grafiche Bazzi Moretti SpA
Via Console Flaminio, 1 - 20134 Milano

Copyright© 2009 Wirtgen Macchine Srl

ISCRIZIONE REGISTRO NAZIONALE
DELLA STAMPA

N° 435 DEL 13 LUGLIO 2001
TRIBUNALE DI MILANO

Informativa ai sensi dell'art. 13
del D.Lgs 196/2003

La informiamo che Wirtgen Macchine Srl tratta i Suoi dati personali al solo fine della fornitura del periodico d'informazione "IN MOVIMENTO". Il trattamento dei suoi dati verrà effettuato in parte con supporti cartacei ed in parte con strumenti elettronici nel rispetto delle misure di sicurezza previste dallo stesso D.Lgs 196/2003 ed il trattamento sarà improntato ai principi di correttezza, liceità e trasparenza per assicurarne la riservatezza e la tutela dei diritti dell'interessato.

Il conferimento dei dati di cui sopra è facoltativo. In qualsiasi momento Lei potrà disdire la fornitura di tale periodico, rivolgendosi, gratuitamente, al Responsabile del trattamento dei dati nelle modalità elencate qui di seguito. Le ricordiamo inoltre che Lei gode dei diritti di cui all'art.7.

Il Titolare del trattamento dei dati personali è la Wirtgen Macchine Srl nella persona del suo Legale Rappresentante, con sede a Noviglio (MI) in Via delle Industrie, n. 7 - Tel. 02/9057941 Fax. 02/90579490; Responsabili dello stesso sono il Sig. Roberto Boceda e la Sig.ra Katia Grubar e gli incaricati al trattamento dei dati sono gli uffici di Wirtgen Macchine Srl da essi preposti.

Per esercitare i diritti previsti all'art. 7 del Codice sulla Privacy, l'interessato dovrà rivolgere richiesta scritta a:

Wirtgen Macchine Srl
Via delle Industrie, 7 - 20082 Noviglio (MI)
Tel. 02.9057941 - Fax 02.90579490
e-mail: rboceda@wirtgen.it - kgrubar@wirtgen.it

> AZIENDA <

TECHNOLOGY DAYS 2011: ANCORA UN GRANDE SUCCESSO



Quest'anno il significato della manifestazione era particolarmente sentito, in quanto cadeva nel cinquantenario della fondazione dell'azienda. Per l'occasione è stata organizzata una mostra storica e pubblicato un libro celebrativo che descrive le tappe che hanno portato l'idea visionaria di Reinhard Wirtgen a trasformarsi nel Gruppo che oggi svolge il ruolo di protagonista nel mercato mondiale dei macchinari per le costruzioni stradali.

UNA NUTRITA DELEGAZIONE ITALIANA

Nonostante il difficile momento di mercato, i rappresentanti di imprese, amministrazioni e della rete dei concessionari italiani hanno voluto essere presenti in modo marcato.

Ormai il TECHNOLOGY DAYS è un appuntamento a cui guardano con grande interesse tutti i clienti di Wirtgen Group. Oltre infatti a servire come occasione di approfondimento tecnico come possibilità di vedere in azione un ampio spettro degli oltre quattrocento modelli della gamma, il TECHNOLOGY DAYS è una vera e propria festa che celebra la tecnologia Wirtgen Group e unisce per due giorni utilizzatori e tecnici che provengono da tutto il mondo, permettendo e favorendo lo scambio di opinioni ed esperienze.

L'evento, che non ha davvero paragoni tra i produttori di macchinari dedicati alle costruzioni per la regolarità della sua programmazione e l'efficientissima organizzazione, è una vetrina spettacolare per la produzione e vede sempre l'assidua presenza dei titolari Jürgen e Stefan Wirtgen.



Il numero dei partecipanti e l'interesse hanno peraltro dimostrato che, nonostante la situazione contingente, il nostro mercato presenta ancora spunti importanti e resta comunque uno dei più vivaci d'Europa.

L'Italia ha del resto svolto un ruolo strategico fin da quando il Gruppo mosse i primi passi fuori dalla Germania sia in termini commerciali, sia perchè ha permesso la sperimentazione e la messa a punto di nuove tecnologie.

I partecipanti, oltre ad osservare di persona il livello qualitativo dei processi produttivi del nuovo stabilimento, hanno avuto la possibilità di approfondire un ampio spettro di tematiche, trattate in diversi seminari organizzati per questo, ormai consueto ma sempre speciale evento.



Per maggiori informazioni: Wirtgen Macchine Srl - Via delle Industrie, 7 - 20082 Noviglio (MI) -
Tel. 02.9057941 - Fax 02.90579490 - e-mail: wirtgen_com@wirtgen.it