



L'edizione 2019 della Fiera dedicata al sollevamento e al trasporto eccezionale ha mostrato un'ampia rassegna di rimorchi dedicati al trasporto stradale che eccede in peso o dimensioni. Intanto il Salone pensa a un trasloco.

Dopo l'abuffata primaverile del Bauma 2019 e in attesa dell'anno nuovo con altre fiere internazionali **l'unica occasione di peso resta il Gis di Piacenza**, che dopo dieci anni ha trovato una sua convincente personalità. Tanto effervescente e ampia come presenze che già si parla di un suo trasferimento nella vicina fiera di Parma, a causa dell'evidente saturazione di tutti gli spazi espositivi, a cominciare da quelli destinati ai parcheggi dei visitatori. Premesso questo, su 35mila metri quadrati sono dati appuntamento oltre 300 espositori e hanno visitato la fiera più di 11mila visitatori. Numeri di peso che seppure in un contesto nazionale non positivo mostrano come la fiera piacentina – giunta alla 7° edizione e organizzata dalla nascita da Fabio Potestà e dal suo Gruppo Mediapoint – sia diventata un punto di riferimento per il settore per i mercati del Sud Europa, del Nord Africa. E gli espositori sembrano soddisfatti.



"Dopo dieci anni il Gis ha ottenuto la sua giusta collocazione", dichiara Giovanni Monti della Cometto. "Qui si può **fare il punto sui trasporti stradali di mezzi ingombranti**, su quelli su semoventi e in più ci si è allargati alla logistica portuale e non solo". Certo l'Italia resta il fanalino di coda ma in un settore ad altissimo valore. "Entrati da pochi anni nell'orbita di Faymonville", prosegue Monti, "adesso possiamo avere una visione completa del comparto. Prima di tutto si deve precisare che la capogruppo ha avuto l'anno scorso il suo migliore anno per vendite e commesse. Con noi si è aperta al mondo, mentre da sola era più localizzata in Europa. Adesso ha aperto la sede principale a Jacksonville in Florida. In generale l'ambito delle commesse in Italia riguarda i lavori legati ai trasporti eccezionali della Fagioli, alla Fincantieri per navi da crociera, navi militari come le fregate per il controllo delle coste e sommergibili (venduti a vari paesi del mondo) e ad altri cantieri navali specializzati in yacht. Poi c'è il settore del gas con il trasporto, soprattutto in Arabia, di gassificatori o sistemi di liquefazione del gas, infine quello dello spazio con i lanciatori di satelliti per le varie agenzie spaziali del mondo". Non da meno resta importante il comparto eolico con sistemi per il trasporto di piattaforme off-shore da piazzare in mezzo al mare". L'usato invece è un mercato stanco e saturo per l'Europa. Di solito ha pochi anni (cinque di media) e quindi costa, ma il suo prezzo non viene riconosciuto. "È legato alla sostituzione dei mezzi per adeguarsi alle nuove regolamentazioni in fatto di portate per asse su strada o alla sicurezza. Ma sono ambiti anche questi oramai definiti e novità non ve ne sono all'orizzonte", conclude Monti.



Come Faymonville era esposto al Gis un MegaMax ideato per **trasportare carichi più elevati**, ha il pianale rinforzato alto solo 225 mm, gli assai a pendolo per aumentare la manovrabilità, la piattaforma estensibile fino a 11.550 mm, collo di cigno staccabile a supporto esterno (AT), per il carico frontale, che permette una minore lunghezza totale della combinazione, e la fossa posteriore su un tandem di assai più compatto per migliorare il posizionamento degli escavatori. Pesa 13.200 kg e ha una portata utile di 35.800 kg. Ciascun asse porta 24.000 chili e 25.000 è la portata sulla ralla. Fra gli optional troviamo allargatori a bandiera, tavole laterali pieghevoli, fosse per ruote sul collo, pianale a doppie travi allungabile. Come sistema sterzante può montare gli assi idraulici, quelli oscillanti o la nuova sospensione indipendente Twin Axle II con escursione da -70 mm e + 245 mm. Come Cometto era esposto il modulo Mspe Evo 3 a 4 assi con carico per assale fino a 70 ton (a 80 km/h) con controllo elettronico della trazione anti-pattinamento, sterzata elettronica con sospensioni dual-link. Ha una tara di 17.800 kg e una portata utile di 220.900. Ricca la dotazione di accessori fra distanziali, ralle e cabine di

guida. È lungo 5.600 mm con interassi da 700 mm.

Allo stand Nooteboom era in mostra il **piano ribassato a 4 assi collo d'oca** OSDS 50-04V, prodotto nel nuovo stabilimento di Wijchen. Specializzato nel programma OSDS (semirimorchi a pianale ribassato) che permette di trasportare carichi molto importanti pur avendo una massa a vuoto di appena 8,5 ton. È estensibile fino 19,5 metri con specifiche adatta al nostro mercato. Per cui con una capacità tecnica di 50 ton a 80 km/h, un carico utile di 39 ton, 2 assi sterzanti, sospensioni pneumatiche, gomme 205/65 R 17,5. E con il collo d'oca (ha uno spessore di 185 mm) da 18 ton più corto per adattarsi meglio ai trattori 4x2, con gli angoli smussati e le sponde laterali in lega leggera. Dal suolo è alto 730 mm e la vasca è lunga 9.630. È dotato di coppie di allargatori scorrevoli da 250 mm. L'altezza ralla è di 1.145 mm, lo sbalzo posteriore è lungo 1.260 mm. L'angolo di sterzata è di 20°. La lunghezza dopo il collo d'oca va da 9 a 16 metri con passi da 50 cm. Gli assali sono Saf con gomme 245/70 17.5.

Goldhofer ha portato tre mezzi e promosso sempre la collaborazione con la mantovana CarpenCar per la parte legata ai lavori di officina e di assistenza in garanzia. Lo Stz VP8 a 8 assi con assi a pendolo con escursione da 600 mm e massimo angolo di sterzata di 60° è lungo 20.445 mm con la fossa in coda larga 680 e lunga 6.680 mm. Ha una portata su asse di 12 ton e una massa su ralla di 28,9 a 40 km/h. Il pianale di carico da 2.550 mm arriva a 2.990. L'Stz VP2A con tandem posteriore ha una portata per assale di 12 ton, una massa su ralla di 20 a 80 km/h. È lungo in totale 13.750 mm con la zona di carico da 11.500 mm (7.100 mm più 4.400). E infine lo Mpa 4 con zona di carico da 14.100 mm (9.000+5.100 mm) e il modulo a 4 assi THP/ET da 23 ton per asse a 10 km/h con tara di 10,4 ton e larghezza da 2.500 a 2.750 mm. Ha un angolo di sterzata di 60°.



Ancora dalla Germania, ma dalla Bassa Baviera, e per la prima volta arriva a Piacenza il costruttore Meusburger che con una produzione annuale di 1.750 mezzi resta una delle medio aziende più grandi d'Europa. Ha esposto un mezzo a 2 assi con piano ribassato telescopico, culla per braccio escavatore e collo d'oca reversibile. Ha una tara 13.800 e un peso tecnico di 42.000 kg. Il piano è lungo da 6.700 mm fino a 12.350, la parte sugli assali 2.800 mm e l'altezza da terra è di 300.

Fra gli italiani Bertoja ha esposto tre veicoli. Un **carrellone per trasporto vagoni ferroviari o tram** con doppi piani anteriori mobili tipo SD 38RPUI per il trasporto anche di benne o escavatori che hanno bisogno di più spazio in lunghezza in testata e binari in coda (maschio e femmina sul pianale) per la salita dei vagoni. È

lungo 13.840 mm e ha una portata lorda di 38.000 kg, con tara è di 8.500 chili. Un centinato con la livrea blu Petra tipo Sr 38RSPL PI da 23.900 chili di portata con centina e 25.480 senza con vasca da 4.850 mm. E un terzo carrellone basso con una particolare nuova verniciatura a spruzzo sul pianale antiscivolo e gommata tipo SD 38RPUL da 29.500 chili di portata e 8.500 di tara. Ha una altezza utile di carico di 900 mm e una vasca ribassata da 9.700 mm.

De Angelis ha presentato la nuova generazione di trailer della gamma Flat-Scopic in acciai Ssab dedicati ai trattori a ralla bassa 4x2. Il modello 3S390F-T ha una portata tecnica di 42 ton, una tara di 8 ton. In fiera anche un 4 assi 4S42 della gamma G-Light con la centina elettro-idraulica a 4 cilindri con tetto apribile Versus che offre la possibilità di circolazione su strada da 4.10 a 4,30 metri di altezza. A chiudere la presenza degli italiani l'allestitore piemontese Rigaud ex partner della Cometto, dal 1993, che dal 2006 si è specializzata in rimorchi per trasporti pesanti. In fiera con un 5 assi e un rimorchio a 3.

Infine i mezzi Yalcin direttamente dalla Turchia i trailer sono importati dalla lombarda Kita (nata nel 2011 e con sede a Guanzate). Il marchio turco Yalcin Trailer nasce nel 1978, e si occupa della produzione di **semirimorchi carrelloni per trasporti eccezionali** e trasporto macchine operatrici, con combinazioni da 2 a 10 assi. Il 60% della produzione viene esportata in 39 paesi, in 4 diversi continenti. Nei veicoli vengono applicati diversi sistemi di sospensione, come doppia leva indipendente, pala oscillante idraulica e sospensioni tandem. Inoltre, i semirimorchi possono avere diverse varianti di telaio telescopico a estensione singola, doppia, tripla e quadrupla. Per la manovrabilità dei mezzi si utilizzano diversi sistemi di sterzo idraulico con angoli di sterzata dai 22 fino ai 70°. In fiera avevano una ampia serie di mezzi da 3 a 2 assi e un nuovo marchio Kappa Trailer: produttore turco di semirimorchi ribassati, in particolare carrelloni da 2 a 5 assi e semirimorchi per il trasporto di veicoli leggeri e trattori stradali.

Massimiliano Barberis

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)

