

## La grande avventura

Ricorrenza da non dimenticare, quella dei 50 anni che il costruttore modenese di gru su camion festeggia proprio il 22 luglio. Dalla nostra intervista al "capitano" Roberto Vezzelli, tutta la vitalità di una storia industriale che ha conquistato operatori e mercati mondiali



La prima autogrù all terrain completamente prodotta da Idrogru (compreso il carro) per la Baldini Arrigo di Faenza



“Cinquant’anni di creatività industriale”, avevamo decretato qualche mese fa, titolando il primo annuncio celebrativo del mezzo secolo di attività compiuto da Idrogru. Oggi questa ricorrenza è definitiva e cade proprio il 22 luglio di questa estate calda di novità per l’azienda modenese. Una società dinamica e geniale sotto molti aspetti, guidata dall’intuizione vigorosa di Roberto Vezzelli, figlio di uno dei fondatori storici e fautore di un “rilancio al futuro” senza precedenti. Idrogru, dal 2016 a oggi, ha raggiunto lo status di costruttore primario, tra i più brillanti nel panorama delle gru mobili europee. I suoi modelli telescopici su camion costituiscono una tipologia inconfondibile, lo standard principe che descrive la specialità di una gamma consolidata, autorevole, definitivamente di successo. Vale la pena, quindi, ricordare le origini di una storia industriale così importante e questa memoria preziosa l’abbiamo affidata, durante una lunga e illuminante conversazione, allo stesso Roberto Vezzelli, custode attuale delle radici solide di un esemplare autentico nel grande vivaio industriale del made in Italy.

**Roberto, innanzitutto una prima fotografia d’epoca. Era il 22 luglio del 1974 quando i soci della nascente Idrogru sottoscrissero l’atto di nascita dell’impresa.**

Esattamente. La società nacque a Modena, per iniziativa di mio padre, Luciano Vezzelli, e degli altri tre soci originari, Eugenio Baldini, Luigi Plessi e Franco Fini, personalità di lunga esperienza che arrivavano dalla squadra tecnica della gloriosa Bedoni - azienda storica nell’I-

talia delle autogrù che usciva dalle prime esperienze di progettazione meccanica del secondo dopoguerra. Mio padre, proprio per quella meccanica di trasformazione, possedeva uno spiccato talento e la prima attività della primigenia Idrogru fu proprio quella di svolgere una sorta di servizio per conto terzi, con la Bedoni come cliente principale. Nel capannone di San Cesario sul Panaro - prima sede dell’azienda - si montavano torrette e bracci per i vari modelli di fabbrica. Poi



Uno dei primi modelli Idrogru degli anni Settanta

la Bedoni chiuse i battenti e mio padre, i soci e le prime maestranze, si trovarono improvvisamente privati del committente principe dell'impresa. Fu un periodo difficile, di riorganizzazione, superato grazie allo svolgimento di numerose e diverse lavorazioni meccaniche che fecero da supporto a una nuova attività che, nel frattempo, stava maturando.

#### Un'attività da costruttore indipendente.

Proprio così, e con un'idea che si dimostrò, da subito, vincente. Mio padre propose all'ingegner Bedoni una sorta di partnership, per avviare, nello stabilimento di San Cesario, una nuova produzione incentrata su una nuova gamma di autogrù, condividendo il portafoglio clienti dell'azienda modenese che ormai aveva concluso la propria avventura. Ci si rese conto, fin da subito, che le problematiche progettuali relative alla produzione di carri gommati specifici per le nuove autogrù, avrebbero costituito un ostacolo serio; Idrogru era diventata un'impresa davvero eccellente nella costruzione, come dicevo prima, di bracci e torrette,

ma non aveva la stessa esperienza concettuale sulla parte mobile della gru, sul carro integrato alla sovrastruttura di sollevamento. Così, pensando a una valida alternativa, mio padre concepì l'idea geniale di allestire la stessa sovrastruttura della gru sulla base di camion commerciali disponibili sul mercato. Durante gli anni Ottanta, gli allestimenti si realizzavano soprattutto su modelli di matrice Fiat, oppure su autocarri usati di tutte le marche, modificati opportunamente nel passo dai nostri operai specializzati. Il primo modello Idrogru fu quello da 25 ton, a braccio fisso, progettato in modo specifico per gli interventi di soccorso stradale.

#### In pratica, la Idrogru fu un'autentica pioniere, in un segmento delle gru mobili che allora non esisteva.

La genesi della gru su camion si compì in quegli anni. Non fummo gli unici a pensarci ma partimmo senz'altro in prima linea. All'inizio si trattava di progetti molto semplici, lineari - disegnati su grandi fogli a quadretti - prototipi dall'impianto essenziale. Grazie all'ampio portafoglio

clienti di Bedoni, la richiesta di gru su camion per soccorso stradale pesante determinò il primo successo dell'azienda guidata da mio padre; un successo che coincise con l'incremento del trasporto commerciale di linea sulle autostrade d'Italia, e la richiesta sempre più assidua di interventi d'emergenza per il recupero dei mezzi in avaria o incidentali. La domanda per le nostre gru su camion arrivava un po' da tutte le regioni d'Italia e, di necessità, i modelli Idrogru crebbero nella portata. Dalla prima 30 ton si arrivò all'innovativa 33 TS e alla successiva 35 TS, montate su autocarri Fiat 693 e 697. Sempre nei primi anni Ottanta, nello stabilimento di San Cesario, contemporaneamente, si produssero anche vere e proprie autogrù all'terrain per impieghi alternativi in ambito industriale, con allestimenti su carri autoprodotti o su carri "CVS"; furono presentate con successo anche nelle maggiori fiere di settore, come il Saie di Bologna. Ma la strada maestra delle gru su camion era ormai tracciata, con idee migliorative costanti. Inizialmente la stabilizzazione delle gru, ad esempio, era ad H, e gli stabilizzatori contemplavano una dinamica limitata, con il semplice sfilo orizzontale delle traverse verso l'esterno. L'evoluzione del sistema di stabilizzazione portò allo sviluppo di telai che prevedevano, invece, un modulo radiale; gli stabilizzatori, cioè, non venivano più applicati alle parti terminali del telaio, ma erano integrati nel fulcro centrale del telaio, creando una struttura monolitica che comportava un miglioramento esponenziale delle prestazioni di sbraccio, riducendo notevolmente qualsiasi rischio di ribaltamento. Inoltre, il montaggio complessivo della gru su camion risultava molto più semplice.

#### Diventaste i protagonisti di una nuova filosofia nel settore delle gru mobili.

Il concetto fondamentale che stava alla base del successo dei modelli Idrogru era quello della libera circolazione su strada, con una sovrastruttura che consentiva operazioni di sollevamento e sbraccio notevoli, contenuta sempre nei limiti di tara dell'autocarro standard, senza la necessità di permessi speciali. Ancora oggi, permane nell'azienda questo talento. Allora, la capacità di calibrare



Una foto recente di tre dei fondatori originali di Idrogru (il quarto era Luigi Plessi). Da sinistra, Eugenio Baldini, Franco Fini e Luciano Vezzelli

perfettamente il rapporto tra il peso totale del veicolo, consentito per la libera circolazione, e la potenza specifica della gru allestita a bordo si basava sull'esperienza; non c'erano programmi Autocad a supporto dei calcoli. Mio padre capiva tutto a prima vista. Va considerato, poi, che, fino alla metà degli anni Novanta, i camion commerciali venivano forniti in versioni fino a tre assi mentre quelle a quattro assi costituivano praticamente un'eccezione. Idrogru produceva, su veicoli a tre assi, il modello da 45 ton, con stabilizzazione radiale e varie tipologie di allestimento-braccio, per diverse misure, con allestimento retrocabina o sopracabina a seconda delle necessità di applicazione. Nel secondo caso, con l'adozione di un braccio lungo, la gru serviva agli operatori della prefabbricazione, nell'edilizia industriale. Il braccio corto e l'assetto retrocabina, invece, era ideale per il soccorso stradale. Il massimo del rapporto tra peso e potenza su un camion tre assi fu raggiunto comunque con il modello da 60 ton.

#### Negli anni Novanta si moltiplicarono le vostre opportunità di progettare nuove soluzioni.

Con lo sviluppo degli allestimenti su quattro assi, si compì il passo decisivo dal modello da 60 ton a quello da 80 ton. Idrogru concepì una macchina dalle notevoli prestazioni che, soprattutto negli interventi indoor, sostituiva in modo più

che soddisfacente e con molta più agilità le classiche autogrù all'terrain. Il modello in questione si chiamava 80 TR, un'autentica pietra miliare per Idrogru, sviluppata sempre con telaio e stabilizzazione radiale. L'unico limite commerciale era costituito dal braccio - molto potente sotto carico, con pattini speciali in lega di bronzo, robusti e di progetto nostro - ma con soli tre sfili idraulici e una prolun-

ga meccanica. La gru non si dimostrava molto versatile, quindi, nelle applicazioni in esterno, nello stesso settore della prefabbricazione, ad esempio, dove una capacità di sbraccio estesa risulta fondamentale. A quei tempi, alla fine degli anni Novanta, cominciò ad affermarsi la tecnologia del braccio telematico sulle tipologie all'terrain. Occorreva anche a noi un passo in più; bisognava pensare a



Uno scorcio della vecchia sede produttiva Idrogru di San Cesario sul Panaro





la seconda generazione, ovvero il sottoscritto e Dino Baldini, figlio di Eugenio. Ci fu un periodo in cui la mia conoscenza personale del settore non mi bastava; decisi allora di svolgere una lunga e proficua esperienza nel settore commerciale delle gru retrocabina e delle piattaforme aeree. Poi, nel 2014, sono rientrato nell'azienda e nel 2016 ne ho raccolto definitivamente il testimone della proprietà. Abbiamo traslocato dalla sede storica di San Cesario sul Panaro, con una produzione concentrata in soli 600 metri quadrati, per trasferirci nel nuovo capannone attuale, qui a Modena, nei primi 1.600 metri quadrati coperti dedicati a un business in decisa crescita. Sotto il profilo tecnologico, le nostre gru sono passate da una funzionalità esclusivamente idraulica - che costituiva il punto di forza dei progetti di gamma - all'evoluzione 4.0 della gestione funzionale e di controllo. La nostra produzione è passata da cinque-sei macchine all'anno - realizzate da una squadra che comprendeva una decina di dipendenti, tra responsabili e operai - fino alla produzione odierna di due macchine al mese, portata a termine da uno staff di oltre 30 dipendenti negli attuali 2.800 metri quadrati di superficie produttiva. Con il progetto, tra due anni, del trasferimento in

un sistema-braccio che ci consentisse di raggiungere altezze più importanti. Con il modello 80 TR, siamo arrivati così al limite dei 36 m di altezza da terra, con il braccio sopracabina a braccio base molto lungo (non favorevole, di conseguenza, alle applicazioni indoor). Nel tentativo di concepire un braccio che fosse veramente versatile, nelle lavorazioni in esterno come negli interni, fu sviluppato il primo modello a cinque sfilì, portando il limite di capacità della gru da 80 a 100 ton. Fu il battesimo per una gamma di nuova generazione, con l'esordio del modello KT 100 - con braccio a cinque sfilì, dunque, di cui il primo e il secondo indipendenti, con una capacità di estensione telescopica sotto carico mai raggiunta prima di allora; gli ultimi tre sfilì prevedevano, in sequenza, un cilindro idraulico e due rinvii a fune). Questa tipologia di braccio, sviluppato alla fine del 1999 e declinato per tutti i modelli Idrogru attuali, rappresenta la pietra d'angolo, il sistema cardine di sollevamento tuttora utilizzato sui nostri modelli e apprezzato da un pubblico di clienti internazionale. Il braccio telescopico delle nuove Idrogru non ha ancora esaurito la propria vicenda tecnologica, comunque. Stiamo sviluppando soluzioni per bracci telematici, applicate ad alcuni modelli da 130 e 200 ton, per conferire la massima performance a gru su camion utilizzate soprattutto nel settore delle costruzioni.

**Facciamo un passo indietro per completare la cronologia societaria di Idrogru.**

I soci storici proseguirono la propria avventura, insieme, fino al 1992. Due di loro, Luigi Plessi e Franco Fini, rimasero in azienda come dipendenti, mentre mio padre ed Eugenio Baldini continuarono a gestire in comune l'impresa fino al 2014. Nel 1998, entrò in società anche



Roberto Vezzelli



Nelle due immagini, il passaggio fondamentale dalla stabilizzazione ad H a quella radiale. Una rivoluzione strutturale per le gru su camion di Modena

una nuova sede da 5.000 metri quadrati, entro un'area che, nel suo complesso, ne comprende oltre 10.000.

**Ormai Idrogru è cresciuta fino a diventare una realtà mondiale del settore.**

Idrogru è un brand italiano riconosciuto in ambito internazionale, ma per rendere più efficace e riconoscibile all'estero la nostra identità industriale, abbiamo costituito il soggetto societario Crane srl, a cui fa capo la costruzione, la commercializzazione e l'esportazione globale della stessa gamma Idrogru. Abbiamo intensificato, in anni recenti, la partecipazione alle grandi fiere internazionali - a partire dal Bauma di Monaco - seguendo anche le rassegne europee e continentali più importanti, in Germania, in Italia (con il GIS di Piacenza), in Francia e in Giappone (dove si è realizzato, a partire dallo stesso Bauma del 2016, un vero e proprio exploit, grazie anche alla partnership straordinaria con il dealer Bando Motor, con l'obiettivo di arrivare alla fornitura di 10 gru all'an-

no). Già mio padre intuì le potenzialità dell'export globale, con la vendita delle prime macchine in Corea del Sud. Erano gli anni Novanta e, dal 2010, questo paese costituisce ancora un mercato di nicchia interessante che continuiamo a seguire - con il risultato di 60 gru operative e sei clienti di primo piano. Personalmente, sto seguendo lo sviluppo di mercato in Europa. Dopo la Germania, ci stiamo occupando strategicamente della Francia, proprio durante l'anno in corso.

**Un'ultima domanda. Alla storia di Idrogru oggi il veicolo di Crane srl affianca anche una partecipazione societaria nella startup Delta Cranes.**

Si tratta di una collaborazione molto riuscita che ho avviato con altri tre soci del settore. L'esperienza di Idrogru sulla struttura delle gru su camion è servita a completare una sinergia con altre esperienze nel campo degli accessori e dell'elettrificazione, per concepire una linea di gru industriali pick & carry a batterie di

notevole qualità, già apprezzate dai noleggiatori. Parliamo di modelli che oggi trovano il proprio top di gamma nella DK 100, con la capacità record della 100 ton e l'opportunità di adottare l'optional di un powerpack al litio da 50 kW (570 Ah) - progettato direttamente da Idrogru - che assicura cinque ore di autonomia funzionale. Vorrei completare l'orizzonte delle nostre iniziative, infine, con un ringraziamento al nostro cliente-partner Cram per aver concepito insieme a Idrogru il primo modello scarrabile, con diverse declinazioni d'uso e punti di interesse. Parliamo del massimo della flessibilità per una gru che si può demontare dal camion per poter essere applicata a più strutture e mezzi mobili, tra cui gli SPMT, a miglioramento di sterzata e ingombro durante le operazioni di sollevamento e movimentazione indoor. Un'altra idea dalle potenzialità ampie e notevoli, a testimonianza della vitalità di un'azienda che non ha ancora finito di stupire il mondo del sollevamento italiano e internazionale. ■