

Bus, la carica delle piccole aziende ma la crisi del Tpl congela gli ordini

MOBILITÀ SOSTENIBILE. Tecnobus e Zev protagoniste anche se pesa la mancanza di incentivi. Evobus e Irisbus puntano sulla tecnologia ibrida Per l'azienda torinese il traguardo sui mezzi alimentati a batteria è al 2030: volano sarà il settore auto

L'autobus elettrico salta una generazione. I grandi costruttori puntano sullo sviluppo degli ibridi per i mezzi urbani sopra i 12 metri, mentre per un veicolo su gomma in grado di circolare solo a elettricità con sufficiente autonomia, probabilmente, bisognerà aspettare vent'anni. Discorso diverso per i minibus, a partire dai 5 metri, spesso prodotti da aziende specializzate e già in servizio in diverse città italiane, per i quali, però, servono finanziamenti mirati per smuovere il mercato e spingere le società di Tpl a dotarsi di flotte ecosostenibili. Irisbus Iveco attualmente non produce minibus elettrici di serie, ma solo su richiesta. Mentre va avanti lo sviluppo degli ibridi (diesel-elettrici) di maggiori dimensioni -per l'impiego nei servizi di linea. «Sopra i nove metri non è possibile realizzare un mezzo solo elettrico che garantisca adeguate performance per l'impiego urbano - spiega Paolo Del Noce, responsabile della piattaforma urbana -. L'obiettivo di lungo periodo è invece di arrivare a veicoli elettrici per l'intera gamma di prodotto. Ma lo si farà a partire dallo sviluppo dell'ibrido Citelys, attualmente disponibile nelle versioni 12 e 18 metri». Il primo ibrido Irisbus Iveco in Italia sarà un 12 metri per Atm Milano. Nella versione ibrida è inoltre disponibile il Daily sotto gli 8 metri. «Per avere un urbano elettrico in grado di avere un'autonomia sufficiente per il servizio di linea giornaliero - afferma Del Noce - ci potrebbero volere 20 anni. Il problema più grosso è legato alle batterie, che non sono ancora allo stadio di sviluppo adeguato. Il volano sarà il settore auto, con i progressi che si estenderanno ai bus». Per Mercedes-Benz, la frontiera per i mezzi ecosostenibili è rappresentata dai modelli a celle di combustibile, con il Citaro Fuel Celi Hybrid alimentato a idrogeno e dotato di batterie al litio. Il marchio tedesco non produce veicoli ad alimentazione esclusivamente elettrica, mentre ha messo sul mercato i propri ibridi: i primi due Citaro G da 18 metri ibridi arrivati nel nostro Paese, fa sapere Evobus Italia, sono stati consegnati alla Atm di Milano e, al momento, non ci sono altre consegne previste. Sono stati circa 35 i mezzi verdi venduti in Europa nel 2010. Tra i protagonisti nel settore c'è di sicuro Tecnobus, azienda leader a livello europeo per la produzione di bus elettrici, con sede a Prosinone e circa 600 i mezzi realizzati in un ventennio, dai telai ai motori, puntando su un unico modello: il Gulliver, veicolo da 5,30 metri a pianale basso che trasporta fino a 31 persone (autista incluso). I mezzi targati Tecnobus sono in servizio, tra l'altro, a Roma e Firenze, ma anche in Spagna, Portogallo, Francia, Norvegia, Canada. «I modelli di ultima generazione - afferma Ciro Canfora, direttore commerciale Tecnobus - possono avere un'autonomia anche di 120 chilometri. Insomma, nei centri storici, dove la velocità è moderata, la soluzione elettrica è la più indicata per ridurre consumi ed emissioni nocive. Ma purtroppo il mercato non decolla. Per il 2011 molte aziende hanno congelato i programmi». A pesare, secondo lo stesso Canfora, è la mancanza di aiuti mirati per l'acquisto di veicoli elettrici, che va a innestarsi sulla carenza di risorse a disposizione delle aziende di Tpl. «Si potrebbe intervenire con agevolazioni fiscali, con una riduzione del costo dell'energia elettrica per chi usa mezzi ecosostenibili o prevedere il noleggio delle batterie invece che l'acquisto diretto - dice -. In concreto, invece, c'è poca attenzione. Q sono grandi dichiarazioni di intenti, ma alla fine le commesse non si vedono». Sulla stessa linea Rampini, che è partita di recente con la vendita di autobus elettrici con il marchio Zev. L'azienda è in grado di realizzare un veicolo (Alè El) da 7,70 metri, dotato di motore Siemens. «È un mercato non di grandi numeri - ammette Giuseppe Lepore, responsabile commerciale Rampini -. C'è grande interesse, ma non si traduce in ordini. Pensiamo tuttavia che gradualmente si possa

crescere: i nodi da risolvere finora sono stati soprattutto tecnici, in termini di affidabilità e autonomia. Il costo di un modello elettrico arriva anche al doppio rispetto a un diesel, ma nell'arco di 7-8 anni iniziano i risparmi». •

