



Data: 19/10/2011

Testata giornalistica: Il Sole 24ore Trasporti

Metano e gasolio nel serbatoio, la ricetta verde di Umbriamobilità

il sistema si chiama Dual Fuel ed è stato presentato dalla partecipata Ecoè. La miscela consente di abbattere anche le emissioni acustiche vincenzo foti i chiama Dual Fuel l'innovativo ed ecologico sistema per l'alimentazione dei bus urbani ed extraurbani presentato il 30 settembre a Perugia da Ecoè, partecipata di Umbriamobilità La tecnologia, realizzabile in tempi brevi e offerta per contribuire alla riduzione dei costi di gestione e delle emissioni atmosferiche e acustiche nelle aree urbane, prevede una miscela di gasolio e gas metano rispettivamente nelle misure del 40 e del 60%. In sostanza nel motore diesel, al gasolio e all'aria naturalmente necessari viene aggiunta una percentuale di metano che, in termini energetici, sostituisce e compensa la minore quantità di nafta immessa. Le percentuali del 40 e del 60% non sono rigide, perché possono variare in base al carico di lavoro del mezzo; rappresentano però lo standard per i bus in ambito urbano. Il Dual Fuel proposto da Umbriamobilità - che ha a disposizione in flotta 20 bus di questo tipo - è realizzato dalla Landi Renzo Spa, leader mondiale nel settore dei componenti e dei sistemi di alimentazione alternativi a Gpl e metano per autotrazione. Il sistema per la città di Perugia aumenta l'autonomia e consente in ogni momento la reversibilità dell'alimentazione a gasolio, per far funzionare gli autobus nel tradizionale Full Diesel ove non sia sempre garantito il rifornimento di metano. Garantisce prestazioni di guida analoghe al Full Diesel e la sua installazione, che comprende una batteria di bombole ubicate sotto il pavimento del bus, non comporta riduzione dei passeggeri a bordo. Il kit del sistema, del costo di 25mila euro a mezzo, non modifica l'insieme dei circuiti di potenza; nel circuito di comando viene invece aggiunto un computer che, per ogni situazione di guida, indica all'autista le operazioni per l'utilizzo più razionale dell'apparato in modo da economizzare la marcia. All'atto della dismissione del veicolo, il sistema può poi essere recuperato e reinstallato su un altro mezzo. Il risparmio energetico attribuibile al Dual Fuel, misurato su una percorrenza di 70.000 km annui, corrisponde a 10.920 euro (0,156 euro a km). Sul conto economico di un'azienda, il risparmio si aggira invece intorno ai 5.000-6.000 euro l'anno per ciascun mezzo. La necessità del Dual Fuel emerge da alcuni dati indicativi dell'attuale situazione del Tpl su gomma. In Italia il traffico è responsabile al- l'84% dell'inquinamento da PmlO. Il parco autobus nazionale è costituito soprattutto da mezzi Euro 0, Euro 1 ed Euro 2 (che possono beneficiare del sistema). Nel 2005 l'età media di ciascuno di essi era di 8,79 anni; nel 2010 è salita a 10,40 anni. E a causa delle continue sforbiciate agli enti locali, lo svecchiamento del parco diventa quasi impossibile: secondo le cifre sottolineate dal presidente di Umbriamobilità Giovanni Moriconi, nel quadriennio 2007-2011 le risorse per il rinnovo o l'acquisto di nuovi bus ammontano a 278 milioni di euro. Interessante il comportamento dei bus Dual Fuel su strada. L'innovazione li rende assai silenziosi e docili alla guida, doti senz'altro apprezzabili sui percorsi extraurbani, dove Umbriamobilità conta, tra l'altro, di utilizzarli. Gli attuali servizi dell'azienda - nata dalla fusione tra Apm, Atc, Ssit e Fcu - si snodano per circa 30 milioni di chilometri, di cui circa 28 su gomma e due su ferro e trasportano (dati 2009) 31,8 milioni di passeggeri, di cui 1,3 su rotaia. A questi si aggiungono gli oltre 14 milioni della mobilità alternativa e i 307mila del servizio navigazione sul Trasimeno,