

L'alba di una **nuova era**

Gianenrico Griffini

Alla manifestazione riminese dedicata all'economia circolare e alle soluzioni green la fanno da padroni i mezzi e le attrezzature ad azionamento elettrico a emissioni localmente nulle. Le principali novità proposte sugli stand

Busi Group



A sinistra, un veicolo satellite a propulsione elettrica di 3,5 tonnellate di massa totale a terra, allestito con vasca costipatore pala-carrello ad azionamento elettrico della gamma T-Rex. Al centro, un Mercedes-Benz eEconic 300, dotato di compattatore a carico posteriore della serie Legend con struttura cassone-cuffia. A destra, un particolare della bocca di carico.

Edizione da record per numero totale di visitatori (+41 per cento rispetto al 2021 e +15% in confronto al 2019, l'anno pre-Covid), per la presenza di operatori stranieri (più che raddoppiati rispetto allo scorso anno) provenienti da 90 nazioni e di 1.400 espositori. Oltre a ciò, un trend tecnico prepotentemente emergente, quello dell'elettificazione dei veicoli e delle attrezzature per l'igiene urbana. Sono questi i fatti che sintetizzano la realtà di Ecomondo 2022, la manifestazione riminese organizzata da Italian Exhibition Group, dedicata ai molteplici aspetti dell'economia circolare e alle soluzioni tecniche per la transizione energetica. Il confronto con l'edizione dello scorso anno non lascia dubbi sull'accelerazione del processo di elettificazione in atto nel comparto automotive sia sul fronte dei costruttori di mezzi di trasporto, sia da parte degli allestitori.

La domanda è ancora marginale

Certo, la domanda di veicoli e allestimenti ad azionamento elettrico è ancora marginale, ri-

spetto alle motorizzazioni diesel. Le ragioni sono molteplici. Spaziano dai costi per l'acquisto, il noleggio e l'utilizzo dei mezzi (TCO) alla mancanza in Italia di incentivi allineati con quelli erogati da altri paesi della Ue, fino alla carenza di una diffusa rete di ricarica pubblica dedicata ai camion. A ciò si aggiungono i dubbi di numerosi operatori di settore sull'effettiva capacità degli elettrici a batterie (BEV) di portare a termine con successo i compiti attualmente svolti dai mezzi tradizionali dotati di motore a combustione interna. Malgrado questo, come alcuni costruttori hanno messo in evidenza in occasione delle conferenze stampa di Ecomondo, esistono già oggi business case percorribili per alcune missioni specifiche di trasporto. Sono quelle, per esempio, dedicate alla raccolta e compattazione dei rifiuti e allo spazzamento delle strade per l'igiene urbana in aree particolarmente sensibili alla qualità dell'aria, come i centri storici. Numerosi alla manifestazione riminese gli stand solo, o quasi esclusivamente, con veicoli

Dulevo



La spazzatrice stradale elettrica D.Zero2. La struttura articolata consente alla macchina di lavorare anche negli spazi di dimensioni ridotte, tipici dei centri storici. La D.Zero2 ha una velocità massima di 25 chilometri l'ora. A fianco una spazzatrice D6 con motore Euro 6 C.

a trazioni alternative, come quelli di Iveco, Ford Trucks, Mercedes-Benz, Renault Trucks e Volvo Trucks. Il costruttore nazionale, in particolare, ha proposto due eDaily a trazione elettrica (uno in versione furgone e un cabinato allestito con ribaltabile trilaterale, anch'esso ad azionamento elettrico) e il prototipo del trattore Nikola Tre FCEV, utilizzato per il test di validazione su strada, dotato di cella a combustibile alimentata a idrogeno gassoso.

Iveco



Stand tutto dedicato ai veicoli a trazione elettrica per la Casa italiana. Che a Ecomondo ha proposto un furgone eDaily 38S214 V (sotto a sinistra) con volumetria di carico di 10,8 metri cubi, e un cabinato 42S14E (al centro), allestito con ribaltabile trilaterale. Accanto ad essi, il prototipo del trattore Nikola Tre FCEV, dotato di fuel cell alimentata a idrogeno contenuto in bombole retrocabina.





Veicoli green e servizi dedicati

Accanto ai veicoli, Iveco ha presentato la partnership energetica con Enel X Way e i servizi dedicati ad accompagnare l'acquirente nella transizione dal diesel agli elettrici.

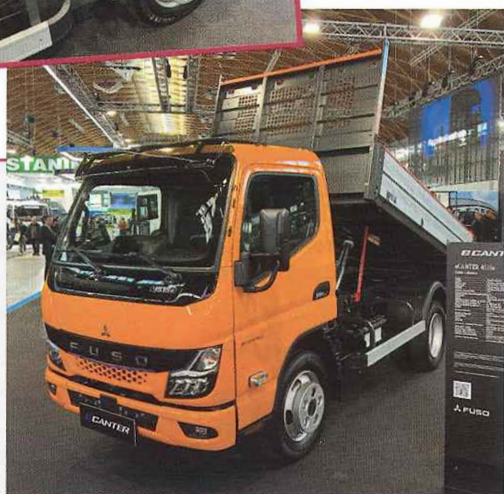
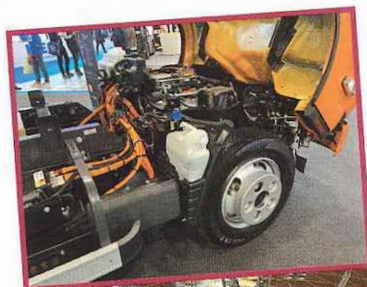
Fra questi, l'ecosistema Gate (Green & Advanced Transport Ecosystem) per proporre una formula di noleggio a lungo termine, basata sul reale utilizzo del mezzo. Anche la Stella ha puntato sugli elettrici, presentando

in anteprima nazionale il Mitsubishi eCanter. Che, con l'ampia scelta di varianti (ne sono disponibili 42), tre configurazioni di pacchi-batteria, pesi totali a terra compresi fra 4,25 e 8,55 tonnellate e autonomia operativa fino a 200 chilometri,

è in grado di portare a termine un'ampio ventaglio di missioni.

Oltre all'eCanter, con motore elettrico da 85 o 110 chilowatt in continuo, due BEV del segmento pesante, un eEconic con cabina ad accesso facilitato e telaio ribassato ideale per l'abbinamento con un compattatore per la raccolta e compressione dei rifiuti in ambito urbano, e un eActros 300L 6x2 con due motori da 330 chilowatt.

Quest'ultimo è accreditato di un'autonomia fino a 300 chilometri. Ha puntato sugli elettrici a batterie (BEV) a emissioni localmente nulle anche Renault Trucks. Che ha annunciato l'ampliamento, nel corso del prossimo anno, della propria gamma elettrica E-Tech con i modelli delle serie T e C, disponibili sia in versione trattore, sia come autotelai cabinati in configurazione 4x2, 6x2 e 8x4. La Losanga ha mostrato ai visitatori un D-Wide E-Tech Lec (Low entry cab) un Master E-Tech da 3,5 tonnellate con vasca per rifiuti solidi e, sul-



Mercedes-Benz

Gli elettrici sono stati i protagonisti della Stella a Ecomondo. Sopra al centro, un Mercedes-Benz eActros 300L e, a destra, un eEconic. Sopra a sinistra, un Mitsubishi Fuso eCanter a batterie. Quest'ultimo è disponibile con massa totale a terra compresa fra 4,25 e 8,55 tonnellate, con motorizzazione da 90 o 110 chilowatt.





Piaggio

Sopra, un cabinato Piaggio Porter a ruota posteriore singola, con motorizzazione benzina-Gpl. In alto, un altro Porter con gomma posteriore gemellata, anch'esso con propulsore alimentato con benzina e Gpl.

Renault Trucks



Anche per la Losanga, la proposta di veicoli alla manifestazione riminese si è focalizzata sugli elettrici. A fianco, un D Wide E-Tech in configurazione 6x2, allestito con compattatore per rifiuti scarrabile, realizzato dalla Busi Group. Sotto, un Master E-Tech dotato di vasca per rifiuti e in alto, un D-Wide E-Tech Lac, con cabina ad accesso facilitato e telaio ribassato.

l'area esterna, un altro D-Wide E-Tech, equipaggiato con un compattatore scarrabile della Busi Group. Secondo le simulazioni effettuate dalla Casa francese, un BEV di 26 tonnellate utilizzato per 12 anni con una percorrenza di 294mila chilometri, è in grado di abbattere del 57 per cento le emissioni di CO₂, rispetto a un diesel nel computo globale dal pozzo alla ruota. Il risultato prende in considerazione fuel mix italiano per la produzione di energia elettrica (per il 43 per cento proveniente dal gas naturale). Se, invece, si

prende in considerazione il mix Francese (nel quale prevale l'elettricità di origine nucleare) la riduzione raggiunge l'87 per cento. Volvo Trucks ha proposto sia il trattore per collegamenti regionali FH Electric, sia il 6x2 da distribuzione FE Electric, allestito con cella frigo Lamberet e gruppo frigorifero Carrier Syberia, montato a sbalzo sulla paratia anteriore della furgonatura isoterma. Novità elettrica anche da Ford Trucks, con un 6x2 con compattatore, appartenente alla Generation-F.

Volvo Trucks

La Casa svedese ha proposto un trattore FH Electric con autonomia operativa fino a 300 chilometri (nella foto a destra, con una colonnina di ricarica rapida della ABB) e un FE Electric, allestito con cella isoterma Lamberet e gruppo frigorifero (anch'esso elettrico) a sbalzo Carrier Syberia.

