

DIFFUSO IL BANDO DI GARA. ENTRO L'AUTUNNO 2019 CONVERTITE LE TRATTE 516, 517 E 518

Amt sperimenta la flotta dei bus elettrici

Dieci mezzi su tre linee con autonomia di un giorno e cariche notturne in rimessa alla Foce

ROBERTO SCULLI

TRE LINEE da cui partire con un sistema completo, composto da dieci bus, centrali di ricarica e l'adeguamento degli impianti elettrici di una rimessa, la "Mangini" della Foce. Un altro nucleo di tratte da studiare, per vedere come estendere la sperimentazione anche a collegamenti più affollati, fino alle cosiddette linee di forza, cioè le principali che attraversano la città. Cinque milioni stanziati dal "Patto per Genova" e dirottati su un'operazione integrata e a ridottissimo impatto ambientale. Parte da qui l'elettificazione delle prime linee di Amt. Un obiettivo che il Comune ha fissato come prioritario e a cui l'azienda di trasporto pubblico ha in questi giorni dato una veste concreta, facendo partire un processo che nell'autunno del 2019 porterà alla conversione integrale in elettrico di 516 e 517 e del restyling della 518, la "circolare" dell'ospedale San Martino.

«Abbiamo redatto un bando di gara completo - sottolinea Marco Beltrami, amministratore unico di Amt - che ci consentirà di costruire un primo sistema strutturato, con la prospettiva di integrarsi con le future espansioni».

L'intento, in altre parole, è promuovere un disegno che tenga nel tempo. E non resti, come spesso è accaduto nel trasporto pubblico nel campo dei progetti più innovativi, una sorta di cattedrale nel deserto. La preparazione della gara è stata affidata esclusivamente a strutture interne. Ed ha tenuto conto anche di alcune esperienze negative contate dalla stessa Amt, anche nel campo dell'elettrico.

Il quadro nel frattempo è cambiato e i limiti intrinseci della tecnologia emersi soltanto alcuni anni fa - e che in parte avevano determina-



La rimessa Amt di via Ruspoli alla Foce

PAMBIANCHI

to esiti poco confortanti - stanno sfumando sempre più. Risolvendo soprattutto il nodo della poca autonomia, decisivo in una città come Genova. «Per questo la scelta è partita dalla tipolo-

gia di mezzo da impiegare», precisa Fabio Gregorio, responsabile Innovazione servizi e tecnologie, una delle strutture che hanno lavorato al progetto. Ebbene, la scelta infine è caduta su mezzi di

piccole dimensioni, da 8 metri. «Una delle criticità dei mezzi elettrici è la dimensione del vano batterie - spiega Paolo Robbiano, della Manutenzione bus - su modelli di queste dimensioni gli spazi

interni sono paragonabili alle versioni a gasolio».

Da questo primo discrimine sono dipese le altre scelte, la più importante delle quali è il metodo di ricarica. Amt ha preferito scartare posti di

3

linee

saranno interessate dall'introduzione dei mezzi elettrici

10

mezzi

costituiranno la flotta che sarà schierata alla rimessa Mangini

5

milioni

l'investimento ricavato dai fondi del Patto per Genova

alimentazione "volanti", preferendo allestire una rimessa, quella di via Ruspoli. «Ci consente di velocizzare le operazioni - precisa Beltrami - perché siamo padroni degli spazi. All'esterno avremmo dovuto chiedere autorizzazioni e tutta la procedura sarebbe stata molto più complicata».

Non è tutto così semplice: la potenza elettrica della rimessa è infatti da adeguare, e non di poco. «In carica - rileva Roberto Repetto dell'ufficio Infrastrutture e impianti - ogni mezzo impegna 40 kilowatt. È enormemente più della potenza che abbiamo a disposizione attualmente per le varie esigenze dell'officina».

Come accade in ogni casa quando si connettono troppi elettrodomestici se la potenza impegnata supera quella disponibile la corrente "salta". Il recente adeguamento dello snodo Enel - a servizio delle banchine portuali - nella vicina via dei Pescatori, permetterà di soddisfare la richiesta senza troppi problemi. Allo stesso modo sarà ingrandita la centralina della rimessa.

Su questa architettura girerà il nuovo sistema. I bus, con ricarica notturna, potranno circolare per l'intero cartellino, cioè il tracciato assegnato per la giornata. Nel caso specifico, si tratta di 80-115 chilometri, con possibilità di arrivare a 130. Il 30 luglio la gara si chiude. «Stimiamo una capacità produttiva di circa due mezzi al mese - aggiunge Beltrami - i mezzi saranno impiegati non appena disponibili». Essendo un settore in evoluzione Amt la costruzione è più artigianale che industriale, ma Amt non aspetterà di avere tutta la mini-flotta disponibile. La gara si chiude il 30 luglio. Si prevede di poter andare a regime nel luglio 2019.

sculli@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

LA STRATEGIA DEL VICESINDACO

«Obiettivo mobilità a emissioni zero»

Balleari: con l'energia elettrica rilanceremo bike e car sharing

MEZZI speciali e a emissioni zero per consegnare le merci, in particolare nel centro storico. Bike e car sharing. E naturalmente la conversione di parte della flotta Amt. «Stiamo valutando le potenzialità di tutti gli strumenti - precisa il vice sindaco con delega al Traffico, Stefano Balleari - alcuni progetti sono in fase più avanzata, altri sono in embrione. Ma puntare sull'elettificazione a supporto della mobilità, come delineato dal Pums, è uno degli obiettivi della

nostra amministrazione».

Il sindaco Marco Bucci d'altra parte lo ha detto esplicitamente: il centro dovrà essere liberato dai mezzi a gasolio - e più in generale dai motori termici - al più presto possibile, con riferimento al servizio pubblico e al traffico privato. Non che un'operazione del genere si costruisca in un batter di ciglia ma gli input sono stati già tradotti in alcune azioni. Amt, ad esempio, ha archiviato una gara per mezzi con motore termico dirottando i fon-

di disponibili sull'elettificazione di alcune linee pilota.

«Le possibilità sono moltissime - continua Balleari - ad esempio l'elettrico potrebbe essere un modo per rilanciare il bike sharing, attuando quello che è stato il principale problema del sottoutilizzo, cioè l'orografia della città. Sono tutti sforzi tesi a migliorare la qualità dell'aria e della vita: ci crediamo in modo particolare».

R. SCU.

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

L'iniziativa

Orario estivo dei bus, in regalo il terzo fascicolo

... CONTINUA la pubblicazione sul *Secolo XIX* dell'orario estivo dei bus (nel fascicolo al centro del giornale). Le modifiche alle corse seguiranno due fasi. La prima, scattata da lunedì, durerà fino al 29 luglio. La seconda fino al 2 settembre, il periodo con il minor numero di bus in circolazione. Parte venerdì il nuovo orario notturno della metro, con la chiusura anticipata nei fine settimana (venerdì e sabato) all'una di notte.

ALLA CERIMONIA IL SINDACO BUCCI E L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI "ENEL X", VENTURINI

In Liguria arriveranno 393 colonnine per "fare il pieno" alle auto ecologiche

Previste cento postazioni in tutta la città, oggi sarà inaugurata la prima agli Erzelli

FRANCESCO MARGIOCCO

LA COLONNINA per la ricarica di auto elettriche che oggi pomeriggio il sindaco Bucci e il manager Francesco Venturini inaugureranno sulla spianata degli Erzelli, è la prima tappa di un'operazione ambiziosa. Venturini è l'amministratore delegato di Enel X, la divisione di Enel che progetta soluzioni tecnologiche e che ha annunciato a fine 2017 un piano da 1.400 colonnine per la ricarica delle auto elettriche in tutta Italia, 393 in Liguria. Genova, fanno sapere da

Enel X, è la prima grande città metropolitana ad avere aderito ed entro la fine dell'anno avrà 100 nuove colonnine.

Saranno distribuite in tutta la città, nessun quartiere escluso, ma con una maggiore concentrazione in centro, in Valpolcevera, nel Ponente e in Valbisagno. Sono colonnine cosiddette quick, che impiegano circa un'ora per caricare la batteria. Pochi rispetto al passato ma ancora troppi se pensiamo ai cinque minuti che occorrono per il pieno di benzina, specie perché con un "pieno" di

batteria l'auto ha un'autonomia media di poco più di 200 chilometri, un quarto circa dei chilometri percorribili da un'auto a benzina.

Sono questi, ancora oggi, i due maggiori limiti dell'auto elettrica: i tempi di ricarica e l'autonomia delle batterie. La ricerca sta andando avanti per progettare veicoli con 500 e anche 1.000 chilometri di autonomia e per avere ricariche in 15-20 minuti, ma servono molti investimenti e l'Italia - se si eccettuano l'impegno di Enel e di non moltissimi altri - è ancora indietro.

La scelta di partire da Genova è, spiegano da Enel X, legata alla politica: «Il Comune è stato particolarmente ricettivo e ha accelerato i tempi». Il sindaco Marco Bucci dice di avere «aderito con convinzione perché la transizione alla mobilità elettrica porterà enormi benefici ambientali, economici e di salute».

In uno studio commissionato da Enel nel 2017, lo Studio Ambrosetti ha previsto che nella migliore delle ipotesi le auto elettriche in Italia nel 2030 saranno il 24% del totale, nella peggiore il 5% come oggi lo



Una colonnina per auto elettriche in piazza Matteotti

sono già in Norvegia. La convinzione è che solo una rete capillare di colonnine di alimentazione e un sistema di incentivi per chi ac-

quista auto elettriche possano accelerare l'abbandono delle auto inquinanti.

margiocco@ilsecoloxix.it

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI