

Trasporto Abruzzo: due nuovi mezzi a metano e 30 assunzioni. TUA è la prima azienda in Europa ad utilizzare autobus extraurbani a metano.

Ieri mattina, a Pescara, i due mezzi che saranno messi in circolazione hanno stazionato davanti all'ingresso delle sedi della Regione di viale Bovio e, dopo la conferenza stampa di presentazione, sono stati tenuti a battesimo dal presidente della Giunta regionale, Luciano D'Alfonso. La scelta del metano è in linea con il rispetto dell'ambiente che caratterizza la politica del trasporto pubblico locale in Abruzzo ed è finalizzata ad ottimizzare l'impianto di rifornimento di Pescara di proprietà aziendale. Ciò permetterà di ridurre di oltre il 30% il costo di trazione rispetto all'utilizzo del gasolio, con prestazioni invariate del motore.

Il presidente D'Alfonso, ricordando la recente nomina della

dottorssa Maria Antonietta Picardi come nuovo capo Dipartimento del settore Trasporti, Mobilità e Infrastrutture, ha parlato di "scommessa di campo che facciamo sulla trasportistica non solo perché lo ritengo il settore traino del futuro della Regione ma perché ci consente di essere una Regione dello spazio europeo. La seconda notizia significativa – rimarcato – è quella dell'immissione in servizio delle altre 30 unità facenti parti della selezione più ampia delle 60 unità all'interno del sistema della mobilità dell'Abruzzo.

A tal proposito, ringrazio chi ha curato le procedure e selezioni poiché non si è registrata alcuna sbavatura così come ringrazio la governance di vertice di TUA, il management e il personale che mette a disposizione la forza fisica a beneficio dell'azienda. Il terzo dato rilevante di oggi – ha proseguito – è l'acquisto dei due mezzi alimentati a metano che, in questo caso, servono ad accorciare le distanze tra la città di Pescara e le sue 'lontananze". Ad affiancare il presidente della Giunta regionale, nell'incontro con i giornalisti, il presidente di TUA, Luciano D'Amico, il neo capo Dipartimento dei Trasporti, Maria Antonietta Picardi, ed il consigliere regionale delegato ai Trasporti, Camillo D'Alessandro.

Perché il metano? "Innanzitutto, perché – rivela D'Alfonso – vorremmo fornire un nostro contributo, anche su scala nazionale, per cambiare il sistema dell'approvvigionamento e cercare di scongiurare tutto ciò che si sta verificando sul piano dei cambiamenti climatici. Come riportano oggi tutti i quotidiani nazionali, – ha aggiunto il Presidente – la caduta verticale della salute del nostro clima, la si deve, principalmente, al rilascio degli scarichi ed dei fumi in atmosfera. Da qui la scelta del metano che, essendo più conciliante rispetto al mantenimento della salubrità del clima, rappresenta un piccolo adempimento che uniremo ad altre strategie virtuose che attueremo a breve. A proposito di strategie, – ha sottolineato – intendiamo sostituire al trasporto individuale quello collettivo non solo perché l'Europa lo pretende in virtù delle scadenze del 2020, del 2030 e del 2050, ma perché significherebbe far rinascere la comunità. Mi auguro che attraverso queste scelte, si riescano ad attivare quei correttivi che dobbiamo realizzare anche rispetto al trasporto nelle aree urbane e metropolitane. Dobbiamo lavorare, – ha concluso D'Alfonso – perché oltre il 60 per cento della domanda di spostamento si realizzi attraverso il trasporto collettivo". Queste, infine, le caratteristiche tecniche degli autobus SCANIA a Metano: -EURO VI, Cilindrata motore 9000 cc, 320 CV, coppia di 1500 Nm a circa 1150-1400 giri/min; – il motore è caratterizzato da combustione ottimizzata, stechiometrica ($\lambda=1$) con scarico catalitico a 3 vie gestito da sonda; – N°8 bombole in alluminio sottile rivestito in fibra di carbonio da 150 lt per una capienza di 1280 lt; – autonomia di circa 400 km; è possibile ottenere una combustione stechiometrica sia utilizzando il

METANO (di fonte non rinnovabile) che il BIOGAS (di fonte rinnovabile). A confronto con il motore diesel, quello a metano ha un rendimento quasi equivalente a fronte di una rumorosità inferiore di circa 5 decibel ed di una emissione inferiore di ossido di azoto. I motori Scania a gas rispetto al limite EURO VI a gasolio permettono di ottenere il 10% in meno di CO, il 30% in meno di NOx, il 68% in meno di PM ed il 90% in meno di CO. I bus sono dotati di un cambio ZF ECOLIFE 1400B 6 marce con software TOPODYN ECO di ultima generazione che consente di ottimizzare i consumi ed ottenere la migliore coppia valutando anche la pendenza del percorso. Le emissioni di CO2 del motore a metano risultano stabilmente e nettamente inferiori a quelli Diesel. I costi chilometrici per il metano includono l'esercizio e l'ammortamento della stazione di rifornimento; pertanto, saturando le capacità di rifornimento si ottiene la minimizzazione dei costi di ammortamento. TUA si predispone così agli attuali orientamenti delle scelte indifferibili per il TPL già attuate in Norvegia, Francia, Spagna e Paesi Asiatici: prediligere il metano con riserve più abbondanti rispetto al petrolio. Secondo TUA, Il metano rappresenta sicuramente una delle strade da imboccare come soluzione a basso impatto a breve termine e permettere di predisporre le basi per lo sviluppo e la diffusione di un ulteriore percorso ancora più sostenibile: il metano da fonti rinnovabili ossia il biometano o biogas (derivante dagli impianti di trattamento rifiuti e depurazione delle acque di fognatura). Gli autobus a metano verranno utilizzati sulla linea extraurbana Pescara-Penne.

