

PRIME PESANTI | SCANIA G410 A METANO LIQUIDO

LATTE, MOTRICE E LNG: UN MIX GRADITO ALL'AMBIENTE



La prima motrice con cisterna alimentata a metano liquido è stata acquistata a Mantova. È uno Scania G410 e va ad arricchire una flotta di 85 veicoli della Golinelli Trasporti, tutti spalmati tra i diversi anelli su cui scorre la catena logistica agroalimentare. Più precisamente, accanto ai mezzi impegnati in trasporti alla rinfusa affidati a cassoni e ribaltabili e a quelli frigo per prodotti freschi e surgelati, il nuovo veicolo alimentato con LNG è allestito con una cisterna di produzione Fark con cui raccogliere e distribuire latte sul lungo raggio per conto del Consorzio Virgilio, realtà di livello nazionale che nel 2018 ha fatto registrare ricavi per 315 milioni di euro e un ebitda di 10,2 milioni di euro (il 15,7% in più del 2017). E siccome le operazioni di carico e di scarico del latte presso gli allevatori del consorzio (in tutto sono più di 2.000) si svolgono in spazi ristretti, è necessario gestirli tramite un mezzo dal passo ridotto (4.100 mm), in grado di muoversi più agevolmente di un trattore con semirimorchio agganciato.

Tale necessità, però, almeno in teoria, non sembrava andare d'accordo con il ricorso al metano liquido, in quanto l'ingombro della cisterna e quello dei pressori con cui farla lavorare sottovuoto rubano sul telaio lo spazio necessario per installare il sistema criogenico e i serbatoi dell'LNG. Invece, quando **Claudio Golinelli** ha bussato alla porta di Scania per il tramite del concessionario di zona **Rangoni & Affini**, subito ha trovato qualcuno disposto ad ascoltare e a trovare, mettendo a frutto il sistema modulare della casa svedese, una soluzione soddisfacente. «Io ero interessato a sperimentare il metano liquido - ci ha spiegato l'autotrasportatore mantovano - anche perché sono convinto che rappresenti un carburante in grado di imporsi negli anni a venire, ma non volevo sacrificare l'attività e la produttività. E proprio per questo volevo una macchina con un allestimento cisterna che mi garantisse gli stessi standard e le stesse dimensioni degli altri veicoli della flotta». La soluzione, almeno per adesso, è stata quella di installare sul-

lo Scania Serie G un serbatoio di dimensioni ridotte, in grado comunque di garantire un'autonomia di circa 6-700 km, più che adeguata rispetto alle missioni del veicolo. In futuro, forse, spostando gli scarichi, si potrà creare spazio anche per un secondo serbatoio.

La spinta a migliorare l'impronta ambien-



Chi carica il latte in cisterna si muove in spazi stretti e ha bisogno di motrici a passo corto al posto di trattori, ma anche di un carburante pulito per rispettare un ambiente naturale. Una doppia esigenza che Golinelli Trasporti ha soddisfatto con un veicolo a metano liquido della casa svedese, da utilizzare nei trasporti per conto del Consorzio Virgilio



Da sinistra, Claudio Golinelli e Natalino Affini, titolari rispettivamente dell'omonima azienda di autotrasporti e della concessionaria Rangoni & Affini, insieme all'amministratore delegato di Italscandia, Franco Fenoglio.

tale della propria azienda, in realtà, Golinelli non la scopre oggi. «Quasi il 95% dei veicoli che abbiamo - quantifica - sono euro 6 e i pochi euro 5 servono per i trasporti locali». Percentuali nemmeno lontanamente prossime a quelle dell'intero parco veicolare italiano, dove - come ha ricordato l'amministratore delegato di Italscandia, **Franco Fenoglio** - «l'età media viaggia sui 13,2 anni e più del 60% dei camion è ante euro 4».

Ma Golinelli è alla ricerca costante di un taglio delle emissioni non soltanto per spirito ambientale, ma anche perché ha compreso che la sostenibilità trova ragione d'essere esclusivamente se produce un equilibrio economico da almeno due punti di vista. Innanzi tutto, rispetto ai costi di esercizio. «*Quelli di manutenzione non li conosco ancora, mentre quelli del carburante sono inferiori rispetto al gasolio tra i 600 e gli 800 euro al mese, percorrendo tra i 9.000 e i 10.000 chilometri. Se poi usassi il veicolo in Germania, dove i mezzi a metano beneficiano del pedaggio gratuito, potrei risparmiare ancora di più. Il prezzo di acquisto, invece, è più elevato e gli incentivi pubblici potrebbero dare una mano a livellarlo, se fossero*

più veloci e regolari». Il secondo aspetto riguarda il rapporto con la committenza. «*In passato ho tentato di fare investimenti anche in altri settori merceologici - riferisce Golinelli - ma la risposta del mercato è stata sorda. Nell'agroalimentare, invece, è diverso: qui esiste una sensibilità maggiore e quindi anche un interesse superiore a concedere qualcosa, se non sotto forma di aumenti tariffari, almeno dal punto di vista della fidelizzazione e della continuità contrattuale*». E il rapporto tra Golinelli Trasporti e il Consorzio Virgilio è più che fidelizzato. Un camion del papà di Claudio, **Cesarino**, è stato il primo a lavorare per la realtà agricola mantovana già nella seconda metà degli anni Sessanta. Insomma, un rapporto solido, basato anche sulla condivisione di valori come il rispetto per l'ambiente. Lo dimostra la ricerca costante, presso le Letterie Virgilio, del benessere degli animali e l'adesione a progetti quali il Life DOP e il Life TTGG che mirano a portare fin dentro le stalle i principi dell'economia circolare. La stessa che rappresenta la sfida ultima anche dell'alimentazione a metano. Perché quando si arriverà a produrre biometano tramite il biogas generato dai reflui degli

allevamenti, a quel punto si sarà chiuso il cerchio. Nel senso che la gestione mirata di questi scarti consentirà di reinserirli nella filiera produttiva sotto forma di carburante con cui alimentare gli stessi veicoli utilizzati per il trasporto di materie prime e prodotti realizzati dall'azienda agricola. Senza considerare che se il metano di per sé minimizza le emissioni sonore, azzerando il particolato, contiene del 70% gli NOx e riduce del 15% la CO2, con il biometano anche quest'ultimo inquinante si riduce fino al 90%.

In Italia, come ha ricordato **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**, esistono per ora sei impianti di biometano e altri otto dovrebbero vedere la luce entro il prossimo anno, così da poter spingere in prospettiva la produzione a 8 miliardi di m³. E nell'attesa di questo mondo dal "cielo sempre più blu", **Federmetano** ha registrato un logo per il biometano e da condividere con tutte le realtà attive nella filiera, così da renderlo maggiormente identificabile anche dal consumatore finale. Impareremo a riconoscerlo... ■

Nuovo motore Scania

13 LITRI, 540 CV, IL 2% DI CONSUMI IN MENO

Una nuova versione da 540 CV arricchisce la gamma di motori Scania da 13 litri. Si tratta del quinto motore della serie, ideale per applicazioni e clienti che necessitano di potenze elevate per le operazioni di trasporto ed eccellenti guidabilità, combinate con sensibilità al carico utile o limitazioni del peso sull'assale anteriore. Per esempio, nei trasporti particolarmente gravosi, con 2.700 Nm già a partire da 1.000 giri/min è possibile, ottenere un ottimo spunto, grazie anche agli assali con riduzione ai mozz, ed effettuare cambi marcia rapidi, con buona erogazione di coppia a bassi regimi motore. I livelli di potenza del motore da 6 cilindri in linea sono ora di 370, 410, 450, 500

e 540 CV. Il nuovo propulsore condivide gran parte della tecnologia con il gemello da 500 CV, a partire dal turbocompressore a geometria fissa con cuscinetti a sfera invece di bronzine. Per garantire le eccellenti prestazioni in termini di consumo di carburante (-2%), il 540 si avvale inoltre, come i suoi "fratelli", della tecnologia pura SCR per il trattamento delle emissioni.

«I veicoli Scania con motore da 13 litri - ha ricordato **Alexander Vlaskamp**, responsabile di Scania Trucks - sono stati incoronati 'Green Truck' in Germania per il terzo anno consecutivo. Con la giusta rapportatura, funzioneranno bene sia nel trasporto legname che di tulipani».

