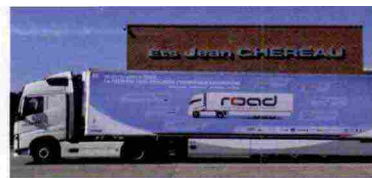


progetti

COSÌ L'IDROGENO VA NEL FRIGO
Sono iniziati a luglio i test su strada del trailer frigo a idrogeno Road di Chereau. Il progetto, costato 5,5 milioni di euro, prevede una collaborazione triennale col Gruppo Malherbe, presso il gigante della logistica francese che muove 3.900 veicoli di cui 1.400 propri.



trazioni alternative, trailer hi-tech

Sta tutto nelle parole di Franco Fenoglio, ad Scania, «da soli non si fa alcunché, ci vuole un ecosistema», quello che è stato definito, mercoledì 19 settembre nella sala consiliare del Consorzio lattierie Virgilio, il 'progetto Mantova'.

Perché il Consorzio, unico in Italia a produrre i Dop Grana padano e Parmigiano reggiano, con i progetti Life Dop e Ttgg, vuole controllare la filiera dalla produzione del latte (allevamento) alla trasformazione per «arrivare a misurare la sostenibilità, perché noi impattiamo sull'ambiente meno degli altri, con un protocollo che sia anche una certificazione», spiega Fausto Marchetti di Virgilio. Ma nel processo, una parte importante la gioca anche il trasporto. «Vogliamo quindi inserire nella filiera anche la sostenibilità dei veicoli. Chiamiamolo Life 2.0 e diciamo che parte oggi», chiude Marchetti.

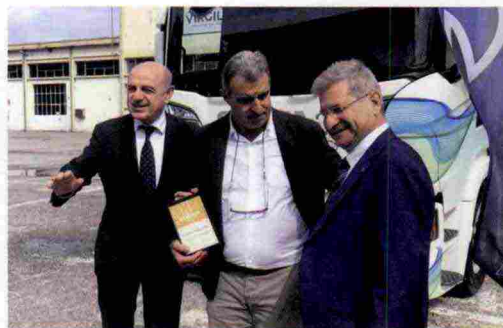
Insieme per vincere la sfida tecnica

Ecco allora la prima motrice tre assi per la raccolta latte realizzata sullo Scania 410 Lng. «Una sfida, assemblare la macchina perfetta, su un passo 4.150 con un serbatoio da 160 chili che garantisce un'autonomia di 600 chi-

SOSTENIBILITÀ A 360 GRADI

Raccolta latte col metano

Scania fornisce al Consorzio Virgilio la prima cisterna tre assi col 410 cavalli a Lng



PRIMO PASSO VERSO IL GAS
Claudio Golinelli (sopra al centro), il trasportatore che ha nella sua flotta la cisterna prototipo per la raccolta latte alimentata a metano liquido (a lato), insieme a Franco Fenoglio, ad Scania, e a Fausto Marchetti del Consorzio lattierie Virgilio. Lo Scania G 410 Lng tre assi col 13 litri da 410 cavalli (a lato) ha un serbatoio da 160 chili (circa 600 chilometri).

lometri, quello che serviva, col 6 cilindri da 410 cavalli a metano liquido e il cambio Opticruise di quinta generazione che taglia del 45 per cento i tempi di innesto», spiega Simone Martinelli di Scania. Sfida vinta anche grazie alla concessionaria

Rangoni & Affini che copre Brescia, Mantova e Verona sin dal 1988.

Ma la sfida non si ferma. «Scania in vent'anni ha diminuito del 25 per cento i consumi. Domani (20 settembre) facciamo il Climate day in cui 50 mila lavoratori Scania si

fermano per un'ora a parlare di sostenibilità. Noi siamo parte del problema e vogliamo risolverlo. Ma il 40 per cento dei camion italiani viaggia a vuoto. Si deve lavorare anche sulla logistica e sulle infrastrutture. Oggi, presentiamo il primo trasporto latte Lng in Italia e in Europa. E la nuova frontiera sarà il biometano con cui si riducono del 90 per cento le emissioni di CO₂», si accalora Fenoglio.

Gli fa subito eco **Licia Balboni**, presidente di **Federmetano**: «Io rappresento i privati che hanno investito nei distributori di gas. Un'eccellenza italiana. Nel 215 avevamo quattro impianti Lng e oggi ce ne sono 54 più 36 in progetto. Tutto senza incentivi. Sono gli stessi

impianti che un domani potranno distribuire il biometano. Ma la politica è ancora troppo sbilanciata sull'elettrico».

«Dobbiamo produrre un chilo di latte nel modo più sostenibile. Per questo abbiamo avviato il progetto della Borsa liquami per la produzione di biogas», spiega Stefano Garimberti dell'Associazione regionale allevatori lombardi.

Ma, mette in guardia Gabriele Canali, docente dell'Università Cattolica, «la sostenibilità è un discorso complesso. Se si guarda solo un aspetto si può finire in direzione contraria. E poi va pagata. Si devono sensibilizzare i consumatori e chiedere alla politica, e quindi ai contribuenti, scelte utili».

Maurizio Cervetto

VOGLIAMO LASCIARE UN MONDO MIGLIORE

Claudio Golinelli, 85 camion tra frigo, ribaltabili per mangimi e cisterne (25) che raccolgono circa 9 mila quintali di latte al giorno tra Reggio, Mantova, Verona e Brescia, vuole lasciare un mondo migliore ai suoi figli. «La cisterna Lng

nasce per avere un ciclo completo sostenibile nell'agricoltura», spiega, «la usiamo già per raccogliere circa 500 quintali al giorno su uno dei percorsi più lunghi, sui 350 chilometri. Noi di media ne facciamo circa 250, anche con i bilici.

Ma lavoriamo tanto da fermi (4 ore). E con i motori al minimo, per far girare le pompe, i diesel Euro 6 ci danno qualche problema. Le permette non vanno in temperatura e si sporcano i filtri. Con l'Lng non succede». Sui costi Golinelli

non si sbilancia, «speriamo di fare pari», ma sono i distributori che mancano: «su Verona non ci sono problemi, ma dall'altra parte dobbiamo andare sino a Carpi. Speriamo che Nogarole Rocca apra presto e, poi, Pegognaga».