

Al passo con l'ambiente

La struttura del mercato dei mezzi per l'igiene urbana in Italia, nelle parole di Marco Orecchia, Presidente della Sezione veicoli per i servizi ecologici di **Anfia**

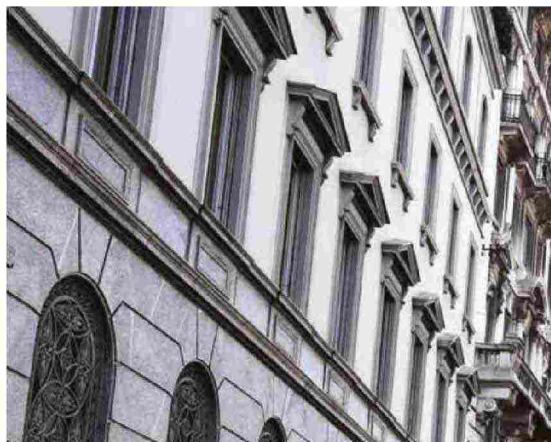
Eliana Puccio

Quali sono in Italia le principali tipologie di veicoli allestiti per l'igiene urbana, suddivise per segmento di massa totale a terra?

Il settore è suddiviso in tre tipi di servizio: la raccolta e il trasporto di rifiuti solidi, di rifiuti liquidi e lo spazzamento delle strade. Nel primo caso, (i cosiddetti autocompattatori), si tratta di attrezzature che vengono allestite su telai da 2 t, fino ai semirimorchi con casse fino a 50 m³. Vengono utilizzate tutte le tipologie di autotelai, dai due tonnellate fino ai tre assi da 26 t e ai quattro assi da 32 t. La raccolta e il trasporto rifiuti liquidi, i cosiddetti autospurghi (un mercato di minori dimensioni rispetto ai solidi), eseguono servizi di pulizia di canali e reti fognarie e di raccolta delle fosse settiche, laddove non esiste una fognatura. Lavorano, inoltre, negli impianti industriali che trattano anche rifiuti pericolosi. Infine, le autospazzatrici. Parliamo, quindi, di tre macro categorie, che sono rappresentate nella Sezione veicoli per servizi ecologici di **Anfia**, della quale sono Presidente.

La pandemia ha influenzato in qualche modo l'immatricolato del settore lo scorso anno?

Ad eccezione del periodo marzo-giugno - nel quale numerose aziende hanno sospeso l'attività anche per due settimane, ed è stato difficile immatricolare i mezzi perché gli uffici della Motorizzazione erano chiusi o avevano un orario di apertura molo ridotto- già dall'estate c'è stato un recupero. Complessivamente, i numeri sono stati in linea con quelli degli anni scorsi. Il 2019 è stato un anno un po' eccezionale ed è possibile che i numeri del 2020 siano leggermente inferiori. Tuttavia non si è vista in Italia una riduzione



Marco Orecchia,
Presidente della
Sezione Veicoli
per Servizi
Ecologici Anfia.

significativa, anche a livello di raccolta di ordini. Il 2021 si è rivelato molto positivo dal punto di vista dei volumi, meno sotto il profilo della redditività. Gli aumenti dei prezzi delle materie prime - per noi soprattutto dell'acciaio - hanno comportato un assottigliamento dei margini.

L'età media del circolante è abbastanza elevata, o ci sono stati segnali di svecchiamento del parco negli ultimi anni?

Sicuramente c'è stato uno svecchiamento. La trasformazione di molti operatori del nostro settore (da aziende municipali a società multi utility, come Hera, Iren, A2A) ha favorito il ringiovanimento del parco. Ma tra i principali Paesi d'Europa, in Italia è certamente più vecchio.

C'è una richiesta di veicoli a basso impatto ambientale per i servizi ecologici?

Da un lato sì, in termini di interesse (che non si



è ancora trasformato in investimenti massicci). Se ne parla molto. Come Farid, saremo presenti a Ecomondo con uno stand con allestimenti su veicoli elettrici e a celle di combustibile a idrogeno. Però il mercato, di fatto, è ancora molto limitato e concentrato sui veicoli di piccole dimensioni. Si stanno facendo le prime sperimentazioni su veicoli full electric e idrogeno. Cambierà qualcosa con l'introduzione dei criteri ambientali minimi. Le nuove gare d'appalto dovranno comprendere una percentuale di veicoli a basso impatto ambientale. Per alcuni segmenti, il rischio è di generare un effetto controproducente. Non ci sono autotelai in quella gamma che rispettino queste caratteristiche.

Come si stanno organizzando gli allestitori per abbinare gli allestimenti ai veicoli di nuova concezione che arrivano sul mercato?

L'impatto sugli allestimenti non cambierà in

modo significativo. Se consideriamo pari a 100 l'investimento necessario per mettere sul mercato un veicolo elettrico, il 85 per cento riguarda l'autotelaio e il rimanente 15% l'attrezzatura. Esiste una serie di attività importanti, ma non stravolgenti, come sostituire un motore a combustione interna con un motore elettrico per migliorare i consumi. Ci stiamo concentrando sulla riduzione dell'assorbimento di energia. Il nostro personale, inoltre, seguirà corsi di formazione presso i costruttori perché per allestire e assistere un camion a trazione alternativa servono competenze specifiche rispetto a un autotelaio tradizionale equipaggiato con un propulsore diesel.

In alto, un veicolo per la pulizia stradale. Sopra, un autocompattatore.