



Trentino Trasporti presenta la nuova linea 17 Trento - Lavis con bus elettrici

Comunicato stampa Trentino Trasporti

La società Trentino Trasporti S.p.A. prosegue il virtuoso iter verso una mobilità a impatto zero. L'acquisto degli autobus elettrici, finanziato con le risorse del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), rappresenta il proseguimento di un percorso che punta a un'autentica transizione ecologica, dando così un contributo essenziale e positivo agli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite e all'Accordo sul clima di Parigi.

Questi sforzi vogliono migliorare la mobilità per tutti i residenti, ridurre le emissioni di gas serra e di inquinamento atmosferico e migliorare l'accessibilità alle aree urbane.

L'azienda sta facendo della sostenibilità una parte fondamentale della strategia della catena di approvvigionamento; oggi infatti dispone di una flotta con un'anzianità media di 9,48 anni contro la media italiana di 11,6; il 70% degli autobus sono Euro 5 o superiore contro la media del 62,9% in Italia.



1

Le fasi del progetto

Il progetto di progressiva elettrificazione del servizio urbano di Trento, condiviso con gli azionisti, prevede tre fasi.

La fase 0 sperimentale, che partirà il 12 giugno con l'orario estivo, prevede la modifica della linea 17 che in andata verso Lavis effettuerà le fermate lungo la sponda trentina dell'Avisio per poi immettersi nel centro di Lavis ed effettuare il capolinea a Piazzale Stolcis presso la stazione della ferrovia Trento - Malé - Mezzana; al ritorno invertirà il percorso.

Si avrà un miglioramento del servizio in quanto più capillare per l'abitato di Lavis; a questa saranno aggiunte delle corse dirette verso la stazione Trento - Malé di Piazzale Stolcis con un risparmio di 4 minuti sul tempo di percorrenza.

Questo permetterà di mettere alla prova le nuove tecnologie, non solo dei bus ma anche della ricarica al deposito e in linea, e il gradimento della clientela con un incremento dei km di servizio e, grazie alla tecnologia elettrica a zero emissioni con energie certificata 100% rinnovabile, con un ridotto impatto energetico e un risparmio di CO₂ stimato in 268 tonnellate su base annua.

La fase 1, che verrà avviata in settembre con l'orario invernale, vedrà l'introduzione della linea 17/ effettuata con bus ad alta capienza in grado di aumentare la capacità oraria da circa 300 passeggeri all'ora per direzione fino a un massimo 800 in orario di punta con una frequenza di passaggio fino a 10 minuti. La linea 17/ collegherà anche l'abitato di Zambana.

Oltre al miglioramento del servizio offerto, si punta alla riduzione della CO₂ emessa, stimata in 400 tonnellate in meno all'anno, e a un positivo bilancio energetico con riduzione di energia primaria di circa il 13%.

La fase 2, che si prevede attiva da giugno 2025, prevede l'elettrificazione delle linee 7 e 15 con 7 bus elettrici da 12 metri; verranno elettrificati i due capolinea di Gocciadoro e Spini di Gardolo con ricariche del tipo opportunity. Si stima un risparmio di 450 tonnellate di CO₂ emessa all'anno, e un positivo bilancio energetico con riduzione di energia primaria di circa il 13%.

2



I bandi di gara finanziati dal PNRR per la transizione energetica

A settembre 2022 è stato firmato il contratto con il raggruppamento tra Daimler Buses Italia S.p.A. ed Enel X Italia S.r.l. per la prima fornitura di 6 autobus da 12 metri e di 3 da 18 metri con relativa infrastruttura di ricarica in deposito e al capolinea, per un importo complessivo di 7.459.951,06 € OdS inclusi.

A fine 2023 è stato firmato il contratto per la fase 2, riguardante la fornitura di 7 bus elettrici da 12 metri con infrastruttura di ricarica del tipo "opportunity" per un importo di 4.577.133,10 € OdS inclusi.

La tecnologia offerta

L'aggiudicatario Daimler Buses Italia S.p.A. ha offerto bus elettrici del modello eCitaro con batterie agli ioni di litio che supportano ricarica lenta in deposito e veloce con pantografo ai capolinea: l'infrastruttura di ricarica lenta di tipo "overnight" è prevista nel deposito di via Innsbruck e quella veloce di tipo "opportunity" presso la stazione della FTM in Piazzale Stolcis a Lavis, al parcheggio di Gocciadoro e presso il capolinea Spini di Gardolo.

I modelli prevedono i motori elettrici nei mozzi che, nel caso del 18 metri, hanno la trazione sui 2 assi, contribuendo alla sicurezza anche su fondi impegnativi con neve e ghiaccio. Tutti gli autobus sono dotati dei sistemi previsti dai fondi del PNRR quali: attrezzature per trasporto disabili, sistemi di videosorveglianza e di protezione dell'autista, geolocalizzazione e contapasseggeri con indicazione della soglia massima di carico. Dispongono inoltre di sistema di assistenza alla frenata mediante tecnologia radar (Preventive Brake Assist), sistema di assistenza durante la svolta o il cambio corsia (Side Guard Assist) e sistema di controllo ralla ACT (Articulation Turntable Controller) che regola l'angolo tra la carrozza anteriore e posteriore del bus, rendendo il veicolo sempre ben gestibile.

Inoltre dispongono di telecamera con visuale aerea a 360° (autobus da 12 m) e 270° (autobus da 18 m) abbinata a sensori di parcheggio da utilizzare in manovra.

3



Comunicato stampa Trentino Trasporti - 11 giugno 2024

□ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

□ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003