

da *Brevi trasporti* del 10 maggio 2019

Presentato a Genova il Van Hool ExquiCity da 24 metri

di Stefano Alfano

Oltre all'Aptis di Alstom, Genova è stata sede delle prove su strada del filobus a grande capacità - 3 casse e 24 metri di lunghezza - prodotto da Van Hool per la città austriaca di Linz, e per la prima volta provato in Italia. Il modello è l'ExquiCity, presente nella versione a due casse a Ginevra, Parma, e prossimamente Rimini.

Arrivato sabato 4 maggio a Genova, il filobus è stato presentato alle Autorità lunedì 6 maggio con un primo giro di prova. In occasione del 10° Convegno Nazionale "Programmazione, esercizio e gestione di reti di trasporto pubblico di interesse regionale e locale: esperienze europee a confronto", tenutosi il 9 maggio, tenuto da Diten - Università di Genova (organizzatore insieme a Van Hool e a Kiepe Electric della prova su strada del filobus), ai congressisti è stata data la possibilità di percorrere a bordo un tratto della linea filoviaria 20, da Piazza De Ferrari a Piazza del Principe e ritorno.

**Foto Stefano Alfano**

¹ Le Autorità in posa con il Van Hool ExquiCity a Genova. (Foto Stefano Alfano, 10 maggio 2019)

Silenziosità e manovrabilità, flessibilità, grande capienza e possibilità di percorrere in esercizio alcuni chilometri senza rete aerea, sono tra le caratteristiche del mezzo. La distanza ravvicinata dei 4 assi e il quarto asse sterzante consentono di percorrere senza problemi curve a stretto raggio, presenti lungo più punti della linea 20 e in particolare modo in prossimità della rotatoria di Piazza del Principe, utilizzata nel giro di prova come inversione di marcia.

Gli assi sono 4, con la parte elettrica di Kiepe Electric; i motori sono due, sul secondo e terzo asse, di ridotto ingombro, ma che garantiscono migliori prestazioni e minore sollecitazione agli organi meccanici grazie alla potenza distribuita; la velocità massima è di 65 km/h. Il filobus è dotato di tecnologia IMC (In Motion Charging), che prevede la presenza di batterie al posto del motogeneratore Diesel, le quali permettono l'esercizio anche senza rete aerea per alcuni chilometri. Nel caso del veicolo in prova, l'autonomia in wireless è di circa 7 km, con una batteria da 26 kWh, come richiesto da Linz AG. E' possibile comunque montare una batteria più performante, fino a 45 kWh, a seconda delle esigenze dei clienti.



2

Foto Andrea Pesce



3

Foto Andrea Pesce

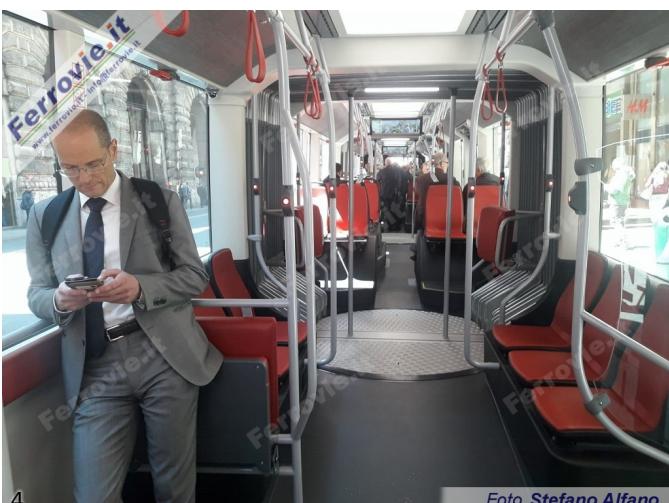
2. Il filobus da 24 metri in transito in Via XX Settembre. (Foto Andrea Pesce, 10 maggio 2019)

3. La coda del veicolo. (Foto Andrea Pesce, 10 maggio 2019)

La capacità del mezzo è di circa 180 persone (53 sedute e 127 in piedi, oltre agli spazi per passeggini e due postazioni per diversamente abili) nella configurazione scelta dal cliente, ma può essere più elevata scegliendo altri allestimenti. Il pianale è interamente ribassato, e i vani passeggeri e conducente sono climatizzati. La cabina del conducente è separata dall'ambiente viaggiatori tramite parete e porta trasparenti.

Il costo di ogni veicolo è di circa 1 milione di euro. Consegnato a partire dal settembre 2017, il Van Hool ExquiCity di Linz è il primo filobus di 24 metri in regolare esercizio in Unione Europea, mentre in Svizzera veicoli di questo tipo sono in esercizio ormai dal 2006.

L'Italia sembra sia ancora un terreno proibito per mezzi di questa lunghezza, sebbene fin dal 2002 circolino in Unione Europea numerosi autobus simili, e appunto dal 2017 anche filobus (Linz e prossimamente Salisburgo). Nel 2008 ci fu un test di un bus a 3 casse a Imperia e a Parma, ma la sperimentazione non ebbe purtroppo seguito.



4

Foto Stefano Alfano



5

Foto Stefano Alfano

4. Lo spazio interno per i passeggeri. (Foto Stefano Alfano, 10 maggio 2019)

5. La postazione del conducente. (Foto Stefano Alfano, 10 maggio 2019)

Il nuovo Codice della Strada non ammette ancora la circolazione dei veicoli di lunghezza superiore a 18,75 metri; tuttavia, come specificato dal MIT, a fronte di un progetto specifico, il veicolo di 24 metri potrebbe essere ammesso alla circolazione. E' una prima concessione, che potrebbe finalmente aprire la strada sia alla effettiva immissione in servizio che alla modifica del Codice.

Una concreta speranza è l'emendamento al Codice che prevede la circolazione di veicoli di 24 metri, e che se approvato potrebbe diventare legge a fine giugno 2019. A quel punto il maxi filobus potrebbe diventare una presenza quotidiana anche su reti filoviarie italiane, tra cui Genova, fortemente interessata ad ampliare la rete filovaria.

Stefano Alfano - 10 maggio 2019

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