Gb, i celebri bus rossi â??parlanoâ?? cinese: svolta green a Londra con lâ??aiuto di Pechino

Descrizione

default watermark

(Adnkronos) â?? Pochi giorni fa 22 bus rossi a due piani completamente elettrici e pronti allâ??uso hanno lasciato la Cina dal porto di Yantai diretti a Londra. Sono solo gli ultimi della commessa ricevuta dalla Byd, azienda asiatica tra le piÃ¹ note nel settore della produzione di veicoli, da parte della Transport for London (TfL), la societÃ municipalizzata che supervisiona i trasporti pubblici lungo tutto il Comune di Londra. I 22 bus rossi, o double-deckers come sono piÃ¹ conosciuti dai residenti della capitale inglese, sono parte della transizione ecologica avviata dalla TfL volta a sostituire progressivamente i vecchi e longevi motori diesel con alternative a zero emissioni. Una decisione che sta spingendo la flotta della metropoli a â??parlareâ?? sempre piÃ¹ la lingua cinese.

Dietro questo cambio câ??Ã¨ una precisa strategia ambientale. Con lâ??obiettivo di rendere piÃ¹ salubre lâ??aria della cittÃ , TfL ha imposto unâ??accelerazione che ha giÃ portato su strada oltre duemila autobus elettrici. Ma se lâ??obiettivo finale Ã¨ una flotta totalmente decarbonizzata, il percorso industriale per arrivarci ha subito una profonda mutazione. Il viaggio del colosso cinese Byd sulle strade londinesi non Ã¨ infatti iniziato in solitaria. Consapevole delle resistenze politiche e della necessitÃ di mantenere un legame visivo e costruttivo con la tradizione locale, il gigante di Shenzhen aveva inizialmente stretto unâ??alleanza strategica con Alexander Dennis, il piÃ¹ grande allestitore di autobus del Regno Unito. Per quasi un decennio, questa partnership ha rappresentato il compromesso perfetto: la Cina forniva il cuore tecnologico, ovvero le batterie e i sistemi di trazione, mentre gli stabilimenti britannici si occupavano di assemblare le carrozzerie e rifinire gli interni secondo i rigidi standard londinesi. Unione che ha dato ottimi frutti, celebrando la consegna di oltre 1.500 veicoli anglo-cinesi e rassicurando i sindacati sulla tutela dei posti di lavoro oltremanica.

Oggi, perÃ², quello scenario Ã¨ stato superato dalle logiche di mercato. Lâ??accordo tra le due aziende si Ã¨ progressivamente sciolto per i modelli di nuova generazione, e Byd ha deciso di competere in totale autonomia, introducendo veicoli interamente sviluppati e costruiti nei propri stabilimenti in Cina. Lâ??esempio di questa nuova era Ã¨ il BD11, un mastodontico double-decker elettrico che sbarca nei porti inglesi giÃ completamente assemblato e pronto ad entrare in servizio, trovando spazio anche sulle rotte ad alta frequentazione della nuova rete express denominata Superloop. Questo modello vanta una batteria strutturale da ben 532 chilowattora, la piÃ¹ capiente della categoria, pensata per

coprire i massacranti turni giornalieri delle linee urbane senza alcuna ansia da ricarica. A spingere le compagnie private che gestiscono le linee in appalto per TfL verso la Cina, tra le quali Go-Ahead London, Metroline, Stagecoach e Arriva, Ã¨ una questione fondamentalmente di costi. Un autobus a due piani interamente assemblato da Byd viene proposto sul mercato a un prezzo di circa 400.000 sterline, circa 470.000 euro, garantendo un risparmio netto di quasi 100.000 sterline, 118.000 euro, rispetto ai modelli concorrenti prodotti interamente nel Regno Unito o in Europa. Attualmente la flotta complessiva a zero emissioni di Londra conta poco piÃ¹ di 3.000 autobus. Questo significa che la tecnologia del colosso cinese muove oltre il 50-60% dellâ??intera rete elettrica della capitale britannica. Una percentuale che andrÃ a crescere sempre di piÃ¹, dato che nel corso dei prossimi mesi i nuovi arrivi Yantai andranno a sostituire i vecchi mezzi diesel.

A confermare questo approccio pragmatico e fortemente orientato al budget sono le dichiarazioni stesse dei vertici dellâ??azienda dei trasporti. Tom Cunnington, responsabile dello sviluppo del business degli autobus per Transport for London, intervistato da Adnkronos, ha spiegato chiaramente come lâ??introduzione di mezzi di nuova concezione sia lâ??unica strada percorribile per proteggere il futuro della rete. â??Lâ??evoluzione di questi veicoli dimostra che tutto il lavoro di sviluppo industriale intrapreso serve a renderli non solo piÃ¹ sicuri, ma soprattutto piÃ¹ economici da gestire, un fattore che diventa cruciale per far quadrare i bilanci. Come TfL cerchiamo, inoltre, di mantenere una posizione neutrale rispetto alle tecnologie e ai marchi. Come azienda pubblica puntiamo semplicemente a ottenere la migliore soluzione tecnica per ogni singola rotta, a patto che questa si dimostri finanziariamente sostenibile nel lungo periodoâ?•.

default watermark

Câ??Ã¨ anche un altro fattore che sta a cuore al dirigente della TfL che interessa proprio la questione ambientale. â??Oltre allâ??effettivo risparmio economico per le casse pubbliche, dobbiamo fare in modo che questi mezzi siano attrattivi per il passeggero, migliorando comfort, velocitÃ e sostenibilitÃ per spingere i cittadini a preferire il bus alla macchina privata. Se chiediamo loro di non usare le auto personali perchÃ© inquinanti e poi come alternativa offriamo noi stessi mezzi inquinanti, si crea un cortocircuito difficile da gestireâ?•. Per la dirigenza londinese, insomma, la provenienza geografica delle fabbriche passa in secondo piano rispetto allâ??urgenza di decarbonizzare in fretta lâ??intera flotta. Un traguardo che, stando alla TfL, senza lâ??efficienza e i costi competitivi garantiti dai giganti asiatici, rischierebbe di essere rimandato di anni. (di Alessandro Allocca)

â??

internazionale/esteri

webinfo@adnkronos.com (Web Info)

Categoria

1. Comunicati

Tag

1. Ultimora

Data di creazione
Luglio 15, 2026

Autore
redazione

default watermark

EI SRL - P.IVA IT16017671005