

L'azienda

Tecnobus a prova d'ambiente Come salvarsi dal traffico usando il cloruro di sodio

Girano ormai da anni nel centro di Roma, così come in quello di Firenze e di altre 47 città europee. Sono i minibus elettrici della Tecnobus di Frosinone, 5,32 metri di lunghezza (poco più di un SUV di grandi dimensioni) ma omologati per 30 passeggeri. La loro è la storia dei pionieri della sostenibilità perché il primo progetto risale addirittura al 1988, quando fu realizzato un mezzo di trasporto più piccolo poi venduto al Forte Village in Sardegna. «Il primo mezzo per il trasporto pubblico - racconta oggi Paolo Marini, general manager di Icap, il gruppo che nel 2021 ha acquistato Tecnobus - è finito sul mercato nel 1994 ed è stato acquistato dal comune di Firenze. Da allora l'azienda è cresciuta e ha venduto i suoi mezzi prima in Italia, quindi in Europa e oltre».

Quella di Tecnobus è una storia di illuminazione imprenditoriale, di crisi e di rinascita. Dopo l'epoca dei successi che l'ha portata ad essere la prima azienda europea nella vendita di minibus elettrici, la produzione di fatto si ferma per tutti gli anni Duemila fino a quando Paolo Marini, che è anche presidente della sezione Meccatronica di **Unindustria**, si innamora di questa realtà e delle sue potenzialità e nel 2021 decide di rilevarla attraverso il Gruppo Icap. «La nostra decisione nasce da un calcolo di opportunità commerciale - spiega - se è vero che in Italia al trasporto pubblico mancano oggi circa 40.000 mezzi e che i minibus rappresentano il 5% di questo mercato, significa che nei comuni del Paese c'è una domanda di circa 2mila mezzi. Il nostro obiettivo è quello di assicurarci nel breve periodo il 20% di questo mercato e in questo modo di rilanciare la società. Da lì pensiamo di puntare all'estero».

Una scommessa che si basa anche su un progetto di sinergia industriale tra la Tecnobus e la Icap, il gruppo specializzato nell'au-

tomazione industriale che realizza linee di produzione nel settore del vetro e dell'automotive su scala internazionale. «Da più di 15

anni - dichiara Marini - il 90, 95% del nostro fatturato viene dall'estero. In questo periodo abbiamo sviluppato impianti molto complessi e intendiamo mettere questa competenza al servizio della Tecnobus per trasformare quella che prima era un'azienda quasi artigianale in una realtà a produzione industriale».

Tutto questo continuando a puntare sulla sostenibilità e sull'elettrico, che da sempre sono il cuore di questo progetto. I minibus sono infatti alimentati in esclusiva mondiale da batterie al cloruro di sodio, il costituente principale del sale da cucina. «È una tecnologia che esiste da diversi anni - spiega ancora l'amministratore delegato del gruppo - ma non può essere utilizzata per le semplici automobili per via delle dimensioni considerevoli delle batterie».

Ogni componente delle batterie è riciclabile e le stesse possono essere sostituite in soli tre minuti, garantendo al mezzo l'operatività continua. «Sicuramente è una scommessa - prosegue Marini - che abbiamo fatto un po' con la testa e un po' con il cuore. Siamo andati ad esempio a richiamare i vecchi dipendenti della Tecnobus e molti di loro, anche se oggi impegnati in aziende di successo, hanno deciso di tornare a lavorare per questo progetto». Un progetto sostenibile che punta a riportare i minibus elettrici in tutte le città italiane. - **daniele autieri**



Peso:33%



▲ **General manager**
Paolo Marini , g.m. di Iacp



Peso:33%