

BreBeMi, 5 tir elettrici pronti in un anno al test «zero emissioni»

La sperimentazione della «filovia autostradale» riguarderà i sei chilometri da Calcio a Romano

Innovazione

Nuri Fatolahzadeh

n.fatolahzadeh@giornaledibrescia.it

■ Il tassello mancante è uno solo e si chiama autorizzazioni. Non a caso l'ospite più atteso era il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, che alla fine, ieri mattina, non ha però varcato la soglia del Blu hotel Brixia di Castenedolo, dove era schierata la platea di relatori e leader dei settori economici e tecnologici (del calibro di Scania, Siemens, Cobat, Enel, Terna, Cal, A2a, Abb, Esselunga, Italtrans, Brivio & Viganò, Alis e Italferr), impegnati nel convegno su «Il trasporto elettrico delle merci su strada».

Lì, la star che ha letteralmente calcato il red carpet (il camion-prototipo firmato Scania calcava il tappeto rosso steso davanti all'ingresso) è il progetto per trasformare BreBeMi nella prima autostrada elettrificata d'Italia, un'autostrada a impatto zero, sostenibile, grazie a tir elettrici. Un progetto che potreb-

be incarnare concretamente quel «patto» tra economia e ambiente tanto invocato da decenni, trovando il minimo comune denominatore in due aspetti: l'innovazione tecnologica, e quindi lo sviluppo, e la praticità.

Diciotto milioni. Se il placet dovesse arrivare in «tempi ragionevoli» (per dirla con le parole dei registi del disegno, vale a dire Concessioni autostradali lombarde, Siemens, il gruppo svedese che produce veicoli industriali Scania e i Ministeri dell'ambiente e delle infrastrutture), l'A35 sarebbe pronta al suo debutto «a impatto zero» nell'arco di un anno (parola di Francesco Bettoni, numero uno di BreBeMi).

Un esordio che è pensato su due tempi: la prima fase sperimentale vedrebbe coinvolto il tratto di 6 km da Calcio (dove c'è un'alta concentrazione di operatori della logistica) a Romano di Lombardia con un investimento stimato tra i 16 e i 18 milioni di euro e che Bettoni è certo di riu-

scire a reperire in primis dai fondi europei del programma e-Highway 2050 e poi da investitori privati. In questa parentesi sperimentale l'ad di Scania Franco Fenoglio metterebbe a disposizione cinque camion: «Siamo molto avanti su questo fronte - assicura -: basti pensare che tre veicoli stanno già viaggiando in Svezia e quattro in Germania (dove il progetto è già realtà). Una volta esaurita la fase di avvio, si tratta di industrializzarli e metterli in produzione», un passo del quale Scania si dice «pienamente convinta», specie dopo l'investimento già avviato. Insomma l'autostrada sarebbe pronta al test a stretto giro.

In marcia. Capitolo costi. Se per la sperimentazione si parla di 18

Il programma prevede i lavori nel 2020-2021, ma resta il nodo autorizzazioni

milioni, non è invece ancora possibile avere un conto preciso di quanto servirà per mettere «in carreggiata» l'elettrificazione di tutti i 62 km della BreBeMi.

«Molto dipenderà anche dalle prescrizioni e quindi si torna sempre al punto focale - ribadisce Bettoni -: ossia le autorizzazioni, perché sono fondamentali per capire i costi aggiuntivi». Uno schema, però, esiste ed è quello tedesco. In Germania si parla di 2 milioni a chilometro, stima che già la sperimentazione «scavalca», portandola a 3 milioni a km, ma che potrebbe rappresentare l'asticella massima del portafoglio investimenti. //



Sul red carpet. Un prototipo dei camion di Scania, già su strada in Germania e in Svezia



Modello. I tir sono dotati di tecnologia Siemens



In sala. Roberto Maroni e Raffaele Cattaneo

