

VERSO UNA MOBILITÀ PIÙ VERDE

Nell'Ue si moltiplicano i progetti delle autostrade elettrificate

PAOLO PITTALUGA
inviato a Francoforte

Il viaggio nei dintorni di Francoforte, nello specifico sull'autostrada A5 Frankfurt-Darmstadt, di addetti ai lavori e media è per andare a "curiosare" su quello che le autorità dell'Assia hanno realizzato a livello infrastrutturale su questo nastro d'asfalto, ossia l'elettificazione di una tratta di 5 chilometri per direzione di marcia per una fase sperimentale, soprattutto di studio, sulla concretizzabilità sulle lunghe distanze di garantire tensione elettrica ai camion.

Un'idea non dissimile da quella dei filobus cittadini – e da esperienze camionistiche di oltre 70 anni fa – che oggi viene declinata in una scommessa per un trasporto pulito. L'esperienza tedesca viene spiata da chi in Italia si è ormai lanciato a capofitto su quella «rivoluzione copernicana» (parole di Francesco Bettoni presidente **Brebemi**) che è realizzare sulla A35 (la **Brebemi**, appunto) i primi sei chilometri, tre per direzione, di autostrada elettrica tra Romano di Lombardia e Calcio. E se il test avrà esito positivo "dare la scossa" a tutti i 50 km dell'arteria «perché vogliamo diventare – ricorda Bettoni – nel giro di 3-5 anni la prima autostrada d'Europa ad economia circolare» con la produzione "in-house" dell'energia. Questo nell'auspicio che poi tutto il Vecchio Continente si muova su questo percorso virtuoso realizzando così una rete di autostrade elettrificate.

La visita all'"Elisa eHighway", come l'hanno chiamata da queste parti, fa toccare con mano quello che sino a poco tempo fa sembrava un progetto curioso e forse visionario. Un progetto che, ci spiega il ministro dell'Economia e dei Trasporti dell'Assia Bernhard Maßberg, è importante per rispettare gli obiettivi climatici dell'Accordo di Parigi in un Paese che



Sperimentazioni di fili elettrici e camion con pantografo anche in Germania. In Italia la Brebemi punta a diventare completamente elettrica nel giro di 3-5 anni

ha programmato 4-5 mila chilometri di autostrade elettrificate in circa 5 anni. E il clima viene messo al centro anche da Gianantonio Arnoldi, ad di Concessioni autostradali lombarde (Cal): «Vogliamo essere protagonisti di questo progetto che guarda alla sostenibilità».

Si guarda all'esperienza Francoforte per replicarla meglio nella pianura padana. "Elisa" è un tracciato da 130 mila veicoli al giorno, il 10% mezzi pesanti. Un'opera costata 14,6 milioni che vede una palificazione speciale – 18 al chilometro, distanziati di 55 metri – e superprotetta per reggere eventuali urti. Alimentata in

corrente continua a bassa tensione. La somma spesa dai tedeschi, che si sono affidati a Siemens per la parte elettrica del pantografo e a Scania per i truck esattamente come fatto da **Brebemi**, non è lontana dai 15 milioni stabiliti dal gestore lombardo. Con una differenza sostanziale, ossia i soldi messi da A35 sono comprensivi anche dei camion svedesi. Un progetto, quello nostrano che ha fatto leva anche sull'esperienza del Politecnico di Milano, della Bocconi e di Roma 3 per realizzare questa prima fase "padana" anche qui alimentata a corrente continua a 600-700 V e la struttura della catenaria a 5,5 metri con un'energia che sarà ricavata da sistemi sostenibili. Tutto in un'ottica iper green quella sulla quale si sono buttati gli svedesi di Scania che fornendo i trattori stradali anche a **Brebemi**, ricorda il presidente di Italscania, Franco Fenoglio, contribuirà alla realizzazione della prima autostrada a impatto 0.

© RIPRODUZIONE RISERVATA