

In Germania per «copiare» l'autostrada elettrica

Brebemi. Delegazione in Assia dove da dicembre si sperimenta la trazione elettrica su 10 chilometri

DALL'INVIATO
DINO NIKPALJ
FRANCOFORTE

«Siamo qui per copiare bene». Francesco Bettoni, presidente di **Brebemi**, non usa giri di parole. Per elettrificare i primi sei chilometri di **Brebemi** tra Romano e Calcio (tre per lato) si va in Germania, in Assia, dove il governo locale sta sperimentando un analogo progetto. Realizzati in due anni «perché per fare una ferrovia ne servivano 12. Troppi» sentenzia Bernard Massberg, ministro dell'Economia e dei trasporti del land tedesco. E pensando ai tempi medi delle grandi opere italiane viene quell'attimo da sorridere. O da piangere.

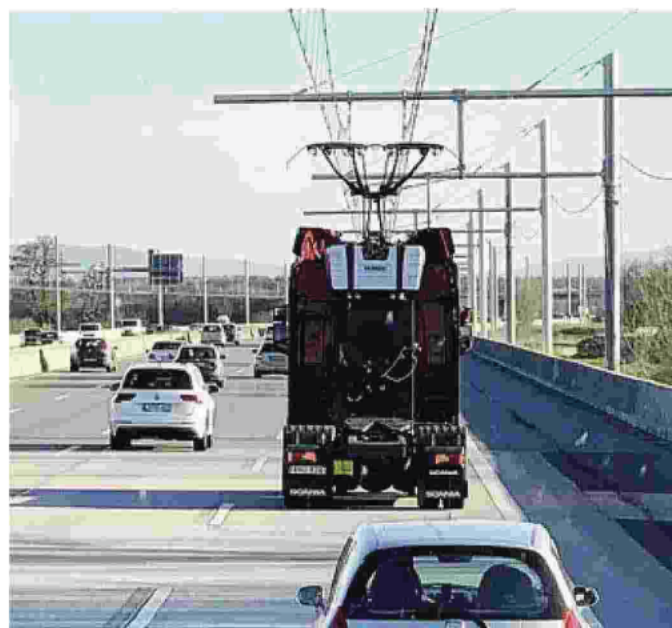
Ma Bettoni è bello carico: «Entro 2-3 mesi inizieremo la progettazione, entro il 2020 o il primo semestre del 2021 ci sarà la fase operativa» annuncia. In soldoni servono «15 milioni per la parte sperimentale». Con un costo stimato di circa due milioni a chilometro: considerato che l'obiettivo è «estendere l'elettrificazione su tutta la **Brebemi** in cinque anni». Sono 62 chilometri, quindi si va sui 130 milioni di euro.

E Gianantonio Arnoldi, presidente di Cal, la società mista Anas-Regione per la gestione delle autostrade lombarde va oltre: «Possiamo pensare ad uno sviluppo che comprenda anche

la **Tangenziale est esterna** e la **Pedemontana**. Perché la vera sfida che arriva dall'Assia è quella di fare rete, di dare vita cioè ad un sistema «di autostrade che consenta ai camion di viaggiare sulla rete elettrica» spiega Magnus Hoglund di Scania, colosso svedese del settore autotrasporti. Una partita che vede in campo un altro big come Siemens, che ha vinto la gara per la realizzazione della parte elettrica del progetto in Assia: 10 chilometri dell'autostrada A5 tra Langen/Morfelden e Weiterstadt nel tratto tra Francoforte e Darmstadt, dove passano 130 mila veicoli al giorno e i camion rappresentano il 10%.

La sperimentazione è partita lo scorso dicembre dopo due anni molto intensi tra iter autorizzativo, progettazione e realizzazione di un sistema di pali e linea elettrica sulla corsia più esterna del tratto: la sperimentazione vera e propria è iniziata da poco e durerà fino a dicembre 2022. Totale spesa, 13 milioni di euro. Per ora di camion non se ne vedono, semmai le motrici griffate Scania che fanno avanti e indietro con il loro pantografo per saggiare tenuta e potenzialità delle rete.

«Siamo qui per imparare e, perché no, migliorare: il nostro obiettivo è fare di **Brebemi** la prima autostrada ad economia circolare» rilancia Bettoni:



Una motrice con il pantografo sfrutta la linea elettrica



L'assessore Claudia Terzi all'incontro di ieri

«L'energia elettrica necessaria sarà prodotta dai sistemi fotovoltaici che piazzeremo lungo il tracciato di **Brebemi**». Un progetto al quale stanno lavorando anche il Politecnico, la Bocconi, l'Università di Roma 3 e manager come Renato Mazzoncini, bresciano, ed ex ad del Gruppo Ferrovie. Tra i presenti della numerosa delegazione, anche il vicepresidente della Provincia, Pasquale Gandolfi.

«**Brebemi** sta crescendo moltissimo (più 18% rispetto al primo trimestre 2018, ricorda Bettoni, ndr), ha creato sviluppo ed occupazione e noi vogliamo ren-

derla un progetto sempre più integrato e sostenibile – spiega Claudia Terzi, assessore regionale alle Infrastrutture e per il mandato precedente all'Ambiente –. Un quarto delle merci del Paese, 370 milioni di tonnellate l'anno, passa per la Lombardia e iniziative come queste sono fondamentali. Noi lombardi siamo sempre pronti all'innovazione e la nostra volontà politica è realizzare progetti alternativi che possano coniugare sviluppo e ambiente». E se funziona potrebbe essere un'esperienza quasi elettrizzante.

© RIPRODUZIONE RISERVATA