

LA SPERIMENTAZIONE. Coinvolti il Politecnico di Milano per la parte tecnico scientifica e la Bocconi per le valutazioni economiche connesse

Un progetto ambizioso per il corridoio green

La Lombardia ha i numeri per fare il grande passo verso una vera e propria rivoluzione del trasporto. Sono ambiziosi, gli obiettivi della eHighway su **Brebemi**. La sperimentazione dei Tir che prendono energia dalle linee elettriche sospese (600 Volt in corrente continua) deve definire l'estensione minima della rete stradale da elettrificare, valutare la sostenibilità economica dell'investimento, indicare la fattibilità tecnica economica di un innovativo sistema multimodale di trasporto merci, identificare gli aggiornamenti normativi a livello nazionale ed europeo. E tra i chiamati in causa, ci sono pure Politecnico di Milano per la parte tec-

nico scientifica, la Bocconi per le valutazioni economiche connesse. Sono obiettivi che la dicono lunga sulla portata del nuovo modello di trasporto elettrico delle merci su strada, a cui si assegna il compito di allineare la Lombardia (e poi magari il resto d'Italia) ai paesi più avanzati su questo fronte, che sono la Germania con Siemens e la Svezia con Scania, ora entrambi partner anche di **Brebemi**. Dopo la loro sperimentazione, gli scandinavi - spiegano Jan Nylander e Magnus Ernström del progetto Gävleborg - sono pronti a varare nei prossimi due anni i primi 30 chilometri di autostrada elettrificata per verificare modello di business, sistemi di accesso e pagamen-

to, coinvolgimento degli stakeholders. Con la prospettiva reale di ridurre del 70 per cento le emissioni di Co2 da veicoli commerciali pesanti, e fissare al 2030 il bando ai combustibili fossili. In Germania, poi, già si pensa alle prime tre autostrade elettrificate. La Lombardia - è stato ripetuto da più parti al convegno di ieri a Brescia est -, ha i numeri (e perciò stesso pure l'obbligo) per fare il grande passo verso una vera e propria rivoluzione copernicana del trasporto. **IDATI 2016** dell'assessore alle Infrastrutture Claudia Terzi parlano di 300 mila tonnellate di merce trasportata, pari a un quarto di quelle nazionali, al 90 per cento su gomma. Ma produce pure il 20 per

cento del gas serra, a cui i mezzi pesanti concorrono con il 25 per cento. «Non è un sistema da demonizzare ma da ripensare in termini alternativi», dice Terzi. Il direttore tecnico della A35 Giuseppe Mastroviti ricorda che la Direttissima è al centro di un crocevia di relazioni, che include il 26 per cento dei servizi logistici nazionali, il 22 per cento delle imprese e il 29 degli addetti. Dunque c'è tutto quanto serve per aprire la nuova frontiera. E c'è pure «l'obbligo di farlo - aggiunge l'assessore regionale all'Ambiente Raffaele Cattaneo - se vogliamo essere protagonisti di un nuovo sviluppo sostenibile, per continuare a prosperare e non metterci fuori dalla storia inseguendo una inesistente decrescita felice». • **MI.VA.**



La filovia dei Tir potrà diventare presto realtà lungo la **Brebemi**

