



In Svezia
Un tratto di un'autostrada già attrezzato con le linee elettriche: sulla Brebemi viaggeranno mezzi ibridi Scania, l'elettificazione è a cura della Siemens

i camion viaggeranno sulla A35. Il test dovrebbe proseguire fino al 2022, ma Francesco Bettoni, presidente di Brebemi, non esclude di accorciare i tempi. «I nostri partner hanno già realizzato questo tipo di progetti. Dopo 12 mesi potremmo elettrificare tutti i 62 chilometri della A35». Si passerebbe così alla seconda fase, con costi che – dalle cifre del progetto pilota – sfiorerebbero i 150 milioni. «Abbiamo ricevuto più manifestazioni d'interesse di investitori, non sarà difficile avviare progetti di finanziamento» spiega Bettoni. «Bisogna capire il valore sociale del progetto: lancia un modello di sviluppo senza paragoni in Italia – aggiunge –. Realizzando due impianti fotovoltaici nelle zone delle aree di servizio di Chiari, ora vuote, potremmo produrre l'energia per alimentare i camion e renderci autosufficienti».

La prima fase del progetto, che beneficerà di deroghe normative per le novità che introduce, attende solo la concessione dei fondi per partire e la seconda è una sua conseguenza. La terza fase, che prevedrebbe l'elettificazione di altre due direttrici in capo al Cal, la Tangenziale est esterna di Milano e la Pedemontana, ad oggi, non è che una suggestione.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

sommano 256mila euro per spese generali. I costi operativi, invece, sono di 300mila euro all'anno per il personale, 41mila per la manutenzione e 550mila per il controllo dell'infrastruttura. Il calendario è già scritto: a febbraio 2019, dopo lo stanziamento dei fondi europei, partiranno le richieste per le autorizzazioni, attese entro fine anno. Da lì, l'infrastruttura sarà allestita in sei mesi e dal 2020

Intervista



Donati (trasportatori) “Siamo favorevoli ma servirà tempo”

Claudio Donati, segretario generale di Assotir (Associazione italiana imprese dei trasporti), cosa pensa del progetto di elettrificazione della A35?

«Da parte delle imprese c'è grande interesse e curiosità verso l'iniziativa. Chiaramente è un progetto che non dà esiti nell'immediato e ha bisogno di tempo e risorse per svilupparsi, ma siamo favorevoli all'uso della tecnologia per migliorare l'impatto ambientale».

Far viaggiare i camion collegati alla rete elettrica è, ad oggi, l'unico modo per essere ecologici senza dover ridurre il carico di merce trasportato.

«Sì, finora l'unica soluzione alternativa e meno inquinante era l'alimentazione a gas. Guardiamo con interesse e con atteggiamento positivo a ogni progetto che investa sulla mobilità sostenibile. Probabilmente con il progetto si è ancora in una fase più da scienziati e una diffusione su larga scala è lontana, ma siamo curiosi di vedere da vicino l'applicazione di questo modello».

Conosceva le altre sperimentazioni fatte in Europa?

«So che questo modello è utilizzato in Svezia con veicoli ibridi, ora sono curioso di vedere l'applicazione in Italia. La cosa certa è che dobbiamo pensare a nuove logiche di mobilità anche per i mezzi pesanti. Quindi, ben vengano iniziative come questa che, anche se non nell'immediato, possono creare alternative valide e meno impattanti sull'ambiente».

– s.b.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'alternativa

Claudio Donati, segretario generale dell'Associazione italiana imprese dei trasporti: «Finora l'unica soluzione alternativa e meno inquinante era l'alimentazione a gas»

Intervista



Balotta (Legambiente) “Solo un polverone per celare i problemi”

Dario Balotta, presidente dell'Osservatorio nazionale infrastrutture e trasporti ed esperto di Legambiente, cosa pensa del progetto sulla Brebemi?

«Non mi sembra una priorità. Al di là del valore ecologico del progetto in sé, che è positivo, non è ammissibile che nel Nord Italia ci sia un'autostrada senza auto e che si decida di destinarle un investimento così importante».

La sperimentazione potrebbe essere un modo per valorizzare la A35, che diventerebbe una direttrice all'avanguardia.

«Sì, ma sarebbero altre risorse pubbliche inserite in un progetto che ha già ampiamente dimostrato di non funzionare. Un intervento per valorizzare la A35 potrebbe essere abbassare le tariffe, che sono il doppio di quelle delle altre autostrade. Il polverone mediatico sollevato attorno al progetto è solo un modo per celare i problemi irrisolti di Brebemi, primo tra tutti il grave stato finanziario che si protrae dal 2012 con i bilanci chiusi sempre in negativo».

Secondo lei, quindi, investire ancora sarebbe sbagliato?

«Il pubblico, sia lo Stato che la Regione, dovrebbe garantire la regolarità delle operazioni. La messa a frutto dell'autostrada è un problema del regolatore pubblico, se l'azienda non garantisce l'attuazione del progetto questo è morto, va interrotto. Qui, invece, davanti all'insuccesso della Brebemi è stato ampliato l'investimento sia in termini logistici, con la realizzazione del nodo con la A4 a Brescia, sia in termini economici».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Contrario

Dario Balotta, ex sindacalista del settore trasporti ed esperto di mobilità, da sempre critico sulla Brebemi: «Lo stato finanziario dell'autostrada è gravissimo»

La tecnologia

A Cascina Merlata la prima navetta senza conducente per gli abitanti

Il roboshuttle percorrerà gratuitamente ogni 5 minuti un anello per trasportare i residenti: i sensori riconoscono la strada da fare

Sempre più moderna e sempre più tecnologica. La città del futuro si costruisce, test dopo test, ed entra nella quotidianità dei milanesi. Così la navetta elettrica a guida autonoma su cui si sale mostrando lo smartphone è la (comoda) normalità. Tanto il conto arriva direttamente a casa, nell'unica bolletta che raccoglie tutti i consumi domestici.

Il salto nel futuro, a Milano, si fa spostandosi verso la periferia (anche questo, va detto, è un segno dei tempi che cambiano), a Cascina Merlata. Il quartiere sorto attorno agli edifici realizzati per le delegazioni di Expo 2015, che ad oggi ospita circa 500 famiglie legate alle cooperative e al progetto di housing sociale del Social village, a giugno 2019 accoglierà i residenti dei primi 137 appartamenti di edilizia libera relativi al primo lotto del complesso Uptown. Proprio a questi nuovi residenti saranno destinati i servizi futuristici di

I punti

Sorvegliata a distanza da una control room

1 Il percorso
Il roboshuttle si muoverà sull'anello stradale che circonda il quartiere, formato da via Pasolini e via Gallarate, e passerà con una frequenza compresa tra i cinque e i sette minuti

2 Salire a bordo
Per salire sulla navetta, gratuita ma riservato solo ai residenti dell'edilizia libera, basterà usare la app che gestirà tutti i servizi forniti nel quartiere, producendo un'unica "bolletta"

3 La guida autonoma
La navetta sarà un veicolo a guida autonoma, che funziona senza l'autista, è guidato da una control room ed evita gli ostacoli attraverso dei sensori. Nella prima fase, però, sul mezzo sarà presente un operatore



cui sopra. Primo tra tutti il roboshuttle elettrico a guida autonoma, una navetta che percorrerà l'anello tra via Pasolini e via Gallarate. «Sarà un test, se il servizio funzionerà verrà esteso anche agli altri inquilini – spiegano da Euromilano, la società costruttrice dell'intero complesso Uptown – ma per il momento sia questo minibus sia le auto di Wesharen'go saranno utilizzabili solo dai nuovi arrivati».

Il complesso, quindi, avrà una sua piccola flotta ecologica, composta da circa 20 veicoli del car sharing e una navetta, che – ragionevolmente – passerà con intervalli tra i 5 e i 7 minuti. Il veicolo scelto per la sperimentazione è prodotto da Bosch e funziona senza l'autista, anche se per la prima fase all'interno ci sarà un operatore. «Di fatto il mezzo funziona da solo, la presenza dell'operatore è precauzionale» spiegano da Euromilano. La legge italiana, infatti, prevede

Nessuno alla guida

Il minibus Bosch elettrico che debutterà a Cascina Merlata, si accede grazie a un'applicazione specifica

la possibilità di utilizzare mezzi senza il conducente per il trasporto privato ma poiché, pur restando in tale ambito, il veicolo è destinato ad accogliere più persone, almeno in questa prima fase, si è deciso di introdurre l'operatore.

Il mezzo è gestito attraverso una control room e, tramite i sensori, si muove sulla base di una mappa dell'area con rilevazione stradale. Queste le funzionalità del roboshuttle Easy-smile anche se, quando la navetta entrerà in funzione nella seconda metà del 2019, sarà sostituita dalla sua seconda versione alla quale Bosch sta già lavorando.

Nella prima fase il piccolo autobus sarà gratuito e vi si potrà accedere attraverso la app con cui si gestiranno tutti i servizi disponibili nel quartiere, che si appresta ad essere il più innovativo e tecnologico della città.

— Sara Bernacchia

© RIPRODUZIONE RISERVATA

In via precauzionale all'inizio ci sarà a bordo un operatore: entrerà in funzione nella seconda metà del 2019

