

Il progetto comunitario per ridurre l'inquinamento

In Svezia sui Tir del futuro che ricordano i vecchi tram

SANDVIKEN (SVEZIA) Immaginate di poter spegnere i 25 milioni di motori diesel che ogni giorno alimentano i camion che trasportano le merci in Europa. Bestioni da 500 cavalli responsabili di un quinto delle emissioni inquinanti che congestionano le nostre città. In Svezia ci stanno provando. Un progetto da 17 milioni di euro, finanziato per buona parte con fondi comunitari, per elettrificare cento chilometri d'autostrada, dal polo industriale di Borlange, tre ore a nord di Stoccolma, fino al porto commerciale di Gavle, sul Mar Baltico.

Idea non nuova, dato che la tecnologia assomiglia molto a quella utilizzata dai comuni tram urbani. Eppure per la prima volta applicata al trasporto su gomma. A oggi le traversine con i cavi elettrici coprono un piccolo tratto, due chilometri, ma la sperimentazione ha dato buoni risultati e il team pubblico-privato guidato dal governo svedese conta di completare l'elettrovia entro il 2020.

«Abbiamo scelto questo tratto di autostrada (l'E 16, ndr) perché qui possiamo sperimentare l'infrastruttura in condizioni estreme come le bassissime temperature e l'abbondanza di neve, che normalmente creano problemi ai cavi» spiega

Magnus Erstrom, project owner della E 16 Electrical Road.

Nel monotono paesaggio scandinavo, dominato dalle betulle nude e dagli abeti gravati da una neve umida che non vuole cedere il passo al disgelo primaverile, gli enormi Scania da 40 tonnellate corrono in silenzio lungo i cavi posizionati da Siemens sulla prima corsia: mezzi ibridi, dotati di un motore a biodiesel che si spegne appena i sensori sul tetto della motrice riconoscono la presenza dei cavi. A quel punto si alzano i pantografi (così si chiamano le aste che collegano i mezzi alla linea elettrica) e i tir si trasformano in vagoni ferroviari, l'uno dietro l'altro a una velocità costante di 90 chilometri orari.

«Crediamo che per raggiungere l'obiettivo europeo del 30% di movimento merci su rotaia entro il 2030 (oggi siamo sotto il 10, e in Italia al 4%, ndr), sia la soluzione più sostenibile, dato che la costruzione dell'infrastruttura non comporta interventi radicali sulla rete autostradale esistente e lo sviluppo di motori ibridi sta conquistando anche l'industria dei mezzi pesanti» ragiona il project manager Jan Nylander.

Mentre corrono sull'elettrovia, le batterie dei camion, oltre ad assicurare la trazione, si ricaricano: «In due chilometri -

prosegue Nylander — immagazzinano energia per dieci chilometri di autonomia. Pensate cosa si potrebbe ottenere se tutte le autostrade europee fossero dotate di cavi: avremmo risolto il problema dell'ultimo miglio, visto che una volta nella circolazione ordinaria i tir potrebbero raggiungere le loro destinazioni in modalità elettrica».

La sperimentazione, partita nel 2016, oggi comincia a destare interesse anche al di fuori della fredda, regolare e oggettivamente poco trafficata pianura scandinava.

In Germania Siemens sta sviluppando due progetti simili a Hessen e a Schleswig, mentre Volvo ci sta provando a Los Angeles. Chissà quando il silenzio dei tir elettrici conquisterà anche l'Autostrada del Sole.

Massimiliano Del Barba

● Presidente dell'Unione Europea, il lussemburghese Jean-Claude Juncker (63 anni) è in carica dal primo novembre 2014

Chi è



Peso: 21%