

Sulla **Brebemi** il «corridoio» della logistica è più green

■ Su **Brebemi** cresce il traffico grazie ai nuovi poli produttivi. E ora l'A35 punta su elettrico e metano liquido. A PAGINA 19

Brebemi, l'autostrada si fa più green dal metano liquido all'elettrificazione

Aperto l'impianto Lng, ora si punta sull'elettrico: batterie dei mezzi ricaricate per induzione, test nel 2020

Infrastrutture

Davide Bacca

d.bacca@giornaledibrescia.it

■ Il futuro è l'elettrico. Ma intanto, per gestire la transizione, **Brebemi** punta sul metano liquido, un carburante economico e a basso impatto ambientale. Per camion e tir e per l'aria che respiriamo un'ottima alternativa al gasolio. Con questa strategia a due velocità **Brebemi** punta a diventare «sempre più green» dice il suo presidente Franco Bettoni. Nei prossimi anni la domanda di mobilità è destinata a crescere. E per quanto si punti su ferrovie e mezzi alternativi, macchine e autotreni continueranno a popolare le nostre strade. Ecco perché diventa fondamentale cercare soluzioni meno impattanti per l'ambiente. In giornate nelle quali il ghiacciaio del monte Bianco sta crollando, pare quasi una necessità.

Il metano. Nelle aree di servizio dell'A35, Adda Sud e Adda Nord, all'altezza di Caravaggio, ieri Bettoni ha inaugurato i primi due impianti di metano liquido in un'autostrada italiana. «Queste aperture - ha spiegato Bettoni - prevedono l'avvio della distribuzione di carburanti green sia per mezzi pesanti che per auto e sono un ulteriore passo concreto

verso la decarbonizzazione, nel solco di quel processo di innovazione e attenzione all'ambiente che **Brebemi** sta perseguendo dalla sua progettazione. Il nostro obiettivo è diventare la prima autostrada ad economia circolare». Nelle aree di servizio gestite da Socogas sono infatti stati installati due distributori di metano: sia per le auto, nella forma gassosa, sia per i tir. In questo caso si parla di Lng (Liquefied natural gas) o Gnl (Gas naturale liquefatto): il metano viene portato a -160 gradi, in modo da occupare minor spazio (600 volte in meno) rispetto alla forma gassosa. L'Lng permette poi una riduzione delle emissioni di Co2 del 15% rispetto ai carburanti tradizionali, del 50% per gli ossidi di azoto e si arriva a «zero emissioni» per le polveri sottili e gli ossidi di zolfo. Inoltre costa il

43% in meno del gasolio. Non sono molti, va detto, i distributori Lng, una cinquantina in Italia, 4 nel Bresciano. Ma la tecnologia si sta diffondendo alla svelta. I produttori di camion, come Iveco e Scania, paiono crederci. E gli autotrasportatori iniziano a fare i conti: c'è una spesa maggiore nell'acquisto dei mezzi, ma poi si risparmia in carburante. Oggi in Italia sono più di 2mila i camion alimentati a Lng. Se la rete di distribuzione

si amplia, può diventare un'ottima alternativa. E la mossa di **Brebemi** va proprio in questa direzione: creare le condizioni per una mobilità pesante più verde.

Elettrificazione. Al summit dell'Onu sul clima ci si è dati però l'obiettivo di raggiungere le emissioni zero nel 2050. In quest'ottica l'orizzonte di **Brebemi** resta quello di elettrificare l'autostrada. Entro l'anno, al massimo a gennaio, sarà pronto lo studio di fattibilità che la società ha commissionato al Politecnico di Milano.

Un compito affidato al prof. Renato Mazzoncini, bresciano, già numero uno delle Ferrovie dello Stato. Il lavoro consiste nel mettere a confronto tre ipotesi progettuali diverse: la prima è l'installazione di una catenaria, sul modello dei fili del tram, a cui i camion si dovrebbero agganciare con un pantografo, così da poter ricaricare le batterie; la seconda prevede invece un binario a terra, a cui i mezzi si devono

E nell'area di servizio un ecocompattatore: sconti ai clienti che riciclano bottiglie di plastica

collegare per potersi alimentare; la terza è invece «l'induzione», sorta di mattonelle affogate nell'asfalto in grado di ricaricare le batterie senza alcun contatto. Una soluzione, questa, che garantirebbe molti vantaggi: potrebbe ricaricare sia auto che camion, non vi sarebbero problemi di collegamento tra autostrada e mezzi e l'operazione potrebbe coinvolgere tutte le corsie, non solo una.

«Quando avremo in mano lo studio - si è limitato a dire Bettoni - decideremo come muoverci. L'obiettivo è avviare i test nel giugno 2020». Una spinta potrebbe arrivare anche dall'operazione Porsche

all'autodromo di Castrezzato, dove la casa tedesca collocherà un centro di sviluppo di proprietà. Si vedrà.

Lotta alla plastica. Intanto la svolta green di **Brebemi** passa anche dai servizi di ristorazione presenti sull'autostrada. Chef Express ha infatti installato un eco-compattatore all'ingresso dei suoi spazi: chi inserisce una bottiglietta in plastica nella macchina, riceve un buono sconto del 10% sui prodotti in vendita nell'area di servizio Adda Nord. //



Area di servizio. Aperti ieri sulla **Brebemi** i due impianti di metano liquido per i camion



Inaugurazione. Il taglio del nastro dei nuovi distributori



Plastica. L'eco-compattatore

