

INNOVAZIONE

Brebemi tenta la svolta elettrica

La **Brebemi** prima autostrada del mondo dotata di un sistema di ricarica dinamica dedicato alle auto private e al traffico commerciale pesante? È questo il progetto presentato ieri dal presidente di A35 Francesco Bettoni. A realizzarlo sarà un pool di imprese fra cui Abb, Fiamm, Tim e Pizzarotti in tandem con Polimi e RomaTre. L'idea è quella di sviluppare su due corsie la tecnologia dell'induzione dinamica, che permette la ricarica in corsa. Si parte da novembre con un anello sperimentale a Chiari.

a pagina 7 **Del Barba**



La sperimentazione Una 500 elettrica con ricarica dinamica

L'A35 **Brebemi** verso l'elettrico

A novembre la sperimentazione delle ricarica a induzione dinamica

A Chiari la costruzione di un anello dove far correre i veicoli Fiat e Iveco

Innovazione

di **Massimiliano Del Barba**

Un anello di un chilometro. Una striscia d'asfalto elettrificato sul quale far correre auto e mezzi pesanti per sperimentare la sostenibilità — ambientale ma anche finanziaria — dei sistemi di alimentazione elettrica a induzione dinamica. Sorgerà entro fine luglio di fianco al casello di Chiari Ovest e vedrà i primi giri di prova di una Fiat 500 elettrica,

di un Bus Inercity Iveco e di una Jeep Renegade full electric a novembre. Poi, nel 2023, la vera messa su strada che — questo è il piano — trasformerà l'autostrada A35 **Brebemi** nella prima grande via di comunicazione a emissioni zero.

Imponente il livello del pool che sostiene il progetto: da Mapei e Pizzarotti per le tecnologie di copertura ad Abb per l'apparato elettrico, da Fiamm per i sistemi di storage a Prysmian per i collegamenti, da Tim per l'infrastruttura digitale di supporto a Stellantis e Iveco per i mezzi fino ai partner di ricerca come il Polimi, RomaTre e l'Università di Parma. «Delle tre ipotesi di elettrificazione — ricorda il presidente di **Brebemi** Francesco Bettoni —, il Politecnico ha scelto l'induzione dinamica perché si tratta di una tecnologia più flessibile e sostenibile

(gli altri due sistemi si basavano su una linea elettrica simile a quella ferroviaria, e quindi aerea, o a quella metropolitana, dunque sotterranea, ma implicavano la presenza di un pantografo sui mezzi, escludendo in partenza il traffico privato a favore di quello commerciale pesante, ndr).

Questa tecnologia si basa invece su un semplice solco di 80 centimetri praticato nell'asfalto, necessario a posare le spire per il collegamento elettrico. In questo modo, i veicoli elettrici di nuova generazione potranno ricaricare il proprio pacco batterie direttamente in marcia». Contemporaneamente, ricorda Bettoni, la società è al lavoro per creare un parco fotovoltaico in grado di autoalimentare le due corsie elettrificate lungo i 62 chilometri di tracciato.

L'operazione, denominata «Arena del futuro» e che segue l'installazione di colomni-

ne *fast charging* nelle due aree di sosta di Caravaggio, rientra nel piano di rilancio dell'infrastruttura realizzata nel 2014 e dallo scorso ottobre passata sotto l'egida di Aleatica, società controllata dal fondo Ifm Global Infrastructure, dopo la definitiva uscita dal capitale di Intesa. Complici le ripercussioni sugli spostamenti provocate dall'emergenza sanitaria, il 2020 si è infatti chiuso con 95,7 milioni di euro di perdita, quasi il doppio dei 49 milioni del 2019 e, seppur nei primi quattro mesi del 2021 è stato registrato un incremento di traffico del 10% sul corrispettivo pre Covid del 2019, appare ancora lungo il percorso per raggiungere il *break even* di 80 mila veicoli al giorno (oggi siamo sui 25-30 mila). Spingere l'acceleratore sulla transizione elettrica potrebbe essere a questo punto un fattore distintivo di non poco conto dal punto di vista commerciale.

62

Chilometri
La lunghezza complessiva del tracciato della **Brebemi**

62%

La quota di Aleatica nell'azionista Autostrade Lombarde



Il progetto
Un chilometro
di anello che
servirà a
testare la
tecnologia di
ricarica

