

# L'induzione farà di **Brebemi** un'autostrada elettrificata

Investimento da 300 milioni, via nel '23

di **Massimiliano Del Barba**

La transizione ecologica verso la decarbonizzazione nel mondo dei trasporti viaggia veloce e dal circuito sperimentale Arena del Futuro, lungo l'autostrada A35, si guarda già a progetti di sviluppo concreti all'interno di infrastrutture strategiche nazionali ed internazionali. Ieri a Chiari è stata presentata la tecnologia di ricarica a induzione Dwpt. Una soluzione che potrebbe cambiare il volto dell'elettrico.

alle pagine 2 e 3

**Il futuro della mobilità**



La tecnologia Una 500 mentre percorre l'anello d'asfalto denominato «Arena del futuro» a Chiari, dove è stato installato il sistema Dwpt (LaPresse)

# Ricarica a induzione sulla **Brebemi** Nel 2023 si inizia dalla prima corsia

## Completati i test, investimento da 300 milioni E dal 2025 saranno pronte le tecnologie per la commercializzazione, Orio in pole

di **Massimiliano Del Barba**

Se non hai la forza di affrontare un problema di petto, prova ad aggirarlo. E potresti perfino scoprire di averne risolti due. Per superare il suo cronico problema di attrattività, l'A35 cambia pelle. E scommette sull'innovazione per diventare la prima *smart road* d'Italia con un investimento iniziale di 300 milioni. Il tracciato, fin dalla sua nascita nell'estate del 2014, sconta un gap di attrattività rispetto alla sua diretta concorrente, la A4, più economica e più diretta. Quindi Aleatica, la società spagnola controllata dal fondo Ifm Global Infrastructure che ne ha acquisito la maggioranza nel 2020 dopo la definitiva uscita di scena di Intesa Sanpaolo, ha così deciso di puntare sull'innovazione, trasformando cioè **Brebemi** in una vera e propria «autostrada elettrica».

Ieri, a Chiari, il passo decisivo con l'annuncio della definitiva fine della fase sperimentale di quella che in **Brebemi** chiamano «Arena del futuro», l'anello d'asfalto innervato d'energia che permette alle auto elettriche — opportunamente modificate — di ricaricare la propria batteria in movimento. Si chiama Dwpt, acronimo che sta per Dynamic Wireless Power Transfer, e permette ai veicoli elettrici di ricaricarsi viaggiando su corsie cablate grazie a un sistema di spire posizionate un'ottantina di centimetri sotto l'asfalto, le quali trasferiscono l'energia alle batterie dei mezzi attraverso

l'induzione (un po' come accade oggi quando si ricarica uno smartphone con tecnologia wireless).

Una Fiat 500e, un Bus Inter-city Iveco e una Maserati Grecale Folgore hanno testato le prestazioni del sistema che poi, secondo il cronoprogramma del consorzio, dovrebbe essere messo su strada nella seconda parte del 2023, con il cablaggio della prima corsia dell'A35. «Contemporaneamente — spiega il presidente di **Brebemi**, Francesco Bettoni — la società è al lavoro per creare un parco fotovoltaico in grado di autoalimentare le due corsie elettrificate (una per senso di marcia, ndr) lungo i 62 chilometri di tracciato anche grazie all'intelligenza artificiale, al 5G e all'Iot incorporato all'infrastruttura».

Ed è sempre Bettoni che ricorda la genesi dell'idea, resa possibile da un nutrito consorzio a cui partecipano Mapei e Pizzarotti per le tecnologie di copertura, Abb ed Electreon per l'apparato elettrico, Fiamm per i sistemi di storage, Prysmian per i collegamenti, Tim per l'infrastruttura digitale di supporto a Stellantis e Iveco per i mezzi oltre ai partner di ricerca come il Politecnico di Milano, RomaTre e l'Università di Parma.

E qui si giunge alla seconda questione, forse la più importante. Risolto il fatto il problema dell'attrattività, si potrebbe giungere anche alla soluzione del nodo che tiene l'Europa inchiodata alle forniture asiatiche di batterie: dovesse avere una dimensione di scala, il Dwpt toglierebbe strategicità (e centralità) all'accu-

mulo. Se infatti il dilemma ancora insoluto è come dare più autonomia alle batterie che muovono le automobili elettriche senza tuttavia appesantirle eccessivamente (non è sostenibile spostare 80 chili di uomo con due tonnellate di alluminio, seppur a zero emissioni dirette), perché non immaginare un posizionamento alternativo dell'alimentazione? Qui sta lo spin-off di **Brebemi**. Lo confessa lo stesso Bettoni: «Siamo pronti, dal 2025, a commercializzare questa soluzione e abbiamo già ricevuto molte richieste, le più avanzate riguardano Orio al Serio, che vuol gestire in questo modo la logistica interna, la città di Bergamo e l'area turistica del Garda». Il prezzo? 2 milioni al chilometro tutto compreso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Sul web

Leggi le notizie e gli approfondimenti legati al mondo dell'economia e dell'innovazione su brescia.corriere.it

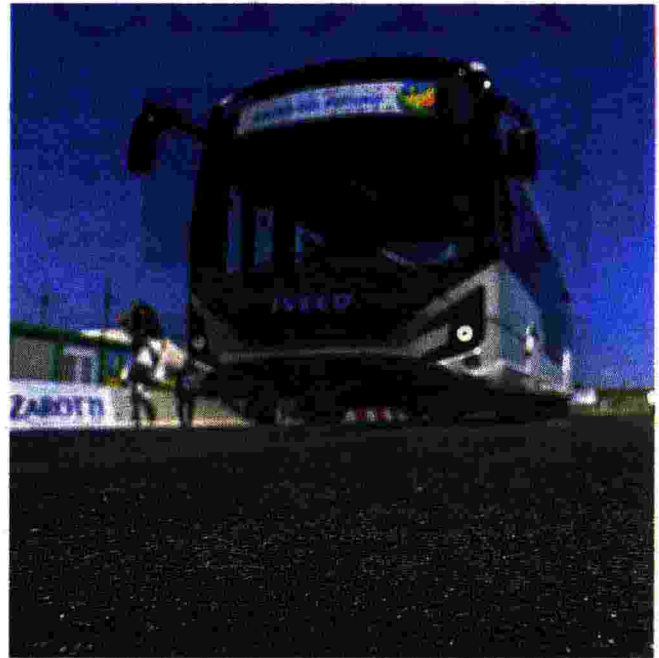
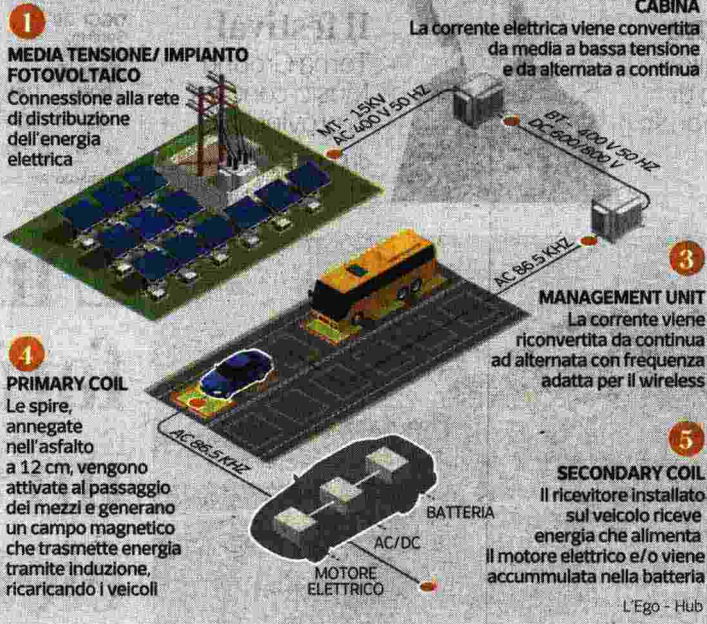
### La parola

## DWPT

È l'acronimo di **Dynamic Wireless Power Transfer**, la tecnologia che permette di superare le colonnine e di caricare il proprio veicolo elettrico mentre si è in viaggio. Il principio di funzionamento è simile a quello di un trasformatore e si basa sulle leggi dell'induzione magnetica. L'idea che sta alla base è quella di collocare sotto il manto stradale il trasmettitore, mentre a bordo veicolo si installa il ricevitore. Su **Brebemi**, dopo le sperimentazioni sull'anello Arena del futuro nei pressi di Chiari, sarà possibile sfruttare questa tecnologia anche per i veicoli in movimento.

## COME FUNZIONA IL DWPT

Il Dinamic Wireless Power Transfer



La sperimentazione Uno dei mezzi che ha testato la tecnologia e, a fianco, Bettoni, il ministro Gelmini e l'assessore Cattaneo (LaPresse)

### Alla guida



● Francesco bettoni è il presidente di **Brebemi**

● L'A35 fin dalla sua nascita nell'estate del 2014, sconta un gap di attrattività rispetto alla sua diretta concorrente, la A4, più economica e più diretta

● Quindi Aleatica, la società spagnola controllata dal fondo Ifm Global Infrastructure che ne ha acquisito la maggioranza nel 2020 dopo la definitiva uscita di scena di Intesa Sanpaolo, ha deciso di puntare sull'innovazione

