

L'autoricarica in movimento Sperimentazione Brebemi ok A Orio il debutto sul campo

Dopo i test sul circuito bresciano di Chiari, l'induzione dinamica è pronta a partire. I mezzi elettrici su gomma in transito dallo scalo orobico si alimenteranno dall'asfalto

di **Federica Pacella**
CHIARI (Brescia)

Dovrebbero partire già a giugno i lavori per portare nell'aeroporto di Orio al Serio l'innovativa induzione dinamica che ricarica i veicoli elettrici in movimento, in fase di sperimentazione all'Arena del futuro di Chiari. Il condizionale sul mese è d'obbligo, ma comunque di certo si partirà nei prossimi mesi, visto che ha già dato risultati positivi la sperimentazione nel circuito di Chiari, dove si sta studiando l'applicazione della Dynamic Wireless Power Transfer rispetto all'asfalto utilizzato nello scalo bergamasco. «L'accordo prevede di applicare il percorso per i duemila mezzi su gomma che transitano nell'infrastruttura», ha spiegato Francesco Bettoni, presidente di A35 Brebemi-Aleatica, che ieri ha ricevuto la visita del sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Alessandro Morelli.

Il senatore ha voluto conoscere meglio il progetto pilota italiano (il più avanzato a livello internazionale) coordinato da A35 Brebemi-Aleatica (con partner quali Stellantis, Politecnico di Milano, Università di Parma, Iveco), anche alla luce dello stop al motore endotermico a partire dal 2035. «Siamo preoccupati - ha sottolineato Morelli - perché l'automotive è un asset dell'economia italiana. La transizione dovrebbe avere tempistiche diverse». Dall'altra parte, però, è chiaro che la strada della decarbonizzazione è segnata. In uno scenario di mobilità sempre più elettrificata, la tecnologia del progetto A35 Brebemi-Aleatico darebbe un forte vantaggio competitivo alla



Il sottosegretario Alessandro Morelli e Francesco Bettoni, presidente di A35 Brebemi-Aleatica

società innanzitutto e, potenzialmente, all'Italia. La Dwpt permette, infatti, ad autobus e veicoli elettrici di ricaricare in modalità wireless grazie alle spire posate nell'asfalto, che generano un campo magnetico che alimenta i mezzi elettrici; le prime analisi sull'elettromagnetismo generato sono, inoltre, ampiamente sotto la soglia dei livelli previsti. «Dobbiamo ringraziare chi ha fatto questa sperimentazione - ha sottolineato Morelli - dopo aver visto i risultati, sarà mio compito interessare Anas».

IL SOTTOSEGRETARIO MORELLI
Lo stop all'endotermico
«preoccupa perché
l'automotive è asset
strategico. Ma questi
risultati sono positivi
Interesserò Anas»

L'applicazione in aeroporto sarà un primo importante banco di prova, anche se la società guarda già anche all'applicazione della tecnologia in autostrada. Quanto prima (si parla del 2024) si punta a cablare i primi 8 chilometri di Brebemi nella tratta tra Treviglio e Caravaggio (e viceversa), per un investimento di 3 milioni a chilometro (una cinquantina in totale). Per ora non sono arrivate promesse di finanziamento dal Governo, ma Bettoni assicura: «Parteciperemo ai bandi del Pnrr, ma se non dovessero arrivare risorse, andremo avanti come abbiamo fatto fino ad ora, senza chiedere soldi a nessuno. Del resto, il mercato ci dà ragione, abbiamo avuto già richieste di joint venture da più parti».

Tra i progetti in cantiere, anche la realizzazione di parchi fotovoltaici lungo l'autostrada e la costruzione di comunità energetiche rinnovabili: già una quarantina i sindaci interessati.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il circuito di Chiari dove si studia l'applicazione del Dynamic Wireless Power Transfer rispetto all'asfalto utilizzato nello scalo di Orio I veicoli elettrici si ricaricano in modalità wireless grazie alle spire posate nell'asfalto, che generano un campo magnetico

