

SOS AL GOVERNO

Brebemi, via all'asfalto magico

Nel 2024, dopo due anni di sperimentazione, **Brebemi** vuole iniziare a realizzare i primi 16 chilometri di asfalto «magico» in grado di ricaricare senza fili i veicoli elettrici in transito. Servono però 50 milioni di euro e il presidente Franco Bettoni ha chiesto al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Alessandro Marelli, di poter accedere ai fondi Pnrr. «La sperimentazione di **Brebemi** merita sostegno da parte del governo. Se funzionerà siamo davvero davanti ad una miniera d'oro» ha detto Marelli ieri visitando l'Arena del futuro di

Chiari, dove da giorni sta circolando il prototipo di un bus Iveco elettrico. Bettoni ha promesso altri investimenti: entro giugno l'accordo per estendere la tecnologia all'aeroporto di Orio (a beneficio dei bus navetta) e l'installazione di diversi megawatt di pannelli fotovoltaico nelle aree intercluse tra **Brebemi** e Tav per produrre energia pulita per ricaricare i veicoli ma anche per alimentare le comunità energetiche di diversi comuni. E nel 2022 il traffico su **Brebemi** è cresciuto del 12%

a pagina 4 **Gorlani**



La visita Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Marelli (a sinistra) con Bettoni presidente di **Brebemi** all'arena del futuro

L'incontro Il sottosegretario Marelli e i vertici **Brebemi**

60

Kilowatt all'ora

La potenza di ricarica senza fili dell'asfalto **Brebemi**, pari a quella di una colonnina supercharger

4

milioni a chilometro

Il costo della nuova infrastruttura per la quale Bettoni ha chiesto un aiuto dai fondi Pnrr

+12%

Traffico nel 2022

Si sono registrati 521 milioni di veicoli paganti per km nel 2022 una crescita a doppia cifra



Brebemi spenderà 50 milioni per i primi 16 km di asfalto che ricarica i veicoli elettrici

Il governo promette sostegni

Bettoni: energia dal fotovoltaico e patto con l'aeroporto di Orio

Innovazione

di **Pietro Gorlani**

Brebemi vuole scrollarsi di dosso la noemea di infrastruttura mangia suolo diventando la prima autostrada al mondo in grado di ricaricare le auto elettriche di passaggio, contribuendo alla decarbonizzazione del Paese. «Puntiamo a realizzare già dal 2024 i primi 16 chilometri ma la tecnologia costa 4 milioni a chilometro e abbiamo bisogno di 50 milioni. Se il Governo vuole darci una mano bene, altrimenti faremo da soli» ha detto ieri mattina Francesco Bettoni, presidente della A-35, al sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Alessandro Marelli, che ha promesso generici aiuti: «Il percorso di **Brebemi** merita attenzione e sostegno da parte del governo. Se questa sperimentazione funzionerà siamo davvero su una miniera d'oro». La tecnologia è però

esclusa dai bandi del Pnrr.

Il presidente Bettoni ieri ha annunciato altre importanti iniziative: «L'installazione di decine di Megawatt di fotovoltaico nelle aree intercluse tra **Brebemi** e tav (una parte dei 500 ettari totali, ndr) che alimenteranno comunità energetiche di diversi comuni oltre che le stazioni di ricarica dei veicoli». Non solo. «In un paio di mesi sarà sottoscritto un accordo commerciale con Sacbo» per posizionare 200 metri di asfalto «magico» anche all'aeroporto di Orio al Serio, aggiunge Bettoni: «Possiamo cominciare a lavorare a giugno». L'entusiasmo era palpabile ieri all'Arena del Futuro di Chiari (sorta laddove doveva nascere la seconda stazione di servizio) dove da giorni sta viaggiando ininterrottamente il prototipo di bus elettrico Iveco (costa 1 milione) che viene costantemente ricaricato durante il transito sull'asfalto dal trasferimento senza fili di energia. È la tecnologia Dwpt (Dynamic wireless power transfer), un'eccellenza dell'innovazione italiana frutto di una sinergia tra Politecnico di

Milano, Università di Parma e di Roma Tre, ABB, Iveco, Stellantis, Tim, Mapei, Pizzarotti, Prysmian. «Il Time ha scritto che questo è uno dei progetti scientifici più rivoluzionari al mondo e noi crediamo di essere al cuore della decarbonizzazione, la sfida del futuro» ha aggiunto Bettoni. Altri importanti punti di forza di questa tecnologia: i primi studi sull'inquinamento elettromagnetico fatti dal Joint Research Centre (Jrc) nell'abitacolo del prototipo Fiat 500 hanno dimostrato come «i campi elettromagnetici siano abbondantemente al di sotto dei limiti di legge, inferiori a quelli emessi da una'auto diesel con centralina elettronica» hanno sottolineato i vertici di **Brebemi**. Se poi l'energia elettrica sarà fornita da fonti green (fotovoltaico) e lo scenario di una applicazione su larga scala (in tante altre autostrade italiane) dovesse diventare realtà, il taglio delle emissioni di CO₂ (che vanno ridotte del 55% entro il 2030) sarebbe davvero importante.

Certo non mancano i punti

d'incertezza, a partire dal tema costi. Non è ancora dato sapere quanto verrà fatto pagare un kilowattora wireless. Secondo: le auto elettriche per essere ricaricate senza fili devono avere applicato alla batteria un apposito «ricevitore» che Stellantis sta studiando ma che le auto attuali non hanno: si potrà installare ma con costi al momento importanti, sopra i mille euro. C'è poi un aspetto quantitativo: **Brebemi** oggi conta solo 1.200 veicoli elettrici transitanti lungo la A35 (sono stati 521 milioni i veicoli paganti per km nel 2022, il 12% in più del 2021) ma il break heaven (punto di pareggio tra costi e ricavi) arriverebbe con almeno 5 mila veicoli l'anno. Di certo questa tecnologia potrebbe contribuire a sgonfiare più velocemente del previsto il debito residuo da 1,8 miliardi che la società ha rinegoziato nel 2019 prorogando la scadenza dei prestiti al 2038. Società che è passata sotto il controllo (quasi) totale della spagnola Aleatica, a sua volta controllata dal fondo australiano Ifm.

pgorlani@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA