

# FOCUS A22

**PROSEGUE L'APPROFONDIMENTO SU INIZIATIVE, PROGETTI E ATTIVITÀ DI AUTOSTRADA DEL BRENNERO SPA, GESTORE DELLA AUTOSTRADA A22, REALTÀ INFRASTRUTTURALE TRA LE PIÙ IMPORTANTI D'EUROPA E STRATEGICAMENTE COLLOCATA A CROCEVIA DI POPOLI E MOVIMENTI ECONOMICI**

Qual è il ruolo del Concessionario autostradale nel programma di transizione ecologica adottato dall'Italia all'interno della cornice europea? È forse questa la principale domanda cui trovare risposta nei prossimi anni e Autostrada del Brennero può affermare, senza timori, di non partire da zero. Il luogo comune dell'autostrada che produce inquinamento è concettualmente falso: sono i veicoli che percorrono le autostrade del mondo a generare inquinamento in ragione della fonte di energia e del propulsore utilizzati. In altre parole, se domani in autostrada circolassero solo veicoli elettrici - a batteria o a idrogeno - le autostrade diventerebbero immediatamente delle infrastrutture ad emissioni zero. In questa osservazione, apparentemente banale, né di un investimento privo di rischi. La stessa cosa si può dire per la digitalizzazione della mobilità autostradale, ossia la trasformazione di un nastro d'asfalto sostanzialmente passivo come quello attuale in un'infrastruttura intelligente in grado di "dialogare" con i veicoli che la percorrono, così da annullare quell'errore umano che sappiamo essere oggi la causa quasi esclusiva dell'incidentalità stradale e così da aumentare la capacità delle reti esistenti senza ulteriore consumo di territorio.

Ma andiamo con ordine.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - forse per l'Italia il piano di sviluppo più ambizioso dal Dopoguerra ad oggi - indica nello sviluppo sostenibile e nella transizione ecologica e digitale i propri due principali pilastri. Si tratta di indicazioni importanti calate in un contesto di grande preoccupazione per le sorti del clima terrestre che trovano nell'Agenda 2030 dell'ONU prima (25 Settembre 2015) e nel Green Deal europeo poi (11 Dicembre 2019) i propri più alti riferimenti. D'altronde,

il consumo mondiale di energia cresce da tempo a ritmi notevoli. Se a metà Ottocento l'energia complessiva prodotta sulla terra era di circa 8.000 TWh, dieci anni fa aveva già superato i 130.000 TWh e oggi (dato 2019) si stima già una produzione di oltre 150.000 TWh, ricavata per l'87% da petrolio, carbone e gas naturale. Da fonti rinnovabili si producono oggi solo 6.500 TWh di energia all'anno.

Attualmente, si stima che nel mondo vengano consumati 100 milioni di barili al giorno ed il trend resta in crescita come l'aumento del carico antropico terrestre: eravamo 2 miliardi di persone nel 1925, abbiamo superato la soglia dei 6 miliardi con il nuovo millennio e oggi siamo già 7,85 miliardi. Nel 2050, si stima che avremo raggiunto i 9 miliardi. Lo scenario è pertanto piuttosto chiaro: un costante aumento della popolazione umana, del consumo di fonti fossili di energia, dell'inqui-



1. Un'auto aziendale fa il pieno di idrogeno a Bolzano sud



2. La barriera fotovoltaica antirumore di Isera

namento terrestre e del conseguente riscaldamento globale. Per di più, già nel 1956 il Geofisico statunitense Marion King Hubbert aveva previsto l'inevitabile raggiungimento del picco di produzione massima di petrolio - detto appunto picco di Hubbert -, superato il quale la produzione potrà solo calare con le conseguenze geopolitiche che si possono facilmente immaginare e sintetizzare nell'inquietante domanda: chi avrà diritto all'ultimo barile di petrolio?

In Autostrada del Brennero questi ragionamenti sono cominciati già nei primi anni del nuovo millennio ed hanno portato a decisioni che oggi appaiono particolarmente lungimiranti. Nel 2009, ad esempio, fu realizzata all'altezza del comune di Isera, in Trentino, la prima barriera antirumore fotovoltaica d'Italia, capace di coprire i consumi domestici di 600 persone, ma soprattutto di rappresentare una promozione del fotovoltaico rivolta ai milioni di utenti che ogni anno vi transitano davanti. Negli stessi anni, fu decisa la realizzazione a Bolzano Sud del primo e ancora unico centro di produzione e distribuzione di idrogeno verde d'Italia, che ad oggi ha permesso di percorrere oltre 3 milioni di km emettendo solo vapore acqueo e che rappresenta un modello sperimentale di riferimento per tutto il settore dei trasporti, divenuto improvvisamente molto ricettivo al tema idrogeno. Nel frattempo, la A22 è stata interamente coperta da stazioni di ricarica per veicoli elettrici e, nell'ottica di promuoverne la diffusione, il loro utilizzo è stato lasciato completamente gratuito. Un ultimo piccolo passo è stato fatto quest'anno con l'installazione all'interno dell'autoporto Sadobre del primo punto di rifornimento alimentato a biogas. Fin qui quanto già realizzato, ma il Piano per la mobilità sostenibile adottato dal Cda di Autostrada del Brennero prevede molto di più: in particolare, la realizzazione di cin-

que nuovi distributori di idrogeno tra il Brennero e Modena, in modo da fare della A22 la prima autostrada "a idrogeno" d'Italia. Si tratta, va detto, di investimenti sul futuro del cui ritorno in termini economici oggi non vi è certezza, ma se vogliamo che il motore a scoppio venga progressivamente consegnato alla storia, è fondamentale che si sviluppi anche in Italia una robusta rete di punti di ricarica per veicoli elettrici, siano essi a batteria o a idrogeno, e qui il ruolo del Concessionario autostradale può davvero fare la differenza.

Il secondo campo, come affermato in premessa, è quello della digitalizzazione delle reti autostradali, principalmente per due motivi: abbattere ulteriormente il tasso di incidentalità e aumentare la capacità delle autostrade esistenti senza ulteriore consumo di territorio. Autostrada del Brennero è da anni partner della Commissione Europea in diversi progetti di ricerca legati alla guida connessa, il più noto dei quali è C-Roads Italy. Questo perché la Società è convinta che finché non si potrà incidere sul "fattore umano" sarà molto difficile tornare a veder calare significativamente la curva del tasso di incidentalità.

A fianco dell'obiettivo "zero emissioni", infatti, una mobilità davvero sostenibile deve porsi anche l'obiettivo degli "incidenti zero" e questo sarà possibile solo quando il movimento dei veicoli non sarà più interamente affidato all'utente. Non solo: questo balzo tecnologico permetterà contemporaneamente di aumentare notevolmente la capacità delle autostrade senza doverle costantemente ampliare, offrendo all'utenza un viaggio con orari d'arrivo certi e all'ambiente la minimizzazione delle emissioni inquinanti eventualmente ancora presenti. Il futuro di Autostrada del Brennero si chiama Green Corridor, un progetto che vorrebbe offrirsi come contributo alla transizione ecologica del comparto autostradale. ■

*Il presente testo è stato redatto con il contributo dell'Amministratore Delegato Diego Cattoni, del Direttore Tecnico Generale Carlo Costa e del Capo Ufficio Stampa Tristano Scarpetta*



3. La guida connessa sarà il futuro standard della A22