

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

La notizia, per quanto attesa, sancisce probabilmente un punto di non ritorno nella storia della mobilità: lo scorso 14 Febbraio, il Parlamento Europeo ha dato il via libera definitivo all'accordo, raggiunto dal Consiglio UE a fine 2022, che decreta la fine delle nuove immatricolazioni di auto inquinanti, quindi a benzina e diesel, a partire dal 2035. Il provvedimento rientra nel pacchetto europeo "Fit for 55", una serie di riforme per ridurre l'impatto ambientale dei settori economici strategici, e intende stabilire il percorso verso l'azzeramento totale di emissioni di CO₂ dell'automotive.

La Norma in assemblea plenaria ha ricevuto 340 voti favorevoli, 279 contrari e 21 astenuti. Non è stato un passaggio facile, è evidente. E manca ancora l'adozione finale in Consiglio, tutt'altro che scontata. Ma non tanto perché qualcuno possa ancora sostenere la validità di un paradigma energetico fondato sugli idrocarburi, quanto piuttosto per le implicazioni che una decisione così netta comporta: tra queste la potenziale dipendenza da alcuni Paesi, fra cui la Cina, per l'estrazione dei materiali necessari alle batterie e la loro produzione, le difficoltà di riconversione delle Case automobilistiche e la carenza di



1. Il Centro H2 a Bolzano



2. Le colonnine elettriche in A22 sono 76



3. La tutela dell'ambiente è tra le priorità di A22

infrastrutture realmente adeguate. Senza strade e autostrade dotate in maniera capillare di punti di ricarica l'auto elettrica non potrà sfondare.

La decisione del Parlamento Europeo non trova impreparata Autostrada del Brennero. Anzi, conferma la bontà delle intuizioni e delle iniziative messe in campo già da molti anni, cresciute poi con A22 e divenute parte del suo Dna. Alla base della proposta di finanza di progetto con la quale Autobrennero ha ottenuto la fattibilità del MIT c'è infatti l'idea di rendere l'intero asse autostradale un Green Corridor, ossia un corridoio a zero emissioni, andando così a potenziare in maniera esponenziale una filosofia che la Società ha abbracciato da sempre, attenta come è a tutelare i territori e il delicato ecosistema che attraversa. Nulla di nuovo o improvvisato, dunque, per A22: le prime colonnine elettriche furono installate infatti alla fine del 2015.

Lo scorso anno se ne contavano già 57: cifre molto elevate se paragonate a quelle di altre autostrade italiane. Ma il punto cruciale è che il loro numero è e sarà in continuo aumento: già quest'anno se ne rilevano 76 con importanti cambiamenti. Come in ogni ambito che coinvolga la tecnologia la necessità di adeguarsi alle repentine evoluzioni da questa dettate è fondamentale.

E così, se fino a poco tempo fa le colonnine AC, ossia a corrente alternata con una potenza di ricarica di 22 kW erano piuttosto diffuse ora vengono nettamente superate da quelle in corrente continua (DC), molto più rapide e disponibili a vari voltaggi. La velocità di ricarica è infatti condizione essenziale per rendere competitivo il motore elettrico. Nuovi impianti ma anche sostituzione di vecchie colonnine con modelli più performanti sono tra le novità introdotte sull'asse.

Tre nuove ultra rapide (150 kW) saranno infatti installate a breve rispettivamente alle aree di servizio Isarco Est, in provincia di Bolzano e Garda Est e Garda Ovest in provincia di Verona. Miglioramenti sono stati introdotti al Plessi Museum, al passo del Brennero e presso la stazione autostradale di Affi, dove i punti di ricarica sono collocati esternamente all'autostrada. In entrambi i casi, Tesla ha potenziato il proprio parco di colonnine, che sono passate da 16 a 24. Al confine, A22 ha sostituito una multistandard rapida da 50 kW con un'ultra rapida da 150 kW. Ad Affi, invece, una colonnina da 50 kW ha preso il posto di quella più lenta da 22 kW. Gli impatti positivi sull'ambiente sono tangibili: il totale dei kWh erogati nel 2022 è stato di 1.860.000 rispetto ai 1.167.897 del 2021, con un corrispettivo di 4.120 t di CO₂ non immessa nell'ambiente rispetto alle 2.588 t dell'anno prima.

"Sappiamo - ragiona l'Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero, Diego Cattoni - che i trasporti sono responsabili di una quota significativa di emissione di cosiddetti gas serra, ma sappiamo anche quanto i trasporti siano fondamentali per far muovere il motore dell'economia e dunque per la società. Diventa quindi cruciale sviluppare nuovi modelli di mobilità che rimpiazzino in tempi brevi quelli cui siamo abituati. Attraverso la nostra proposta di

realizzare a livello locale il primo corridoio green d'Europa vogliamo dimostrare, anche a livello globale, che un nuovo modello di mobilità è possibile".

Autostrada del Brennero guarda infatti lontano: nella proposta di finanza di progetto con cui mira a ottenere il rinnovo della concessione per 50 anni c'è un piano di investimenti ambizioso sul fronte dei nuovi vettori energetici. L'obiettivo è quello di installare, nei prossimi tre anni, almeno 15 altri punti di ricarica ultrarapida per arrivare al 2035, non a caso l'anno che sancirà l'arresto della produzione delle auto a combustibili fossili,



4. La barriera antirumore fotovoltaica nei pressi di Isera (TN)

ad avere un'infrastruttura con un centinaio di impianti di ricarica ultracharger. Gli ammodernamenti saranno introdotti coerentemente con l'evoluzione tecnologica dei sistemi di ricarica, ad esempio la ricarica a induzione o pantografo, e con l'evoluzione del tipo e del numero di mezzi elettrici circolanti.

Non è tutto: il piano prevede anche l'investimento ulteriore sull'idrogeno, con l'apertura di altri cinque impianti di produzione o distribuzione di idrogeno green che andranno ad affiancare quello sorto a Bolzano Sud nel 2014. Il Centro H2, realizzato in collaborazione con IIT, è stato il primo stabilimento ad accesso pubblico in grado di produrre, stoccare e distribuire idrogeno verde in Italia.

Ad oggi ha effettuato ben 14.979 rifornimenti, erogando 164.623 kg di idrogeno che hanno consentito di risparmiare all'ambiente ben 2.140 t di CO₂.

"La progettazione di una rete capillare di stazioni di ricarica per mezzi a idrogeno e elettrici - osserva il Direttore Tecnico Generale, Carlo Costa - è uno dei tasselli attraverso cui la Società vuole contribuire a promuovere il progressivo superamento del motore endotermico. Paralle-



5. Un'auto in ricarica presso una colonnina elettrica

lamente si sviluppa il piano di digitalizzazione dell'arteria, che oltre a rendere non più necessario il consumo di suolo e ridurre, grazie a un traffico più regolare, le emissioni in atmosfera, permetterà di abbattere drasticamente il tasso di incidentalità: si tratta di percorrere con coraggio strade mai percorse fino ad ora".

L'impegno della Società verso i carburanti alternativi proseguirà poi con la realizzazione di due nuove stazioni di distribuzione di metano liquido, il GNL, per rispondere al trend di diffusione dei mezzi pesanti alimentati in questo modo. Il GNL è infatti un prodotto a basso impatto ambientale che azzerava le emissioni di particolato e abbassa notevolmente anche quelle di CO₂, raddoppiando le percorrenze rispetto ai mezzi alimentati a GNC. Completano il quadro degli interventi prettamente dedicati alle rinnovabili la programmazione di nuove barriere fonoassorbenti integrate da impianti fotovoltaici, come quella che corre lungo il nastro autostradale

nei pressi di Isera, in provincia di Trento. Un'opera che assolve a due funzioni ecologiche al contempo: protegge il paese dai rumori e produce energia pulita a servizio del territorio. Lo scorso anno sono stati infatti 820.000 circa i kWh prodotti. ■