



02

Il futuro sostenibile del Trentino

Festival dell'Economia 2020



Città Lineare
L'Autostrada interconnessa

02

Il futuro sostenibile del Trentino

**Festival dell'Economia
2020**

Rubrica "Appunti
per la ripartenza"
10/09/2020

Editore

Autostrada del Brennero SpA

Comitato Editoriale

Hartmann Reichhalter

Diego Cattoni

Redazione

Mauro Azzolini

Andrea Brandalise

Ilaria De Biasi

Alessandro Franceschini

Alessandro Magnago

Tristano Scarpetta

Grafica

Giorgia Codato

Foto

Archivio Autostrada del Brennero SpA

p. 9: Archivio Ufficio stampa PAT

p. 13: foto C. Baroni, Archivio Gruppo Dolomiti Energia

p. 14: Careser (14) - Bacino di Careser - foto C. Baroni, Archivio Gruppo Dolomiti Energia

p. 17: Santa massenza (38) - Centrale idroelettrica di Santa Massenza -

foto C. Baroni, Archivio Gruppo Dolomiti Energia

© 2021 Autostrada del Brennero SpA / Brennerautobahn AG

www.autobrennero.it - Via Berlino, 10 - Trento

Tutti i diritti riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro, senza l'autorizzazione scritta del proprietario dei diritti.

02

Indice

- 07** Presentazione
- 09** Introduzione
Innocenzo Cipolletta
- 11** Il futuro sostenibile
in Dolomiti Energia Holding
Marco Merler
- 19** Il futuro sostenibile
in Autostrada del Brennero SpA
Diego Cattoni

02

Il futuro sostenibile del Trentino

Festival dell'Economia
2020



APPUNTI PER LA RIPARTENZA

IL FUTURO (SOSTENIBILE) DEL TRENINO

INNOCENZO CIPOLLETTA, DIEGO CATTONI, MARCO MERLER

Economista

AD Autostrada del Brennero SpA

AD Dolomiti Energia Holding

www.festivaleconomia.it



Presentazione

Il Festival dell'Economia ha raggiunto negli anni una risonanza di rilievo internazionale e trasversale sia per età, sia per estrazione sociale e culturale dei partecipanti. Ogni edizione vede confermati numeri incoraggianti relativamente alla presenza di pubblico e al numero di eventi organizzati. Un successo derivato soprattutto dagli attori coinvolti e dall'efficacia dei temi individuati che sistematicamente si dimostrano di profonda attualità e interesse. Anche il tema della XV edizione, "Ambiente e crescita", ha risposto pienamente alle aspettative. Questo argomento di interesse collettivo a livello locale, nazionale e internazionale ha permesso ad Autostrada del Brennero di condividere con il grande pubblico il ruolo che oggi sta giocando nella grande partita della tutela ambientale e dello sviluppo di strategie sostenibili di crescita.

Per un gestore di autostrade, più che per tanti altri, la sfida di coniugare crescita e sostenibilità non è semplice. Da sempre Autobrennero investe in questa direzione e il Festival dell'Economia è risultata un'ottima occasione per portare la propria voce e contribuire alla costruzione di una riflessione inevitabilmente complessa, ma al tempo stesso necessaria. Nel 2020 un attore sociale ed economico non può prescindere da questo obiettivo nel proprio progetto di crescita.

Dopo 14 edizioni di successo nel consueto format, il comitato organizzativo ha individuato nuove modalità in occasione della XV edizione, avvenuta durante la pandemia da COVID 19 che ha costretto a trasferire sul web i dibattiti previsti nel programma.

Moderato da Innocenzo Cipolletta, il dialogo, tra l'Amministratore Delegato di Autobrennero Diego Cattoni e quello di Dolomiti Energia Marco Merler, ha messo in evidenza gli investimenti e le strategie che due importanti aziende del territorio hanno all'attivo e che intendono ulteriormente incrementare nel prossimo futuro.

Per Autostrada del Brennero, in particolare, "Il futuro sostenibile del Trentino" è stata l'occasione di mettere ancora una volta in luce il forte radicamento che la Società ha con i territori attraversati dall'A22, i quali determinano in maniera profonda le strategie di sviluppo adottate anche, e soprattutto, nel campo della sostenibilità.



Introduzione

Innocenzo Cipolletta

*Economista e dirigente d'azienda italiano,
coordinatore del Comitato Editoriale del Festival dell'Economia*

La rubrica “Appunti per la ripartenza”, è un appuntamento all'interno del Festival dell'Economia, che quest'anno si terrà a Trento il 24 settembre 2020.

Questa rubrica costituisce un'interessante dialogo con imprenditori e manager esperti d'impresa, per conoscere il modo in cui si è affrontata questa pandemia - situazione veramente tragica e difficile per il nostro Paese - e per capire quali possano essere le prospettive di ripresa per recuperare e ripartire al meglio.



Innocenzo Cipolletta

In questo appuntamento verrà affrontato il tema del futuro sostenibile del Trentino con Marco Merler e Diego Cattoni.

Il primo è l'Amministratore Delegato di Dolomiti Energia, nato a Trento e laureato in Economia. Dopo un periodo di permanenza all'Università, ha assunto questa carica in Dolomiti Energia. La società oggi si può definire una multiutility, che si occupa di teleriscaldamento, gestione dei rifiuti urbani e produzione e distribuzione di energia ed acqua. L'energia prodotta è idroelettrica, essenzialmente rinnovabile e sostenibile sotto tutti i punti di vista.

Anche il secondo interlocutore è trentino, vicino a Marco Merler per formazione, con alle spalle una lunga esperienza nel settore della finanza in Bank of America prima, nel Gruppo Lunelli e nella stessa Dolomiti Energia poi. È stato Amministratore Delegato di Aquila Basket, carica che ricopre in questo momento in Autobrennero, l'autostrada che, con i suoi 314 km, collega l'Italia con l'Austria e quindi con la Mitteleuropa e che ha fatto dell'eco-sostenibilità uno dei suoi punti di forza e uno dei suoi obiettivi.

Interessante sarà approfondire come dalle rispettive Società è stato affrontato il lungo periodo di quarantena e quali riflessi ha avuto questa situazione sul fatturato e soprattutto nei rapporti con la clientela e i diversi interlocutori.

Ma ancora, visto il tema del Festival dell'Economia "Ambiente e crescita", capire come si possa conciliare la sostenibilità con la crescita in un 2020 caratterizzato da una riduzione dell'attività produttiva prossima al 10%. Coghieremo come nuove infrastrutture possano nascere tenendo in considerazione la sostenibilità ambientale, uno degli obiettivi non solo italiani ma ormai europei e speriamo anche mondiali.

Un altro tema importante è la reazione dei clienti, nello specifico della popolazione trentina, a queste sollecitazioni nei confronti della sostenibilità, come ad esempio alle fatture con l'invio informatico e alla gestione dei rifiuti. Interessante sarà capire come viene gestita l'energia idroelettrica con riferimento agli invasi d'acqua e alle dighe che sono state costruite e che ovviamente necessitano di continui ammodernamenti e manutenzioni. E ancora, considerato che viviamo in un periodo di riscaldamento del pianeta dove si sciolgono i ghiacciai, ci sarà un futuro con meno acqua anche per quanto riguarda l'energia idroelettrica? Si può fare qualche cosa?

Sfide importanti, per le quali non c'è una risposta immediata, ma che bisogna monitorare continuamente. Dobbiamo vivere il presente pensando al futuro, come ci racconterà Diego Cattoni in merito alle questioni legate alle innovazioni, nonché alle problematiche connesse al trasporto elettrico e all'idrogeno. Ma ancora, come saranno le autostrade cosiddette intelligenti? Un giorno saranno i veicoli a guidare autonomamente su di esse anziché noi piloti, ma ovviamente questo non potrà accadere su autostrade normali, prive della necessaria tecnologia. Infine parleremo della possibile collaborazione fra strada e rotaia. Sarebbe una novità importante per il nostro paese.

Tante interessanti innovazioni, portate avanti da entrambe le aziende, rappresentano una risposta positiva in merito al futuro sostenibile in Trentino. Settori a lungo considerati inquinanti, quali l'energia ed i trasporti, sono in realtà i settori che oggi stanno investendo di più nel campo della sostenibilità ambientale e questo ci fa ben sperare.

Il futuro sostenibile
in Dolomiti Energia Holding

Marco Merler

“

*C'è fortissima necessità
di produrre cultura
della sostenibilità.*

”



Il futuro sostenibile in Dolomiti Energia Holding

Marco Merler

Amministratore Delegato Dolomiti Energia Holding

GESTIONE 2020

È stato come per tutti un periodo complicato e ovviamente per noi ancora di più, perché eravamo e siamo consapevoli del fatto che i nostri siano servizi essenziali e che non si possano interrompere mai, a maggiore ragione durante una pandemia. La difficoltà è stata quella di mantenere in attività tutti i servizi, con il criterio della massima sicurezza, riducendo in qualche modo quelli non essenziali. Abbiamo cercato di farlo con il criterio di vicinanza alle persone, sia nei confronti dei nostri dipendenti che in quello dei nostri clienti. Abbiamo attivato alcune iniziative commerciali, come quella di praticare la stessa tariffa di giorno e di sera, proprio per andare incontro alle famiglie che durante questi mesi hanno avuto un maggior consumo di energia dovuto, in molti casi, alla necessità di dover trasformare le proprie case in uffici, scuole, aule scolastiche.

Una larga fetta di dipendenti ha lavorato in modo efficiente da casa, mettendo a disposizione il loro computer, la loro attrezzatura e cercando in tal modo di superare questo momento davvero complicato e non banale.

A livello aziendale più complessivo, il nostro problema è stato il crollo dei consumi. Crollo cospicuo, perché si è fermata la parte più produttiva dell'Italia e questo naturalmente, per il meccanismo del rapporto domanda-offerta, ha comportato un calo importante dei prezzi, che inevitabilmente si rifletterà sui risultati di fine anno.

SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è sempre stata in qualche modo nel DNA di questa azienda. La nostra produzione elettrica è per il 97-98% ricavata da fonti rinnovabili, in particolare idroelettrica; è evidente visto che siamo in un territorio che ben si presta per via





Bacino di Careser

della presenza di montagne e acqua. Da sempre l'uomo ha sfruttato questa forza motrice per le proprie attività. Inizialmente attraverso tutta una serie di opifici, i famosi mulini e segherie, che usavano l'acqua per produrre anche energia elettrica.

Abbiamo inoltre cercato in questi anni di andare oltre. Nell'ultimo piano industriale ci siamo confrontati con gli obiettivi a livello mondiale sul tema della sostenibilità, cercando di allargare il quadro a quella che non è solo la sostenibilità ambientale. Lo vediamo tutti quanti in questo ultimo periodo quali sono gli effetti del clima che sta impazzendo e che sistematicamente purtroppo produce effetti dannosi e devastanti sui nostri territori. Immaginiamo quindi anche una sostenibilità sociale e su questo abbiamo attivato dei percorsi e dei progetti che credo siano molto interessanti e innovativi. Ne cito uno solo, denominato "Etika", creato attraverso una rete di partner, in particolare con il mondo della cooperazione trentina, delle Casse Rurali, del SAIT. Forniamo al cliente che vuole aderire delle proposte di energia rinnovabile, ma gli diciamo anche che una piccola parte della sua bolletta, una decina di euro all'anno, verranno da noi utilizzati per sostenere progetti sociali. Per esempio, progetti legati all'edilizia abitativa per persone con disabilità e vari disagi che non sarebbero in grado da soli di affrontare questo tipo di costi. Attraverso questo modello cerchiamo di tenere assieme varie attenzioni al concetto di sostenibilità energetica, dalla fase di produzione a quella di distribuzione. Abbiamo avviato anche un percorso per rivedere l'intera nostra politica degli acquisti e per inserire, laddove possibile, logiche di sostenibilità esplicite e specifiche, che naturalmente variano da settore a settore e da situazione a situazione, ma che si possono applicare attraverso uno sforzo di creatività e fantasia che qualche volta, forse, è la cosa più importante.

C'è inoltre la fortissima necessità di produrre cultura della sostenibilità e di trasmettere questo tipo di messaggio, sia a livello aziendale, che ovviamente nei confronti di tutti gli stakeholder che incrociamo. Sono migliaia i nostri clienti che ricevono le bollette: abbiamo cercato di smaterializzarle il più possibile. Ormai quasi il 50% delle bollette non vengono più inviate fisicamente. Ciò significa che non le devo stampare e non le devo spedire. Tutta una serie di impatti ambientali quindi assolutamente positivi. Ho usato l'esempio delle bollette per dire che nella nostra concezione, la sostenibilità è fatta anche di tanti piccoli tasselli, che magari visti singolarmente fanno forse sorridere, ma che messi assieme trasmettono invece il messaggio di sostenibilità che deve poi essere alla base di tutte le nostre azioni.

Il tema della mobilità elettrica è un ambito che non ci aveva mai coinvolto, almeno fino all'avvento delle auto elettriche. Oggi abbiamo costituito una società, assieme ai colleghi di Alperia, con lo scopo di diffondere le centraline di ricarica

sul territorio. Stiamo pensando anche ad altre iniziative, legate in primis al nostro parco auto, ma non solo. Tutto questo sia in una prospettiva di investimenti futuri volti all'espansione delle nostre attività, sia soprattutto per creare e costruire un'infrastruttura che possa accelerare quel percorso di passaggio dalla mobilità di oggi, basata quasi esclusivamente sugli idrocarburi, ad una mobilità futura basata invece sempre di più su altri tipi di fonti, che ovviamente per noi sono in primis l'elettricità.

CLIENTI

La risposta dei clienti, sia trentini che non, visto che ormai Dolomiti Energia ha il 50% dei propri clienti fuori dal territorio provinciale e di conseguenza ha acquisito una visione territoriale un po' più ampia, è oggi abbastanza positiva. All'inizio siamo stati dei pionieri. Già qualche anno fa abbiamo fatto una scelta che ad oggi, a quanto mi risulta, è ancora l'unica tra gli operatori di una certa dimensione in Italia e cioè noi vendiamo solamente energia certificata da fonte rinnovabile. Tutti vendono anche energia certificata da fonte rinnovabile, ma noi invece vendiamo solo energia certificata da fonte rinnovabile. Questa è stata una scelta molto dibattuta, perché sia noi amministratori che i nostri collaboratori del commerciale eravamo consapevoli delle difficoltà. Inizialmente avevamo delle perplessità nell'ordine di perdere qualche cliente, che avrebbe potuto obiettare che l'energia sarebbe costata di più e si sarebbe magari potuto rivolgere a gestori che la offrivano a meno. Invece ho notato che in questi ultimi anni è cresciuta molto la sensibilità, sia a livello mondiale - e ci sono tutta una serie di organizzazioni che si stanno muovendo in questa direzione - che a livello locale. Un fatto è certo: siamo in un territorio che da questo punto di vista la sensibilità ambientale l'ha sempre avuta.

RIFIUTI

Sia a Trento che a Rovereto, per esempio, abbiamo una quota di rifiuti differenziati che è sistematicamente sopra l'80%. Si tratta di una percentuale assolutamente importante e da questo punto di vista si può sicuramente ancora migliorare. In questi ultimi anni si è fatto davvero tanto e si sono intraprese molte strade. Citavo prima "Etika", quell'iniziativa che era partita con i vettori della Cooperazione: siamo francamente stupiti per il successo ottenuto! Siamo oltre le 50.000 adesioni. Non immaginavamo di certo, quando siamo partiti, di incontrare tanta sensibilità e questi sono sicuramente segnali positivi e incoraggianti. C'è ancora tanto da fare, ma riscontriamo sempre più aziende che ci chiedono di poter avere la certificazione che la loro energia è rinnovabile: a loro serve per il marketing, piuttosto che per le loro dichiarazioni non finanziarie - che oggi sono diventate un obbligo per le imprese di una certa dimensione - o piuttosto sem-



Centrale idroelettrica di Santa Massenza

plicemente per il fatto che vogliono comunicare a tutti i loro interlocutori che hanno fatto scelta di questo tipo. Quello che un tempo era quasi una cosa per pochi pionieri, oggi è diventata una sensibilità estremamente diffusa, e questo non può che farci piacere.

INVASI E DIGHE

Per quanto riguarda gli invasi e le dighe, siamo di fronte ad un passaggio davvero non banale, considerando poi che queste infrastrutture, che abbiamo il compito di mantenere in piena efficienza, hanno un ruolo importantissimo nei nostri territori, che non è solo quello di produrre energia elettrica, ma anche quello di regolare l'andamento dei torrenti e dei fiumi. In questi giorni per esempio la Protezione Civile ci ha chiesto di smettere di produrre energia elettrica e di accumulare acqua nelle dighe, per aiutare a defluire meglio la piena dell'Adige. Questo per fortuna non succede tutti i giorni, si verifica tuttavia sempre più spesso ed è un contributo che forse è poco conosciuto fra la popolazione, ma molto importante, anzi direi fondamentale per poter regolare certi fenomeni atmosferici e cercare di limitarne gli effetti.

GHIACCIAI

Per quanto riguarda il futuro dei ghiacciai, la prima risposta che mi viene in mente è che anche questo aspetto rientra nel settore della sostenibilità. Ho appena finito di leggere un libro, scritto dalla responsabile del progetto sull'Accordo di Parigi, nel quale si afferma che siamo ancora in grado di decidere sul nostro futuro e che abbiamo ancora tempo per evitare la sparizione di tutti i ghiacciai. Anche secondo me c'è ancora tempo per far sì che attraverso tutte le azioni che abbiamo detto prima questo fenomeno in qualche modo si rallenti e possibilmente in futuro si inverta. Per il resto, stiamo cercando anche noi di capire e lo facciamo con l'ausilio di simulazioni da parte di terzi e dell'università. È veramente difficile fare uno scenario di lungo periodo sulla disponibilità dell'acqua. Quello che empiricamente si può dire, è che negli ultimi anni è aumentata la variabilità. Vi fornisco solo un piccolo dato, senza avere la pretesa che sia statisticamente rilevante: se osserviamo gli ultimi 10 anni, la media di produzione e disponibilità dell'acqua - perché la nostra produzione dell'energia dipende da quanta acqua arriva nei bacini - è più o meno pari a quella storica. Non ci sono grandi variazioni sulle medie. Si sono registrati tuttavia due anni, il 2014 e il 2017, che sono di gran lunga il peggiore e il migliore di sempre da quando ci sono le centrali. Per dirla con dati statistici, la media è simile, ma la varianza sta aumentando. La variabilità di questi fenomeni sta aumentando sempre di più e questa è una sfida non banale a cui rispondere.

Il futuro sostenibile
in Autostrada del Brennero SpA

Diego Cattoni

“

*Il traffico autostradale
è un termometro dell'andamento
del sistema economico.*

”



Il futuro sostenibile in Autostrada del Brennero SpA

Diego Cattoni

Amministratore Delegato di Autostrada del Brennero SpA

GESTIONE 2020

Questo periodo è stato davvero un momento molto particolare. Il traffico autostradale è un termometro dell'andamento del sistema economico. È conosciuto che l'asse del Brennero, questa importante arteria che collega il mondo mediterraneo con la Mitteleuropa, è di vitale importanza, poichè lungo il suo asse transita più del 10% di tutto l'import ed export del commercio italiano. Durante il periodo del lockdown si è verificato un crollo verticale dei transiti: nel mese di aprile addirittura del -95% per quanto riguarda il traffico leggero e di circa -50% relativamente al traffico pesante, ovvero quello delle merci. Per fare un riferimento velocissimo, al confine del Brennero, dove mediamente transitano più di 30.000 veicoli al giorno in entrata e in uscita, un giorno se ne sono registrati solamente 43! Penso che la storia non abbia rilevato i passaggi nei secoli scorsi, ma credo si debba risalire addirittura al Medioevo per trovare un numero così esiguo di veicoli in transito al Brennero in una giornata.

Per quanto riguarda la nostra organizzazione, essendo la nostra Società atta a svolgere un servizio pubblico efficiente e in sicurezza, abbiamo dovuto attivare un'organizzazione straordinaria. Da un lato abbiamo voluto garantire la salute dei nostri collaboratori - più di 1000 dipendenti, oltre ad altri 500 nelle partecipate - e dall'altra abbiamo garantito il pubblico servizio, senza nessuna interruzione. Cito solamente un esempio di organizzazione che ha caratterizzato questo periodo: abbiamo dovuto attivare dei cosiddetti "disaster covering", ovvero un piano di emergenza in grado di garantire i servizi essenziali, anche nel caso in cui un turno dei nostri collaboratori si fosse ammalato. Lo abbiamo realizzato creando dei backup in altre aree geografiche in modo da garantire la totale distanza dall'eventuale focolaio creatosi.





Centro di produzione dell'idrogeno

Vorrei però fare un appunto costruttivo. Durante i periodi difficili infatti possono nascere anche delle opportunità. Nel nostro caso è parso evidente come gli investimenti in infrastrutture in Italia siano importanti per ammodernare il paese e di quanto l'Italia ne abbia bisogno. Perché? Perché prima di tutto alimentano la crescita dopo la crisi del P.I.L. di vari punti percentuali. Nel settore delle infrastrutture, in particolare, gli investimenti fatti moltiplicano di oltre tre volte il dato dell'investimento sul P.I.L. Per ogni miliardo speso inoltre ci sono decine di migliaia di nuovi occupati.

Nel settore autostradale, l'Italia è stato il primo paese al mondo ad inventare un'autostrada; nel 1924 infatti è stata realizzata la Milano - Laghi. Siamo sempre stati un paese all'avanguardia. 40 anni fa l'Italia era il paese europeo con il maggiore numero di chilometri di autostrade in Europa. La Germania aveva dati simili ai nostri, mentre Francia, Spagna ed altri paesi erano meno sviluppati.

Dopo 40 anni, oggi ci troviamo ad avere più o meno gli stessi km di autostrada di allora, circa 7.000, mentre la Germania è cresciuta tantissimo - è arrivata a ben 13.000 km - così come la Francia che ci ha superato, per non parlare della Spagna che è arrivata a 15.000 km. Noi siamo rimasti fermi. Questo evidenzia che il sistema Italia necessita di investimenti che aiutino, come nel dopoguerra, a far crescere il P.I.L. C'è poi anche il bisogno di intervenire nella manutenzione straordinaria, perché nel frattempo le opere accusano gli anni.

Noi, come Società, siamo pronti con un programma importante di investimenti sulla nostra arteria A22 e con le nostre partecipate realizzeremo 2 nuove autostrade: la Campogalliano-Sassuolo e la Cispadana. L'aspetto positivo è che ora c'è la consapevolezza rispetto alla necessità di investimenti per il nostro paese e, ribadisco, su questo noi siamo pronti.

SOSTENIBILITÀ

La sostenibilità è un tema che sentiamo particolarmente nostro, al quale abbiamo dedicato sia energie che investimenti e che ci impegnerà molto in futuro. Partirei da un dato macro: il fabbisogno energetico a livello mondiale deriva dagli idrocarburi. Un terzo è utilizzato dalla mobilità, quindi dal settore nel quale opera Autobrennero, un terzo dal settore industriale ed un terzo è riservato alle esigenze civili. Noi vogliamo compensare il fabbisogno energetico relativo al settore della mobilità con progetti innovativi. Aggiungo, tra l'altro, che la nostra Società alcuni anni fa è stata vincitrice di premi anche negli Stati Uniti. L'Associazione mondiale I.B.T.T.A. ha infatti riconosciuto il valore del nostro progetto relativo alla produzione e distribuzione di idrogeno, nonché quello relativo alla

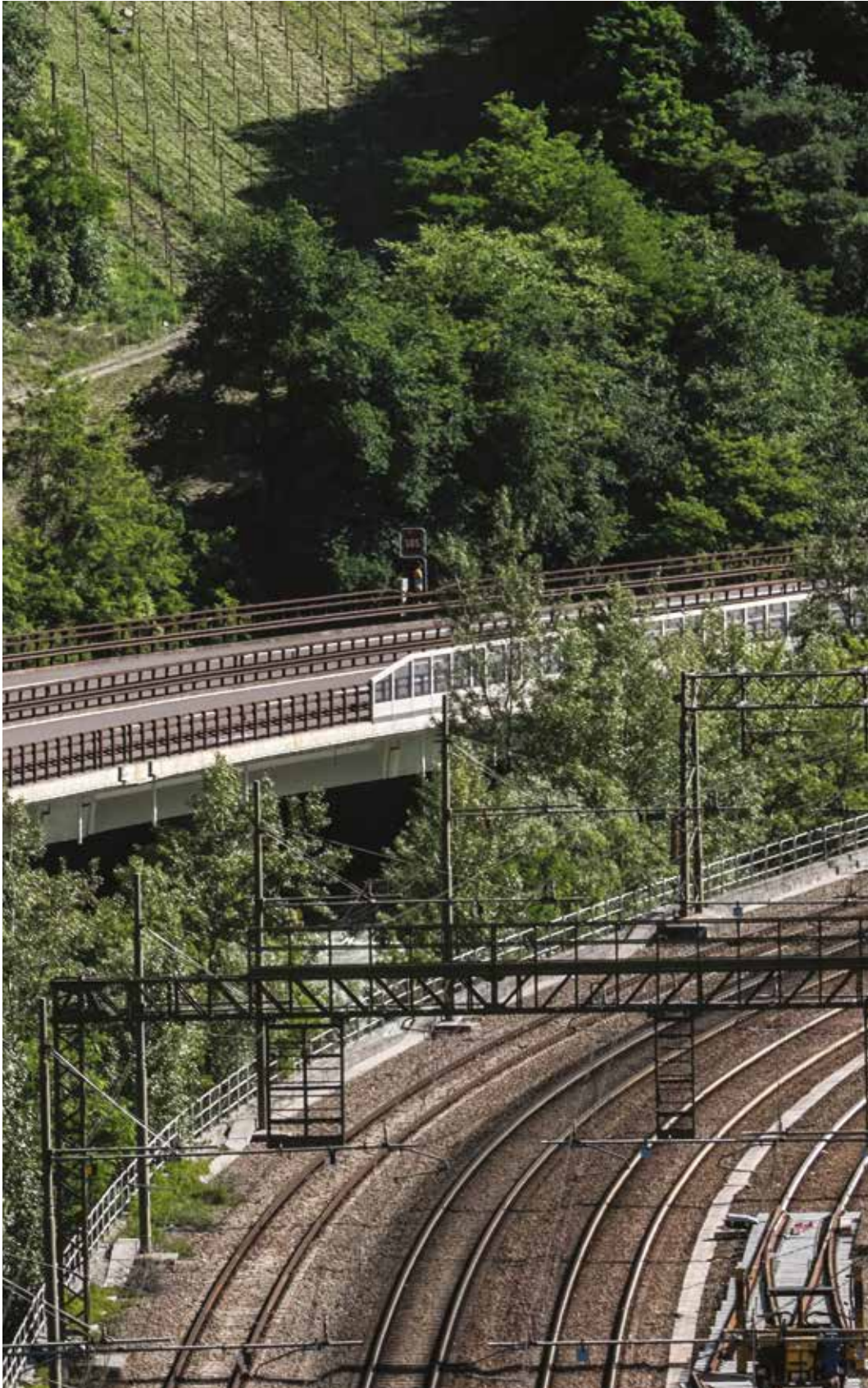
barriera fonoassorbente e fotovoltaica di Isera. Attualmente la Società Auto-brennero ha progetti di sviluppo di mobilità sostenibile per parecchie decine di milioni di Euro, progetti che permetteranno agli autoveicoli di percorrere il nostro asse ad emissioni zero. Abbiamo per esempio investito nel settore dell'idrogeno. Siamo la prima autostrada ad avere uno stabilimento che produce idrogeno per autotrazione. Si trova a Bolzano sud ed una nostra società partecipata si dedica a tale attività. Sono previste inoltre altre 4 stazioni di rifornimento lungo il nostro asse autostradale. L'idrogeno, ricordo, è quel combustibile che permette al veicolo di funzionare attraverso un motore elettrico. Anziché però avere 400 chili di batterie, che necessitano di una ricarica con i tempi che conosciamo, grazie all'idrogeno il rifornimento avviene negli stessi tempi delle automobili ad idrocarburi ed in pochi minuti è possibile fare il pieno. Noi siamo dei pionieri in questo settore e ci stiamo dedicando a questa energia per realizzare punti di rifornimento completamente green. E così dicasi anche per quanto riguarda il settore delle colonnine elettriche e quello di distribuzione dei vari gas a emissioni zero, quali il GPL e GNL.

Nel settore della sostenibilità un'ulteriore attenzione la stiamo dedicando al mantenimento e all'utilizzo del territorio. Nei prossimi anni infatti costruiremo la terza corsia, da Bolzano fino a Modena, e lo faremo stando fisicamente all'interno del perimetro già esistente, senza consumare ulteriore terreno. Da Verona a Modena infatti esiste lo spazio sufficiente tra le carreggiate per realizzare una terza corsia per ogni senso di marcia, mentre tra Bolzano e Verona è già attrezzata la terza corsia dinamica che prevede l'utilizzo della corsia di emergenza per sostenere il traffico a seconda delle necessità. Altri progetti innovativi sono diventati ora realtà, come per esempio il progetto "Brennerlec", che è in continua evoluzione: attraverso l'utilizzo di un software si combinano i dati di traffico con quelli di inquinamento. Questo permette di gestire i flussi a velocità programmate in base al numero di veicoli presenti in quel momento all'interno dell'autostrada.

In questo modo, oltre a garantire tempi di percorrenza più brevi, il sistema progettato permette anche e soprattutto di ridurre le emissioni inquinanti lungo i territori attraversati. Stiamo cercando infine di investire anche nel settore ferroviario per spostare parte del traffico merci, che è molto elevato sul nostro asse, dalla strada alla rotaia, con la collaborazione delle nostre partecipate STR e RTC, che da anni si occupano del trasporto accompagnato e trasferiscono i camion su ferrovia da Verona verso il nord Europa. Vogliamo diventare in tempi brevi un'autostrada decarbonizzata, una sorta di "green corridor", dove gli autoveicoli che la percorrono non emettano alcuna sostanza nociva per l'ambiente.



Stazione di rifornimento dell'idrogeno



PROSPETTIVE SULLA MOBILITÀ

Per quanto riguarda l'aspetto del trasporto merci su rotaia, il gruppo Autostrada del Brennero ha delle partecipate, che trasportano merci su rotaia. Abbiamo la società RTC con sede legale in Italia e Lokomotion a Monaco di Baviera. Queste gestiscono ben 12.000 treni l'anno che trasportano merci. Il tratto interessato va da Verona a Monaco di Baviera e su questo asse transita un traffico merci importantissimo per l'Europa, quello dei prodotti del settore manifatturiero. La nostra attenzione da diverso tempo è quella di cercare di rendere più fluido il trasporto su gomma, spostando parte delle merci su rotaia. Di fatto Autostrada del Brennero con il trasporto merci su ferrovia fa concorrenza a se stessa. Ma noi lavoriamo sulla sensibilità di quello che potrà succedere in futuro: i dati ci stanno parlando dell'incremento ulteriore del trasporto merci lungo l'asse del Brennero, per cui è fondamentale implementare ancora di più il trasporto merci su ferrovia. Attualmente ci sono tuttavia alcuni aspetti critici, perché affinché sia vantaggioso spostare le merci su ferro, bisogna che i tempi di percorrenza della rotaia siano compatibili, o almeno vicini, a quelli su gomma, che attualmente è il sistema più veloce. Ma sono soprattutto i costi del trasporto su rotaia che devono essere simili a quelli del trasporto su gomma, che in questo momento è molto più competitivo. Servono nuove infrastrutture e alcuni paesi europei le stanno già realizzando: sto pensando al tunnel di base del Brennero, che permetterà delle percorrenze con treni molto più veloci e anche più lunghi rispetto a quelli attuali, consentendo così di trasportare più merci e di conseguenza avere costi più bassi. Si va verso un futuro in cui le infrastrutture permetteranno tale spostamento di merci sulla ferrovia e noi ne facciamo già parte. Si tratta di un progetto iniziato 20 anni fa dal gruppo Autobrennero e che viene implementato ancora oggi, con uno sguardo al futuro, proprio perché riteniamo strategico il trasporto merci su rotaia e vi dedichiamo pertanto risorse economiche, progetti e iniziative. Non basta però realizzare il percorso più veloce, come quello del nuovo tunnel di base del Brennero, ma servono anche gli hub di partenza, la cosiddetta intermodalità, dove le merci vengono trasferite dalla gomma alla rotaia e viceversa ed è qui che il sistema europeo necessita di investimenti molto importanti. In Italia come hub di partenza esiste già il Quadrante Europa a Verona, con il quale abbiamo in essere già un potenziale progetto, che investe un'area vicino ad Isola della Scala, in provincia di Verona.

Stessa cosa dovrà essere fatta lungo l'asse Verona-Monaco anche in Germania; alla data odierna però non sono ancora pronti. Stanno predisponendo dei progetti per il trasferimento delle merci da rotaia a gomma e viceversa, ma dovranno anche realizzare l'hub di arrivo per le merci provenienti dal mondo mediterraneo e quello di partenza verso la Mitteleuropa. È un settore in forte fermento, con





grandi investimenti. Ricordo anche quanto avviene nei porti italiani, dove - in un orizzonte temporale molto breve - tante merci che oggi vengono trasportate via nave verso i porti del nord, come Rotterdam o Anversa, fra qualche anno invece verranno scaricate nei porti italiani di Genova, La Spezia, Venezia, Trieste e andranno non solo verso il nord Italia, ma anche verso la Mitteleuropa. Il traffico pesante quindi si riverserà sull'asse del Brennero registrando un aumento progressivo, derivante da questi investimenti generali nel campo delle infrastrutture e delle modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il tema sul futuro e sulla tecnologia, la digitalizzazione permetterà di avere una mobilità con rischio zero per quanto riguarda gli incidenti. La nostra Società sta investendo attualmente molte risorse nel progetto della guida autonoma: per esempio, lungo la nostra autostrada sono stati già installati moltissimi sensori ed inoltre la tecnologia della fibra è già presente lungo tutto l'asse. Tutto ciò ci consentirà di agevolare la comunicazione tra veicoli ed infrastruttura, permettendo quindi la cosiddetta guida autonoma, cioè una guida automatica attraverso sistemi di software e di comunicazione che eviteranno l'errore umano, per ottenere così un tasso di incidentalità pari a zero.

Già oggi esiste una tecnologia che verrà messa in atto in tempi molto brevi, il cosiddetto "platooning", sistema che fa dialogare tra loro i singoli mezzi pesanti. Di fatto ci sarà un veicolo che farà da apripista e dietro di lui una serie di altri mezzi pesanti che saranno collegati al primo in automatico e si muoveranno in modo coordinato fra di loro per mezzo dei sensori presenti lungo l'asse e sui mezzi. Tutto ciò avrà come conseguenza una minore incidentalità e quindi più sicurezza lungo l'intero percorso autostradale. Questo è il futuro che ci aspetta, fatto di maggior sicurezza nel settore della mobilità.

Pubblicazioni fuori collane di Autostrada del Brennero SpA

Autostrada del Brennero, Arti Grafiche Manfrini, 1968.

Un ponte per l'Europa / Eine Brücke für Europa, Publilux, ed. italiana, 1984 / ed. tedesca, 1985.

Architetture autostradali, la nuova sede dell'Autostrada del Brennero a Trento, 1991.

Le strade della devozione / Die Strassen der Devotion, ed. italiana / ed. tedesca, 1997.

Autostrada del Brennero – Brennerautobahn, Athesia, 1998.

La chiesa pellegrinante - Kirchen am Wege, Athesiadruck, 2006.

Plessi Museum, 2013.

A22 in viaggio verso il futuro sostenibile - A22 auf der Reise in eine nachhaltige Zukunft, 2013.

Nuove ecologie per infrastrutture osmotiche - New ecologies for osmotic infrastructures, 2013.

Storia, valori e progetti, Litografica editrice Saturnia, 2016.

La via della seta e la via del Brennero, Filograf, 2017.

L'Autostrada del Brennero nella sua storia - Riedizione del volume di Donato Turrini del 1984, Litografica editrice Saturnia, 2019.

Da sessant'anni accompagniamo l'Italia in Europa, 2021.

Edizioni Autobrennero

Collane



Un'autostrada è innanzitutto un'opera ingegneristica, ma non è solo questo.

“Città Lineare” è la collana che racconta l'evoluzione tecnica dell'autostrada del Brennero, intesa come una città che si sviluppa lungo 314 chilometri “abitata” mediamente da circa 100.000 persone.

Sono “cittadini” che cambiano continuamente, ma che evidenziano costantemente gli stessi bisogni: sicurezza, rapidità di spostamento, servizi, sostenibilità.

Numeri della collana

- 01.** Il corridoio transalpino del Brennero: un'opportunità di sostenibilità nei trasporti e di rigenerazione ambientale e territoriale
- 02.** Il futuro sostenibile del Trentino



Le strade sono l'infrastruttura simbolo dell'evoluzione umana.

Lo sono perché rispondono a un'esigenza propria della nostra specie: spostarci, conoscere ciò che ignoriamo, collegare ciò che è distante.

“L'Autostrada di Prossimità” è la collana che racconta il rapporto simbiotico tra l'autostrada del Brennero e le Comunità locali che l'hanno voluta, realizzata e gestita, unendosi così in un comune destino di sviluppo paragonabile a quello che unisce le Comunità rivierasche di un medesimo fiume.

Numeri della collana

- 01.** ABC: l'Autostrada del Brennero in Città
- 02.** Lungo la via del Brennero: immagini dalla preistoria



Autostrada del Brennero SpA
Brennerautobahn AG