

# La stampa dell'automotive cerca le soluzioni per il futuro sostenibile del mondo dell'auto



Un corso-convegno a più voci per individuare strategie e scelte per gli spostamenti 'green'

La riconversione **green** dell'auto: strategia e tecnologie. È un tema essenziale per il futuro della nostra società e per questo ricorrente, che si riflette ogni giorno sull'attività dei giornalisti della filiera dell'automobile e del mondo economico per gli effetti che ha causato e sta causando all'economia e alla funzionalità del settore, ma di riflesso e spesso direttamente alla nostra società e anche alla nostra vita quotidiana. Effetti resi ancor più evidenti dall'incremento dei costi dell'energia derivante dalle fonti fossili.

Per questo l'**UIGA, l'Unione Italiana Giornalisti dell'Automotive**, ha voluto portare il suo contributo alla formazione degli operatori dell'informazione di settore ma anche al dibattito in materia, con l'obiettivo di dipanare quella selva di notizie che riguardano il futuro, ma anche il presente dell'automobile. Per farlo, e proporre un corretto percorso formativo a un più elevato numero di giornalisti provenienti da tutta Italia fornendo gli strumenti di conoscenza della materia, ha organizzato un corso **con crediti formativi dell'Odg** tenuto da tecnici, esperti, rappresentanti dei portatori di interesse del settore dell'auto in concomitanza con il **Premio Auto Europa 2023, organizzato dall'UIGA al Museo**

dell'Auto di Torino per presentare agli automobilisti i modelli di auto più attuali sul mercato.



L'Alfa Romeo Tonale Auto Europa 2023



Il Presidente dell'UIGA Gaetano Cesarano e Roberto Fiorello Co-Ceo di Etioca Holding



Fabio Bertolotti Direttore di Assogomma

Come ha detto in apertura il presidente dell'**UIGA**, **Gaetano Cesarano**, che ha moderato il corso assieme a **Umberto Anerdi**, giornalista specializzato, le auto elettriche e la mobilità sostenibile fanno parte del nostro futuro, ma i punti da chiarire sono ancora molti, così come vanno chiarite le conseguenze della riconversione delle imprese sul mondo del lavoro senza trascurare le ricadute ambientali. I

n poche parole, occorre individuare una strategia idonea a rendere sostenibile per i lavoratori e le imprese la transizione verso la mobilità verde. Nel contempo serve capire come far comprendere agli automobilisti l'importanza di scegliere auto rispettose dell'ambiente.

**Torino** non può rinunciare a essere il volano di questo cambiamento epocale orientato verso auto che guidano da sole, nuovi sistemi di condivisione dell'automobile, nanotecnologie applicate a rivestimenti, protezione del patrimonio di auto da collezione, pneumatici capaci di comunicare con chi è al volante.

L'industria degli pneumatici sta perseguendo da tempo la strada della sostenibilità, nella consapevolezza, come ha spiegato il **Direttore di Assogomma**, **Fabio Bertolotti**, di quanto sia complesso reperire la materia prima presente in natura. Nell'occasione, oltre a descrivere dettagliatamente la struttura degli pneumatici moderni e le differenti tecniche di produzione, ha parlato dei componenti dei moderni pneumatici, come per esempio la sostanza che colora le gomme di nero: è un materiale insostituibile perché assicura omogeneità e tenuta alla miscela dello pneumatico assicurando maggiore durata alle nostre coperture.

**Bertolotti** si è poi soffermato sul ri-uso delle gomme, elemento di contatto tra le ruote e il terreno insostituibile nel mondo dei trasporti su strada. Una delle criticità che frenano maggiormente gli automobilisti nell'acquisto delle auto elettriche è rappresentata dalla scarsità delle colonnine di ricarica sul territorio.

**Roberto Di Stefano**, **Ceo di Free2 Move e-Solutions** ha così trattato il tema della ricarica dell'auto elettrica. Oltre le attuali auto elettriche, soluzioni più avanzate attendono gli automobilisti, orientate a ridurre le criticità e a superare i motivi di diffidenza che ancora allontanano gli utenti dalla mobilità elettrica.

**Bosch**, da sempre all'avanguardia nell'automotive, come ha anticipato **Maurizia Bagnato**, direttore delle vendite e dell'innovazione di **Bosch Italia**, è già in cantiere l'auto del futuro, che consentirà di sfruttare al massimo la disponibilità di risorse energetiche e la capacità di autogestirsi del veicolo.

I nuovi regolamenti comunitari e le determinazioni della **Ue** imporranno l'anno **2035**, data già slittata rispetto alla scadenza fissata in precedenza al **2025**, quale termine ultimo per la produzione di auto con i motori termici, perché impraticabile. Una scadenza che nonostante la proroga fa tutt'ora discutere perché i tempi di attuazione di una transizione ecologica sostenibile e vantaggiosa per la società, per gli automobilisti, per l'ambiente, appaiono ancora lontani.

Ma altre regole e restrizioni potrebbero essere poste ancora prima per le vetture storiche e d'epoca, che non dispongono dei dispositivi per la riduzione delle emissioni in atmosfera, e alle quali al momento è interdetto l'accesso ai centri storici delle città.

Anche in questo caso si stanno cercando soluzioni sostenibili per i collezionisti. Per esempio, come ha spiegato il **presidente dell'Asi, Alberto Scuro**, ecco rispuntare i **carburanti bio** e la possibilità che del loro impiego si tenga conto nel rilascio dei permessi di circolazione dei veicoli storici.

L'industria dell'**auto**, come gran parte dell'industria meccanica, è impegnata nel ridurre le fonti di inquinamento derivanti dalle lavorazioni e dall'utilizzo di metalli specifici. Per esempio la realizzazione delle cromature, necessarie per conferire maggiore fascino al design e all'aspetto delle auto, avviene tuttora con un metodo a immersione del metallo che utilizza l'elettrolisi, ma che genera con il **cromo il CR6**, un componente altamente tossico e dannoso per la salute.

La **cromatura** è altresì una tecnica che consente di rendere più scorrevole la carrozzeria dell'auto rispetto alla resistenza opposta dall'aria mentre nel contempo riduce la tendenza a trattenere lo sporco della superficie trattata.

Il designer **Michael Robinson** ha così illustrato il brevetto **Nalucoat** per eliminare il cromo dalle auto, già adottato anche nella **F1** per ridurre il peso della verniciatura e assicurare una maggiore scorrevolezza delle superfici nell'avanzamento rispetto all'aria ovvero la scoperta di Gian Luca Falletti CEO di Nanoprom Chemicals azienda di Sant'Antonio di Casalgrande (RE), in partnership con Ivan Bonvini Ceo di LEBA 1974 start-up di San Genesio e Uniti (PV)

Ridurre l'inquinamento significa anche privilegiare mezzi di trasporto collettivi e pubblici, lasciando così in sosta la propria auto. Sono già stati progettati e in fase di attuazione mezzi di trasporto collettivo condivisi, elettrici, che verranno messi a disposizione dai costruttori per sistemi di rete chiusi, come i territori comunali.

Come ha illustrato **Roberto Fiorello, Co-CEO di Etioca Holding** che ha realizzato un bus condivisibile elettrico, un esemplare già funzionante era stato presentato nella serata del **Premio Auto Europa**, il **taxi del futuro** potrà essere questo, confortevole, dotato degli accessori utili per rendere possibile il lavoro nei tempi di spostamento, ecologico, destinato a facilitarne la fruizione anche da parte delle persone diversamente abili.

Il **corso** ha dunque rappresentato un'utile occasione di approfondimento e di arricchimento delle conoscenze in materia di sostenibilità, transizione ecologica, di progresso verso le nuove frontiere della mobilità e degli spostamenti, mettendo in luce criticità e valenze ed evidenziando ruoli e responsabilità delle diverse componenti che dovranno accompagnare il mondo dell'auto e gli automobilisti verso una società in grado poter mantenere i vantaggi di una mobilità confortevole riducendo al massimo l'impatto con l'ambiente e il mondo circostante.

Ida Donati