

**INNOVAZIONE**

# Mille Miglia effetto green Così l'elettrico fa discutere

di **Matteo Trebeschi**



**Circuito** La corsa ieri in città (Ansa)

La Mille Miglia green entra nel vivo prendendo la strada per Milano e intanto la corsa ha raggiunto il suo primo scopo: usare un marchio storico dell'automobilismo per discutere di innovazione ed elettrico. Tema caro ai giganti dell'Automotive. a pagina 7



## LA MILLE MIGLIA «VERDE» IL DIBATTITO



**La corsa**  
Riflettere sul futuro dell'auto è l'obiettivo della Mille Miglia green, la prima edizione della corsa di regolarità con auto elettriche tra Brescia e Milano. Ieri da piazza Paolo VI la partenza della gara a impatto zero  
(Foto Ansa/S. Venezia)



Dopo aver speso milioni nel rendere più efficienti (e meno inquinanti) i motori diesel e benzina, il comparto dell'automobile si ritrova punto e a capo. Il mercato vuole prodotti diversi, ma l'efficienza green ha bisogno di tecnologia e risorse.

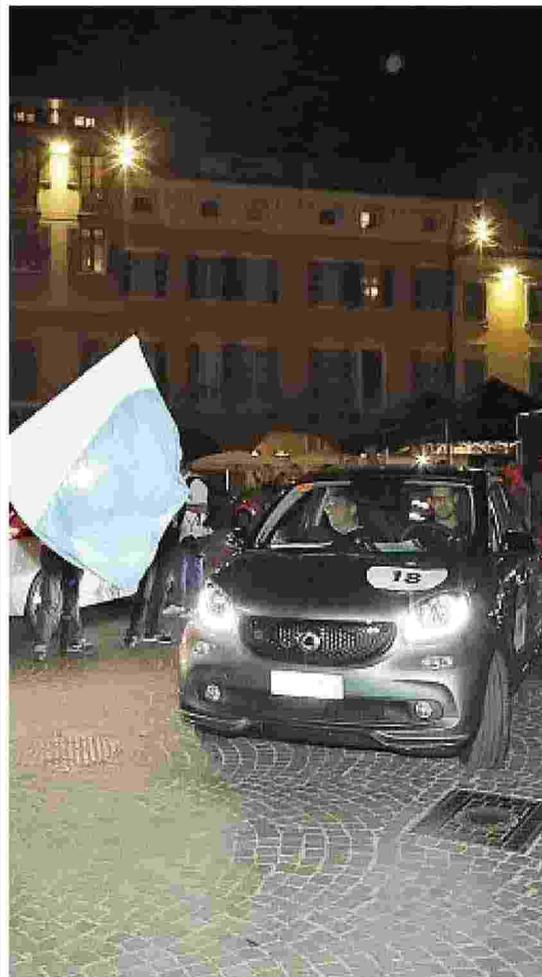
«Il gruppo Mercedes punta molto sull'elettrico, ma il rischio — fa notare Paolo Strepavara, ad dell'omonimo gruppo di Adro attivo nel settore automotive — è che i costruttori scarichino su noi componentisti tutto l'onere dell'innovazione». Una preoccupazione che attraversa tutto il salone Vanvitelliano di Brescia, che ieri mattina ha visto riuniti imprenditori e dirigenti d'azienda: il dibattito ha aperto i lavori della Mille Miglia Green, l'evento che usa lo storico brand delle auto d'epoca per realizzare una corsa parallela con veicoli elettrici, ibridi o a idrogeno.

Ieri sera infatti, poco prima delle otto, è partita la gara cittadina (5 chilometri il tracciato) nelle strade di Brescia. E stamane si parte alla volta della Franciacorta e di Milano. Un pretesto, quello della Mille Miglia Green, che serve per discutere di mobilità e futuro. Cresce nel mondo una «grande richiesta sociale di sostenibilità», come nota anche Paolo Scudieri, ad di Adler e presidente dell'Anfia, l'Associazione di filiera dell'industria automobilistica. E con le idee cambiano anche le leggi, non certo indolore. È grazie a Bruxelles che oggi si impongono delle «accelerazioni normative» sulla riduzione di CO<sub>2</sub> e PM<sub>10</sub> che l'attuale tecnologia non soddisfa appieno.

Bisogna quindi investire in innovazione. E farlo rapidamente. Ma è un peso che l'automotive vede caricato sulle proprie spalle. Gli Stati mettono in campo aiuti fiscali, ma questo costo «non può assumerselo solo l'Europa» dice Scudieri. Al momento «l'Ue è responsabile del 10% delle

# Auto, l'incognita green

## Gli industriali della componentistica: «Il rischio è che le Case scarichino su di noi tutti i costi dell'innovazione»



Circuito cittadino Il sindaco e Benzeni alla partenza (Foto Ansa)

emissioni di CO<sub>2</sub>», ricorda anche Roberto Vavassori, direttore Business Development della Brembo. Per lui, quindi, serve uno sforzo corale dei maggior player mondiali. «Cina, India e Stati Uniti sono responsabili del 65% delle emissioni di CO<sub>2</sub>».

E, mentre il direttore di Brembo parla, sotto Palazzo Loggia c'è un popolo di giovani che chiede azioni urgenti contro il surriscaldamento globale. Che sia «una grande sfida» lo sa bene anche il presidente dell'Aib Giuseppe Pasini. «Ci vuole concretezza: i cambiamenti nell'industria vanno gestiti, ma non è detto che tutti ce la faranno». La transizione verde è una sfida di materiali, tecnica e intelligenza che presuppone investimenti significativi. Al «vento dell'economia verde» bisogna rispondere con «strumenti» fiscali e tecnologici, dice Pasini. Tradotto, servono agevolazioni. E un cambio di passo. Per anni si è investito per rendere più puliti metano, carbone o gasolio. Ma sempre di combustibili fossili si parla. Invece gli obiettivi eu-

ropei sono chiari: bisogna diminuire del 50% le emissioni di CO<sub>2</sub> entro il 2030. «È un obiettivo ambizioso e forse non ci arriveremo» dice Pasini.

A oggi però la concentrazione di CO<sub>2</sub> nell'atmosfera ha già raggiunto le 415 parti per milione. (E gli scienziati ricordano che, come si vede dai carotaggi, negli ultimi 800 mila anni non si è mai andati oltre le 280 parti). C'è tutto un mondo che deve cambiare, non solo i trasporti. Il settore civile (case) è il più energivoro, ma anche i trasporti danno il loro contributo. Le perplessità sui veicoli elettrici però non mancano: «Sbaglia chi pensa che comprando l'auto elettrica non si inquina» dice Strepavara, ricordando il ciclo di vita delle batterie e l'energia per alimentarle. Nei prossimi anni, però, la popolazione (urbana) non sentirà più l'esigenza di possedere un'automobile a testa, come oggi. «I giovani la vedono solo come un mezzo di trasporto. E questo dimostra che il Novocento è finito» è la conferma di Gianluca Bertazzoli (E-Mob). Se ciò che conta è il servizio, significa che l'auto potrà anche essere in sharing. Tutto questo dovrà essere accompagnato da una rivoluzione verde necessaria per ridurre le emissioni climateranti. «Vediamola come una sfida epica» è il messaggio di Ermete Realacci (Symbola) agli industriali bresciani. «Oggi la vera sfida — ha concluso il rettore dell'Università di Brescia, Maurizio Tira — è saper vedere in anticipo quale sarà l'esito dell'applicazione di una certa tecnologia. È solo questo che permetterà all'umanità di sopravvivere».



**Pasini (Aib)**  
Ridurre il climate change è una sfida che riguarda tutti, non solo l'industria, e non è detto ce la faremo

**Matteo Trebeschi**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA