

È UN EVENTO TRAVOLGENTE

TEMPO DI MIMO

Da domani a domenica tra Milano e Monza la seconda edizione di uno show di successo

ANDREA BRAMBILLA *

Da domani a domenica Milano e Monza tornano ad essere le capitali italiane dell'automotive con la seconda edizione del MiMo Milano Monza Motor Show. La manifestazione che si snoda nelle vie centrali di Milano avrà, come lo scorso anno, anche una parte importante all'interno del Circuito di Monza, luogo storico del motorsport italiano che festeggia quest'anno i 100 anni. Il MiMo ha una formula unica e particolare che in questa edizione viene ancora di più rafforzata. Intanto l'essere gratis e aperto al pubblico, con orario dalle 9 del mattino alle 23 e poi di permettere di provare le vetture, oltre ovviamente alle sfilate di vetture che si terranno a Milano domani alle 19 in piazza del Duomo e a Monza sabato prossimo alle 12 con anche il passaggio della storica MilleMiglia. Insomma per gli appassionati di motori sarà veramente un fine settimana imperdibile.

Ma cerchiamo di andare per ordine e guidarvi attraverso un appuntamento veramente fitto di impegni. Prima di tutto per seguire gli eventi del MiMo ed essere sempre aggiornati, ma anche per accedere al circuito di Monza, è necessario avere a disposizione del MiMo Pass che si può facilmente scaricare sul sito www.milanomonza.com. Sempre sul sito dell'organizzazione è possibile trovare la mappa dell'esposi-

zione delle vetture e il programma degli eventi collaterali. La parte espositiva a Milano inizia in Piazza del Duomo con la pedana n.1 dove è esposta la Pagani Huayra R, una delle tante supercar che conquisteranno per il loro design l'attenzione dei visitatori. Le vetture del MiMo infat-

RICCO PURE IL PROGRAMMA DI CONVEGNI CHE ANALIZZANO IL FUTURO DELLA MOBILITÀ

ti sono esposte in un percorso che va da Corso Vittorio Emanuele fino al Castello Sforzesco passando per Piazza Duomo, Via dei Mercanti, Piazza Cordusio e Via Dante. Una serie particolari di vetture sono esposte anche in via Montenapoleone, la via dello shopping per eccellenza,

dove sulla pedana del magazine Auto sarà esposta anche la Kia EV6 vincitrice del premio The Car of The Year 2022. Per avere le informazioni sulle vetture esposte gli organizzatori hanno previsto un semplice e ormai diffuso sistema tecnologico. Infatti è disponibile sul totem vicino ad ogni vettura esposta un codice QR che, scansionato, rimanderà a una pagina dedicata sul sito web nella quale si troveranno la scheda tecnica, le foto e i video e tutte le informazioni commerciali, quali offerte speciali dedicate al MiMo.

Infatti da quest'anno, sarà anche possibile acquistare all'evento una vettura e spesso con una particolare offerta. Anche quest'anno c'è la possibilità di provare delle vetture, ma anche delle moto. I test drive su viabilità ordinaria si terranno in viale Gadio e Foro Bonaparte, nell'area realizzata da Enel X Way aperta dal 16 al 19 giugno dalle 9 alle 19. Le vetture che si potranno provare sono: Hyundai Ioniq 5, Hyundai Kona Electric, Hyundai SANTA FE Plug-in Hybrid e Hyundai Tucson Plug-in



Pagani in piazza Duomo, immagini dell'edizione del 2021 (MIMO)



Sulla pedana del magazine Auto c'è la Kia EV6 che ha vinto il COTY (MIMO)

Hybrid, la Citroën C5 X Hybrid Plug-In e Citroën Ami 100% Electric, Opel Nuova Astra Plug-In Hybrid e Peugeot Nuovo Suv e 2008, Mazda CX-5, Mazda CX-30, Mazda MX-30, Mazda3, Honda HR-V, Honda HEV Full Hybrid, Honda Jazz e HEV Full Hybrid, Honda e 100% electric, Aiywas U5, Seres 3, Mitsubishi Eclipse Cross PHEV e Nissan Ariya. Per gli appassionati di due ruote a disposizione Zero Motorcycle con la SR/S e Harley-Davidson con la Pan America 1250.

Venerdì presso l'Auditorium Testori, in piazza Città di Lombardia, dalla 10 si terranno anche una serie di convegni dal tema "Ricerca e innovazione, il futuro della mobilità", dove esperti e giornalisti si confronteranno su diversi temi analizzando il futuro della mobilità. Sabato e domenica il cuore della manifestazione si sposterà all'autodromo di Monza dove alle 11 di sabato si potrà assistere al passaggio della storica MilleMiglia e visitare l'esposizione delle case automobilistiche e gli stand dei club.

* DIRETTORE AUTO E AM



Auto durante la ricarica alle colonnine veloci (QINITY/TWITTER)

NASCE UN GRANDE PLAYER NAZIONALE

CENTRO MOBILITÀ SOSTENIBILE C'È ANCHE IL CRF DI STELLANTIS

MILANO

Un parterre d'eccezione pubblico-privato che conta complessivamente cinquanta attori distribuiti su tutto il territorio nazionale, per un investimento di 394 milioni di euro per i primi 3 anni (2023-2025), 696 ricercatori dedicati e 574 quelli neoassunti. Sono questi i numeri del progetto del Centro Nazionale per la Mobilità Sostenibile. Nasce così il più grande player italiano del settore che accompagnerà la transizione green e digitale. Saranno cinque i vettori del progetto, ovvero le aree e gli ambiti tecnologici di maggiore interesse: mobilità aerea; veicoli stradali sostenibili; trasporto per vie d'acqua; trasporto ferroviario; veicoli leggeri e mobilità attiva. All'interno è presente anche lo Stellantis Mobility and Sustainability Research Center (CRF) di Orbassano, in provincia di Torino.

ANCHE IL MINISTRO CINGOLANI RICORDA LE CRITICITÀ

Stop ai motori termici La partita non è chiusa

PASQUALE DI SANTILLO

A guardare da lontano la decisione del Parlamento Europeo relativamente allo stop alla vendita di auto a benzina, Diesel e - particolare sottovalutato da molti anche ibride - a partire dal 2035 è evidente quanto abbia inciso la componente ideologica. Ma, al netto della spaccatura dei numeri (339 voti a favore 249 contrari con 24 astensioni) nell'emiciclo vuoto di Bruxelles restano molti problemi irrisolti. Perché lo stop all'automotive tradizionale ha generato un effetto domino che intanto ha bloccato la riforma dell'Ets, cioè il meccanismo dello scambio di emissioni e non promette certo giorni tranquilli quando inizierà la battaglia ormai annunciata una volta che il provvedimento arriverà al vaglio del Consiglio d'Europa e dei singoli Stati. La sensazione, insomma, è che di definitivo sul tema

bando a Diesel, benzina e ibride, ci sia poco o nulla. Ma qui bisogna uscire da un equivoco di fondo. Che il mondo stia vivendo una crisi climatica senza precedenti è palese a tutti; che bisogna fare qualcosa subito, anche, come non si discute che il mondo dei trasporti sia uno di quelli su cui intervenire per ridurre le emissioni nocive. Quindi, che l'UE abbia pianificato il pacchetto di 14 provvedimenti denominato Fit For 55 (per ridurre del 55% le emissioni entro il 2030 e arrivare allo zero entro il 2050) è più che legittimo e comprensibile.

Quindi, qui il problema non è tanto se passare in toto all'auto elettrica possa essere la soluzione di tutti i mali dell'inquinamento mondiale. Quello che è certo è che non può esserlo da ora. Per una serie di motivi inconfutabili. Perché non sono ancora la prima scelta dei consumatori italiani (pesano il

3,3% del mercato) a causa dei prezzi alti che spesso nemmeno gli incentivi riescono a sostenere; per una rete infrastrutturale di ricarica ancora non all'altezza delle esigenze della nuova mobilità e perché l'energia con la quale si ricaricano le batterie delle auto elettriche non proviene da fonti rinnovabili, o almeno solo in parte (al 34% in Italia), per cui le emissioni zero sono un miraggio, strumentalizzabile. Tanto più se ci aggiungiamo le emissioni che servono per produrre le batterie stesse (estrazione litio e terre rare...).

Secondo i calcoli del CNR si avrebbe bisogno di 15 anni e di 180.000 km di percorrenza per portare il livello delle emissioni di un'auto elettrica sotto quelle delle termiche. Infine, un dato non trascurabile: il parco auto europeo oggi pesa per il 1% sulle emissioni di CO2 mondiali di cui Cina, India

e presto anche l'Africa sono o diverranno le incontrastate... leader.

Vista da questo versante, la decisione del Parlamento Europeo mercoledì scorso è molto meno comprensibile, mentre fanno riflettere le parole del Ministro della Transizione Ecologica, Roberto Cingolani: «Penso che chi sta correndo sull'elettrificazione non voglia i carburanti sintetici, che decarbonizzano fino al 90% e sono totalmente compatibili con le pompe di benzina che abbiamo sulle nostre strade e con i motori a combustione interna. Di questi carburanti noi siamo i secondi produttori al mondo. Secondo me potrebbe essere una soluzione soprattutto nella fase di transizione». Pechato che l'Europarlamento l'abbia bocciata.

«Se ho un'auto vecchia - ha aggiunto riprendendo un concetto già espresso in un'intervista su Auto

- e non mi posso comprare un'elettrica o un'ibrida, me la tengo perché non ho i soldi per cambiarla, non perché mi piace inquinare! Se il carburante sintetico incentiva (altrimenti costerebbe di più, ndr) mi consente un livello di inquinamento paragonabile al miglior ibrido in circolazione, e posso andare avanti ancora qualche anno, perché non farlo? Ma scusate, la transizione green non doveva essere anche giusta? Vogliamo raccontare che regaliamo un'auto elettrica a tutti? Quando sappiamo che non abbiamo ancora l'energia elettrica verde per ricaricarla e che con lo stop totale ai motori termici ci renderemo ancora di più dipendenti da quelle batterie che sono costruite in un solo paese e non esiste nemmeno l'infrastruttura per ricaricare le auto?».

Poi, rientrato nel ruolo istituzionale ha specificato: «Al momento teniamo l'astice alla fine del 2035, ma se nel 2033 vediamo che le cose sono impossibili perché gli scenari sono cambiati bisogna avere la capacità di tornare sui propri passi mentre lavoriamo per aumentare l'offerta di elettricità verde insieme alla domanda di automobili verdi».

No, la partita ancora non è chiusa.