

Next Generation Mobility 2024: si chiude la 4^a edizione con un'ampia panoramica sul futuro dell'auto

La sessione di ieri si era aperta con i saluti di dell'assessore Ambiente Regione Piemonte Matteo Marnati e gli interventi delle due associazioni dell'automotive italiano UNRAE e ANFIA.

Un'intera giornata sul futuro della mobilità su strada, dalle difficoltà dell'elettrico nelle auto al suo successo nei bus, dalle prospettive della combustione interne tra innovazioni ai motori ai carburanti alternativi, bio e di sintesi. Fino a toccare il capitolo idrogeno e le innovazioni nella concezione dei veicoli, tra economia circolare, aerodinamica avanzata e utilizzo dell'intelligenza artificiale.

Torino, 20 settembre 2024. La quarta edizione di **Next Generation Mobility (NGM24)**, l'evento dedicato alle nuove frontiere della mobilità, si è conclusa confermando il successo di pubblico ottenuto lo scorso anno. L'evento ha riunito la domanda di cittadini e aziende, insieme all'offerta pubblica e privata e alle tecnologie che rendono possibile la mobilità del futuro.

La seconda giornata ha volto lo sguardo al futuro della mobilità su strada, settore fondamentale per l'economia mondiale, europea e italiana in particolare. Gli interventi introduttivi di **Matteo Marnati**, assessore alla ricerca, innovazione e ambiente **Regione Piemonte**, di **Michele Crisci** presidente di **UNRAE** e di **Gian Marco Giorda**, direttore di **ANFIA** (Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica) hanno messo in rilievo l'importanza del settore da diversi punti di vista. Crisci ha ricordato che in Europa le condizioni attuali del settore automotive e le prospettive future devono essere affrontate con soluzioni che tengano conto delle specificità del mercato del Vecchio Continente. Posizione condivisa anche da Giorda, che ha sottolineato anche come le traiettorie di sviluppo dell'industria a tutti i livelli siano condizionate dalle normative, con l'esempio del regolamento sulle emissioni di CO₂, fissate a zero per il 2035. ANFIA, sulla scorta di studi condotte con società di consulenza del settore propone due alternative: emissioni zero nel corso del ciclo di vita del veicolo (compresi i suoi componenti); neutralità carbonica **well-to-wheel**, ossia nel ciclo di produzione del combustibile. In questo modo il risultato finale sarebbe comunque di arrestare le nuove emissioni in atmosfera senza imporre uno stravolgimento dell'industria e delle infrastrutture.

Le emissioni zero allo scarico sono state trattate anche nella sessione dedicata all'e-mobility, da cui è emerso con chiarezza che sul fronte della mobilità individuale l'elettrico puro è in ritardo più o meno ovunque, legato a doppio filo alla presenza di incentivi robusti. Lo hanno evidenziato gli studi di **PwC** con **Paolo Guglielminetti** e di **BIP** con **Fabrizio Arena**, cui si è aggiunto nella sessione sui motori termici quello di **Alix Partners** con **Fabrizio Mercurio**.

La causa della crisi del mercato delle Battery Electric **Vehicle** (BEV) non si può più ricondurre all'inadeguatezza della rete di ricarica: **Omar Imberti** di **ANIE** e Giuseppe Mauri di **RSE** hanno mostrato come le colonnine ci sono e installarle in molte abitazioni non è più proibitivo. Resta il

ORGANIZZATO DA

nodo dei condomini, dove però sono la mancanza di sistemi di gestione semplici per gli amministratori e le resistenze a livello assembleare che fanno da freno, non questioni tecniche. Le colonnine che ci sono non fatturano abbastanza affinché i gestori abbiano le risorse per mantenerle e allargare la base installata. Da qui prezzi al consumatore fuori scala e ritardi nell'adeguamento della rete distributiva.

Dove l'elettrico su gomma ha invece una progressione sicura è nel trasporto pubblico locale, anche perché soprattutto nelle grandi città le aziende del servizio hanno lunga domestichezza con l'elettrificazione. Gli interventi di GTT, IVECO BUS, AMT Genova e BYD ne sono stati testimoni. Si tratta però di *use case* totalmente diversi dalla mobilità individuale e quindi è difficile derivarne insegnamenti o trasferimenti di esperienza.

Il *Life Cycle* dei veicoli e le relative emissioni sono una delle componenti dell'applicazione dell'economia circolare ai veicoli. La sessione sulla riprogettazione dell'auto ne è stata protagonista con alcuni dei maggiori esperti del settore: **Marco Capellini**, CEO di **MATREC** (intervenuto sui materiali); **Anselmo Calò**, presidente di **ADA** (sostenibilità economica della demolizione del riciclo); **Luca Gastaldo** di **Bosch** (il passaporto delle batterie introdotto dal nuovo regolamento europeo. **Alessandro Ferraris** di **Beond** ha invece sottolineato come l'aerodinamica avanzata, quella attiva, sia fondamentale per migliorare l'efficienza dei veicoli e ridurre il consumo energetico complessivo, mentre **Davide Zane** di **Sketchin (Gruppo BIP)** ha introdotto il tema dell'AI e dei nuovi servizi che consentirà di offrire ai consumatori, un segmento di una tematica, l'intelligenza artificiale nell'automotive, che sarà protagonista nei prossimi mesi.

L'alternativa neutralità carbonica passa da due filoni: l'evoluzione e lo sviluppo dei motori termici, che è stata trattata da **Federico Millo** del **Politecnico di Torino** e da **Piersandro Trevisan** del **Cluster Lombardo della Mobilità** e lo sviluppo e l'utilizzo di combustibili neutrali, siano essi bio-based o di sintesi partendo dai componenti fondamentali (carbonio e idrogeno, oppure idrogeno e azoto). I primi hanno costituito l'argomento degli interventi di **David Chiaramonti** del Politecnico di Torino (la dichiarazione ufficiale del G7 sul ruolo dei biocombustibili sostenibili al 2030-2050) e di **Silvia Migliorini**, Direttore di **Assogasliquidi**, che ha trattato del bioGPL, un biofuel poco conosciuto, ma in crescita.

Infine, l'idrogeno. La seconda edizione della **Conferenza Nazionale sull'Idrogeno e gli eFuel** (i combustibili di sintesi) ha cominciato a fornire delle risposte sulle prospettive del primo elemento della tavola periodica, che entra in molti settori della transizione energetica e della defossilizzazione. I progetti di produzione "verde", ossia non partendo da materie fossili come carbone o gas naturale, stanno attraendo risorse private e pubbliche, come testimoniato per esempio dalle presentazioni di **H2Mobility** (realizzato nell'ambito del progetto NODES nell'ambito del PNRR) e **H2MA** (Città Metropolitana di Torino) e dal piano nazionale e dalle iniziative europee descritte da **Marcello Capra**, senior advisor del MASE. Le aziende lavorano alla costruzione di un quadro d'insieme di un utilizzo esteso dell'idrogeno fuori dai suoi ambiti storici, con nomi come **Bosch**, **RINA**, **IVECO** e **SOL group** in primo piano. La tecnologia procede, trainata da iniziative come i corridoi a idrogeno lungo la rete **TenT**, che dovrebbero favorire la diffusione dell'H₂ nella mobilità pesante.

Menzioniamo infine il contributo dei moderatori delle sessioni delle due giornate di NGM in ordine di apparizione: **Camilla Conti** giornalista, **Cristina Pronello** professoressa del Politecnico di Torino, **Sergio Barlocchetti** ingegnere e pilota, **Giuseppe Guzzardi** direttore di Vie&Trasporti,

ORGANIZZATO DA

Franco Daudo direttore di Autotecnica, **Roberto Barone** giornalista, **Francesco Oriolo** giornalista di Logista & Trasporti e **Roberto Sposini** chief mobility editor di Lifegate.

L'evento si è svolto in forma ibrida con la possibilità di partecipare in presenza o via streaming dal sito www.ngmobility.it.

Next Generation Mobility nasce da una partnership consolidata: Clickutility Team, che da oltre 15 anni organizza convegni in ambito mobilità e smart city, e Studio Comelli, che da sempre si occupa di progettare contenuti di eventi e agende scientifiche e di media relation. Per maggiori informazioni sull'evento è possibile visitare il sito: www.ngmobility.it.

UFFICIO STAMPA E MEDIA RELATION

Studio Comelli – Conferences&Communication

Salvatore Bruno - salvatore@studiocomelli.eu – 335 398913

INFORMAZIONI PER LA STAMPA

ORGANIZZATO DA