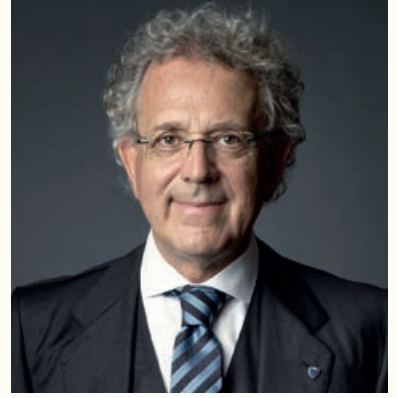


SOSTENIBILITÀ E VEICOLI STORICI

Conclusa con successo la prima fase del progetto ASI Green



Cari amici,

vi confesso che, ogni qualvolta devo tornare a spiegare l'importanza della tutela dei veicoli storici, provo una sensazione di dispiacere ed anche una certa incredulità, se a non comprenderne il significato culturale è chi si occupa della governance del Paese a tutti i livelli. Il motorismo storico è nel DNA di questo Paese. È la sintesi dell'ingegno meccanico e del design, da cui trae ancora oggi spunto il racconto del miglior Made in Italy. Ne sono testimonianza i premi che raccogliamo con le nostre vetture nei concorsi di eleganza di tutto il mondo o nei classic motor show in ogni latitudine. È un po' come accade nelle Olimpiadi quando vinciamo delle medaglie inattese, che ci fanno riflettere su come dovremmo puntare di più sulla cultura dello sport nelle scuole per tenere alto il valore del Paese. Il motorismo storico è una "disciplina" praticata e sostenuta da migliaia di appassionati che, a proprie spese e con il proprio impegno, conservano e tutelano l'evoluzione artigianale e industriale dell'Italia, fatta in oltre due secoli di storia. Una memoria culturale che è identitaria del "saper fare" italiano e che non può essere dispersa o solamente affidata al prezioso ruolo dei contenitori museali affinché questa continui ad essere una "memoria in movimento", assolvendo anche alla funzione per cui sono nati i veicoli che le danno vita.

Alcuni enti locali continuano a fare confusione, forse anche perché malinformati, tra veicoli semplicemente vecchi e veicoli storici, guardando a questi ultimi come fonti di inquinamento e come corresponsabili dell'alterazione del clima, arrivando poi a sostenere che limitarne l'uso sino alla sparizione è la strada da percorrere.

Non ci siamo forse, negli anni '70, sbarazzati degli oggetti di design degli anni '60, rimpiangendo oggi di non aver saputo distinguere stupidamente tra spazzatura e genialità di un'epoca? Bene, la storia rischia di ripetersi su scala più ampia. E sì che abbiamo chiarito, dati alla mano, che questi veicoli sono pochi, che hanno percorrenze bassissime e che il loro contributo all'inquinamento ambientale o all'effetto serra è risibile. A confermarlo sono anche pronunciamenti favorevoli alla loro circolazione del Consiglio di Stato, di Tribunali Amministrativi e del Presidente della Repubblica in sede di ricorso straordinario. Ma nel dubbio che tutto ciò possa non bastare, ASI ha deciso di estendere lo sguardo dall'oggi al futuro, facendosi carico da protagonista di un percorso consapevole verso la sostenibilità del motorismo storico. Nella mission di ASI il richiamo alla sostenibilità è chiaro e forte, tanto da aver creato lo scorso anno la commissione ASI Green, con la missione di tracciare la strada verso un ASI 2.0 la cui capacità di generare valore per il motorismo storico sarà tanto più alta quanto maggiore sarà l'integrazione di aspetti ambientali, economici e sociali in prospettiva di una equilibrata relazione.

Rapidamente, ecco i passi già compiuti da ASI Green nel 2023/24.

- Stretto un accordo con un produttore di biocarburanti di seconda generazione per eseguire test su strada, su pista e in laboratorio. Perché usare i biocarburanti? Perché, derivando da biomasse come scarti dell'agricoltura e dell'industria alimentare, essi traggono il carbonio necessario alla 'costruzione' degli idrocarburi sequestrando CO₂ dall'atmosfera, dove essa viene poi nuovamente emessa dopo la combustione. In questo modo lo sbilancio totale positivo di CO₂ va a ridursi in maniera molto significativa e può potenzialmente tendere allo zero. I combustibili di origine fossile, al contrario, immettono nell'atmosfera CO₂ sempre nuova derivante dal depauperamento di risorse del sottosuolo, peggiorando così l'effetto serra. Il concetto è qui molto semplificato ma spero aiuti a comprendere il ratio della scelta.
- Test stradali a breve percorrenza. Svolti nel corso di Milano Autoclassica 2023 su un percorso di 10 km, utilizzando veicoli prodotti tra gli anni 40 e gli anni 80. Pur trattandosi di prove iniziali senza velleità scientifiche, si è riscontrata l'adattabilità del nuovo carburante a tipologie ed architetture molto diverse di motori. È stato importante per iniziare il processo di confidenbuilding tra possessori di veicoli storici, iniziando a far capire con i fatti che tutti i motori possono funzionare bene senza necessitare di alcuna modifica.
- Test stradali a media percorrenza. Eseguiti nel corso di eventi di ASI Circuito Tricolore durante i quali il biocarburante è stato utilizzato da alcuni veicoli per tutto il percorso delle manifestazioni: da una Bugatti T37 anni '20 alle Bentley Blower e Jaguar SS100 anni '30, dalla BMW 327 anni '40 alla Barchetta Giannini 750 anni '50 ed alla MGA primissimi anni '60. Nessun problema meccanico legato all'alimentazione e prestazioni percepite con soddisfazione dagli utilizzatori all'usuale livello (se non per certi aspetti migliore) per ciascuna vettura. ➤

- Test su veicoli da competizione. Eseguiti durante ASI Moto Show e Vernasca Silver Flag utilizzando due tipologie diverse di benzine bio: la 98 RON e la 102 RON per i motori più spinti. Alcuni esempi dei veicoli utilizzati: MV, Laverda, Norton e Suzuki di varie annate per le moto; Lancia Stratos (guidata da Miki Biasion e Riccardo Patrese), monoposto anni '50 (Maserati exFangio), Can-Am anni 70 con motore da 7 litri (McLaren), Ferrari e tante altre per quanto riguarda le 4 ruote. Nuovamente nessun problema riscontrato, ancora qualche miglioramento percepito qua e là, in particolare per quanto riguarda la coppia e la prontezza di risposta del motore. Questi carburanti performano bene anche nelle situazioni più sfidanti.
- Test presso la Stazione Sperimentale Carburanti di San Donato Milanese - InnovHub. In collaborazione con Quattroruote e Ruoteclassiche sono stati condotti due tipi di studi. Dapprima un'analisi chimico-fisica (o caratterizzazione) del biocarburante utilizzato (tutti i parametri sono risultati ampiamente entro la norma, confermando anche l'estrema 'pulizia' del carburante e la sua costanza qualitativa); poi il test secondo i cicli NEDC di una vettura sui rulli (la Lancia Stratos della collezione ASI Bertone) confrontando le emissioni al tubo di scarico tra benzina normale e biocarburante 98 RON. Obiettivo del test era quello confrontare il comportamento del motore nei cicli urbano, extra-urbano e misto e di andare a verificare che allo scarico non si presentassero situazioni anomale peggiorative. I test hanno dato risultati totalmente positivi e in certi casi superiori alle aspettative, non inficiando in alcun modo il comportamento del motore Dino Ferrari della Stratos ed evidenziando diminuzioni significative anche nella concentrazione di alcune sostanze inquinanti: una gradita sorpresa non inserita negli obiettivi di progetto ed in un certo senso inattesa. Abbiamo così dimostrato che queste nuove benzine sono drop-in, ovvero direttamente sostituibili a quelle alle quali siamo abituati, con le quali sono anche totalmente miscelabili.
- Test di lunga percorrenza. Effettuati presso la pista di Vairano (PV) anch'essi in collaborazione con Quattroruote/Ruoteclassiche. È stata utilizzata la stessa Lancia Stratos di cui sopra. Ottimi i risultati, riportati ampiamente su Ruoteclassiche e sui social media di Quattroruote, con sensazioni ottime da parte dei piloti collaudatori e riscontri cronometrici assolutamente positivi.
- Collaborazioni con l'Università di Firenze ed il Politecnico di Milano. Incrocio dei risultati, ulteriori prove al banco su motori di vecchia generazione (Firenze) e compendio ragionato dell'output complessivo (Milano).



Portate a termine queste valutazioni, la prima fase delle attività programmate da ASI Green è finita. Abbiamo una quantità di dati più che sufficienti per impostare i prossimi step previsti nel progetto su riscontri scientifici inconfutabili e non più su opinioni, sentito dire o 'verità riportate'. Ringraziamo

Coryton Advanced Fuels (l'azienda produttrice del biocarburante) e Edidomus per la collaborazione. Entro breve renderemo pubblico un libro bianco con i risultati completi corredati di tabelle e grafici dettagliati, che ci permettono di guardare con ottimismo al futuro della circolazione dei veicoli storici. Anzi, il futuro è già qui e, senza inventare null'altro di nuovo e senza necessitare di nuove infrastrutture ancora da realizzare, la notizia è che potremmo già oggi far

circolare i nostri veicoli in situazione di neutralità climatica: i prossimi steps del progetto ASI Green vanno in quella direzione, consentendo così ad ASI già nel 2025 di organizzare eventi net-zero per veicoli storici, ovvero eventi climaticamente neutri. Ciò che l'Unione Europea ha individuato come obiettivo da raggiungere entro il 2050, ASI potrebbe raggiungerlo ben prima, non per smania di anticipare i tempi ma solo per arrivare perfettamente preparati alle scadenze senza essere messi con le spalle al muro e resi passivi nei confronti dei cambiamenti richiesti. Questi nuovi progetti ci aiuteranno a demolire le narrazioni che portano a demonizzare per motivazioni puramente ideologiche una parte importantissima e identitaria del patrimonio culturale del nostro Paese.

Un sincero ringraziamento per il percorso che stiamo facendo va al Consiglio Federale di ASI convinto che guardare al futuro con coraggio e visione di ampio respiro sia fondamentale, così come stanno dimostrando concretamente coloro che donano il loro impegno all'interno della Commissione ASI Green tramite la roadmap di iniziative volte alla sostenibilità in collaborazione con Università e Atenei scientifico-tecnologici, Enti di ricerca, la comunità scientifica in generale, aziende lungimiranti e media. Sperando di incontrarvi in uno dei tantissimi eventi che ci aspettano nei prossimi mesi invio un affettuoso saluto a tutti.

Presidente Automotoclub Storico Italiano