

# Da un'idea italiana nasce l'automobile senza tergicristallo

**Giampiero Bottino**

Una fabbrica di innovazioni. Così si potrebbe definire la Fioravanti di Moncalieri, fondata nel 1987 come studio d'architettura da Leonardo Fioravanti - ingegnere, milanese di nascita ma torinese d'adozione - poi passato alla progettazione dei mezzi di trasporto. Settore nel quale si è presto creata una solida fama di innovatore, testimoniata da oltre 35 brevetti internazionali.

Se con la concept car Sensiva vista al salone di Torino del 1994 veniva esplorato il tema degli pneumatici intelligenti e "senzienti" - il relativo brevetto è stato poi acquistato dalla Pirelli - e con la Tris sempre a Torino, ma nel 2000 - quello della razionalizzazione dei componenti (porte laterali e portellone posteriore identici e intercambiabili, come i gruppi ottici anteriori e posteriori), le "passioni" di Fioravanti sono tre: luci, tetto e tergicristalli.

Pioniere nell'impiego dei Led e dei fari "intelligenti", protagonisti a Ginevra nel 2001 con la concept Vola su base Alfa, l'anno successivo con la crossover Yak (caratterizzata anche dagli inediti tergicristalli laterali) e nel 2004 con la concept Kite, nel campo dei tetti apribili l'atelier piemontese ha detto una parola nuova proprio con la Vola, il cui tetto ad apertura rotante, andando ad appoggiarsi sul cofano posteriore, non toglieva spazio ai bagagli anche nei viaggi a cielo aperto. Soluzione adottata nel 2004 dal tetto revocromico (a trasparenza variabile a seconda della luce esterna) della Ferrari Superamerica. Quasi a rinsaldare un antico legame, poiché nei 24 anni trascorsi alla Pininfarina l'ingegnere di Moncalieri ha firmato alcune delle Ferrari più belle, dalla Daytona alla Dino Gt, dalla 308 Gtb alla 288 Gto.

Un'autentica rivoluzione,

poi, è quella che il vulcanico Fioravanti - da gennaio presidente del gruppo carrozzieri dell'Anfia e da luglio vicepresidente della medesima associazione, che rappresenta l'industria automotive nazionale - ha proposto al salone di Ginevra dello scorso anno: la concept car Hydra priva di tergicristallo. Al suo posto, quattro film sottilissimi applicati sul parabrezza: il più esterno idrorepellente, il secondo realizzato con nanopolveri che puliscono il vetro, il terzo composto di sensori che rilevano se il vetro è bagnato, il quarto percorso da una corrente leggerissima che fa funzionare l'intero sistema. E all'eventuale pulizia iniziale, prima di avviare il motore, provvede un sistema che spruzza acqua e aria, anche calda in presenza di ghiaccio.

## UNA RIVOLUZIONE

La concept car Hydra della torinese Fioravanti al posto delle spazzole ha quattro film sottilissimi applicati sul parabrezza

## CREATIVITÀ E PROBLEMI

L'innovativo sistema si basa sulle nanotecnologie, un mondo nel quale l'azienda di Moncalieri non può procedere da sola

Un'innovazione che ha fatto scalpore, aprendo prospettive concrete e allettanti grazie all'interesse manifestato da un grande produttore («Il primo o secondo a livello mondiale» dice Fioravanti), culminato con una lunga serie di contatti informali.

«Ma dopo l'avvio entusiastico seguito al debutto svizzero - ricorda l'ingegnere - tutto si è fermato, e ancora adesso non accenna a ripartire. È la prima nasata che abbiamo dato nella crisi».

Il brevetto è depositato, ma

le prospettive appaiono oggi abbastanza problematiche. «Perché - conclude Fioravanti - fino a un certo punto ci possiamo arrivare, ma quando si tratta di addentrarsi nelle nanotecnologie non possiamo fare da soli».

*giampiero.bottino@ilssole24ore.com*

