

EcoMobile

A T U T T O G A S NEWS

n. 137

GENNAIO-FEBBRAIO 2019

Anno XXV n. 137 (1/2019) - € 3,00

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in Abb. Postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1, comma 1, DCB filiale Bologna.

**Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile**

Politica

Bonus malus in marzo

Sicurezza

Pericolo telefono

Tecnica

**Il metano liquido
a km Zero**

Incentivi

4 regioni

**300
Km/h con
Tecno MC GT V8 a GPL**

powered by *Alfa Romeo*

Viaggi

Torino-Pechino a metano



Test Drive

Fiat Tipo diesel-GPL



Magazine of Ecological and Sustainable Mobility • nr. 137 • January-February 2019

Inside: 300 Km/h with Tecno GT LPG • Bonus malus decree starts in March • Danger phone • LNG km 0 • Incentives in 4 Italian regions • Turin-Beijing with CNG • Fiat Tipo diesel-LPG

NUOVE CENTRALINE ELETTRONICHE GAS BORA

*Strategie innovative
ed esclusive
Nuove funzionalità adattive*



ZAVOLI®

IMPIANTI GPL E METANO
LPG and CNG equipment

Zavoli S.r.l

Via Pitagora, 400 | 47521 Cesena (FC) Italy

t (+39) 0547 646409 | f (+39) 0547 646411

e zavoli@zavoli.com

**Our tradition,
YOUR FUTURE!**

OMVL™

Via La Morra, 1 | Cherasco (Cn) | Italy
www.omvlgas.it





16



26



30



38



Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile

Anno XXV n. 137 (1/2019)
GENNAIO-FEBBRAIO 2019

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in Abb. Postale
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46)
art. 1, comma 1, DCB filiale Bologna.

ANES ASSOCIAZIONE NAZIONALE
EDITORIA DI SETTORE



DIRETTORE RESPONSABILE Monica Dall'Olio - redazione@ecomobile.it

SEGRETERIA DI REDAZIONE Cristina Polga - info@ecomobile.it

COLLABORATORI Chiara Amadori - Loredana Manniello - Stefano Panzeri

CONTRIBUTI FOTOGRAFICI I23RF - Ingram

ART DIRECTOR Franco Rosi

GRAFICA Massimiliano Filosto - m.filosto@centrostampaemedia.it

TRADUZIONI - The Dawson Group - www.thedawsongroup.it

EDITORE CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Via Cairoli, 7 - 40121 Bologna

Tel. 051247426 - Fax 051247275 - www.centrostampaemedia.it

PUBBLICITÀ E MARKETING Anna Storari - a.storari@centrostampaemedia.it

STAMPA Italia Tipolitografia S.r.l. - Ferrara - www.italiatipolitografia.it

ABBONAMENTI Telefonare allo 051.247426 (lunedì-venerdì ore 9-13 e 14-17) o faxare i propri dati allo 051.247275 o inviare una e-mail ad abbonamenti@ecomobile.it

Abbonamento annuale (6 numeri): Italia € 15 - Europe € 45 - Worldwide € 50

Metodi di pagamento:

• Assegno non trasferibile intestato a CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l.

• Bonifico Bancario sul c/c n° 000001268661 intestato a

CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Servizio Abbonamenti

Banca d'appoggio: BANCA POPOLARE DELL'EMILIA ROMAGNA AG. 2 - ABI 05387 - CAB 02402 - CIN C - IBAN IT56C053870240200001268661

Registrazione del Tribunale di Bologna n° 6330 del 26/07/1994

Ai sensi del Regolamento UE n. 2016/679 (GDPR), informiamo che i dati personali degli abbonati, anche a titolo di omaggio, vengono utilizzati esclusivamente per l'invio delle pubblicazioni edite da Centro Stampa e Media. È possibile esercitare tutti i diritti previsti dagli art. 12-18 del GDPR consultando l'informativa completa su www.ecomobile.it.

4
7
8

10
12
15
16
18
21
22
24
26
30
34

38
44
46
48
55
56
56
57
57
58
58

LA FOTO

Bolidi a GPL

EDITORIALE

Più Malus che Bonus

FLASH NEWS

35 candeline per Emiliana Serbatoi

A Snam Cubogas e les Biogas

Epic0, quadriciclo elettrico italiano

Mobilità sostenibile. Sul podio Parma, Milano e Venezia

Autopromotec 2019 dal 22 al 26 maggio

POLITICA

Bonus malus, a chi serve (e a cosa)?

INCENTIVI

Eco bonus per i veicoli commerciali

ENERGIA

Transport & Environment contro il gas naturale

EVENTI

Oil&nonoil, la casa della distribuzione carburanti

EVENTI

Ecomondo e Key Energy, quando l'economia è green e circolare

EVENTI

Presentata a Bologna la nuova Tecno GT a GPL

AMBIENTE

Clima, allarme IPCC: agire subito!

TECNICA

Distributori per auto a idrogeno, aggiornata la normativa

TECNICA

Il metano liquido a km 0 di Aspro Italy

VIAGGI

Da Torino a Pechino (e ritorno) con il Diesel-Metano

PERSONE

Avv. Bonaventura Sorrentino - Biometano, regolamentazione nelle imposte dirette - *Prima parte*

IN PROVA

Fiat Tipo, con il GPL il vantaggio è "dual"

SICUREZZA

Pericolo telefono

AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

ECOLISTINO

Caratteristiche e prezzi delle auto ecologiche in Italia

INCONTRIAMOCI

Dal 28 gennaio al 23 giugno 2019

PENSA VERDE

A Roma il più grande murales ecologico d'Europa

LIBRI

L'Italia Selvaggia

MUSICA

Bowland: da Teheran a X-Factor

CINEMA

Alpha - Un'amicizia forte come la vita

AUTO NOVITÀ

Twingo, design ad energia pulita

SPORT

La Sportiva for the planet

BOLIDI A GPL

Presentata in anteprima mondiale al **Salone di Parigi** – ed esposta allo stand **WLPGA**, associazione mondiale del GPL – la nuova supercar **Tecno**, storico marchio bolognese. Si tratta della **Nanni Galli V8 Ecoracing GPL**, GT moderna e tecnologica realizzata in fibra di carbonio. Motore **Alfa Romeo V8 4.7 da 503 CV** di derivazione Maserati con specifiche 2018. Alimentazione **monofuel a GPL**. Sempre seguita dal suo fondatore **Gianfranco Pederzani**, Tecno oggi fa parte di Montecarlo Engineering insieme a **Montecarlo Automobile**, la ex-pilota di F.1, svolto alla

prima Casa automobilistica del **Principato di Monaco** fondata nel 1983 da **Fulvio Maria Ballabio**, IndyCar, Endurance e motonautica Off-Shore. Nell'immagine l'evento di presentazione italiano, che si è concessionaria **Alfa Romeo Car** di **Bologna**. L'auto sarà sviluppata anche in pista in gare Endurance guidata dal suo costruttore Ballabio più altri piloti confermati al **salone automobilistico Siam** di Monaco. Da sinistra: **Federico Moroni**, segretario **Aicar**, Associazione concessionari Alfa Romeo; **Maria Elena Francesconi**, marketing **Alfa Jeep** gruppo **FCA**; **Fulvio Maria Ballabio**; **Gianfranco Pederzani**; **Stefano Bellucci**, direzione commerciale **Alfa Jeep** gruppo **FCA**; il pilota **Dario Marchetti**; **Trilli e Mirella Zambonelli**, concessionaria **Car**. Info: www.tecnomontecarlo.com - fmballabio@hotmail.com





1968 : Nanni Galli su Alfa 33 V8 vinca
con tre Alfa Romeo al primo posto

2018 : ritorno alla motoristica V8 post /
sulla pista di

Alfa Romeo

FAST LPG CARS

The new Tecno supercar, a historical Bolognese brand, has been presented in a world preview at the Paris Motor Show - and exhibited at the WLPGA stand, the world wide LPG association.

This car is the Nanni Galli V8 Ecoracing LPG. It is a modern and technological GT made of carbon fiber. With a 4.7 V8 Alfa Romeo motor, it has 503 HP and 2018 updates derived from Maserati. It also has Single-fuel LPG supply.

Tecno, chaired by the founder Gianfranco Pederzani whom has always followed this project, is today a part of Montecarlo Engineering, which together with Montecarlo Automobile, was the first car manufacturer in the Principality of Monaco founded in 1983 by Fulvio Maria Ballabio (an ex-F1 driver, IndyCar, Endurance and Off-shore motorboating racer). In this picture, the Italian event that took place at the Alfa Romeo Car dealership in Bologna.

The prototype car presented in Bologna will also be developed for the Endurance race on track driven by its manufacturer Ballabio as well as by other confirmed drivers at the Siam show in Munich.

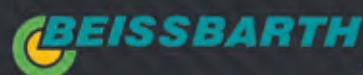
From left: Federico Moroni, secretary Aicar, Alfa Romeo Dealers Association; Maria Elena Francesconi, marketing Alfa Jeep FCA group; Fulvio Maria Ballabio; Gianfranco Pederzani; Stefano Bellucci, sales manager Alfa Jeep FCA group; the pilot Dario Marchetti; Trilli and Mirella Zambonelli, Car dealership.

For info: www.tecnomontecarlo.com - fmballabio@hotmail.com

LA QUALITÀ VINCE SEMPRE CON I PRODOTTI **PUNTOGAS**



LA SOLUZIONE
COMPLETA
PER LE VOSTRE
DIAGNOSI



BOSCH



PUNTOGAS

RIVENDITORE AUTORIZZATO
ENI LUBRIFICANTI



E TANTISSIMI ALTRI MARCHI

VISITA LA NOSTRA SHOWROOM

Via Cancelliera, 11/C 00041 Albano Laziale - RM

Numero Verde

800 904 961

Tel: +39 06.78851182
www.puntogas.it

PUNTOGAS

Più Malus che Bonus

L'anno si apre con un **provvedimento parziale e poco incisivo.**

Considerazione, questa, difficilmente attaccabile.

L'auto ecologica, intesa come concetto, si è vista recapitare un provvedimento di incentivazione che per varie ragioni non può che essere **irrelevante.**

Scarsi stanziamenti, visione che non tiene conto del mix energetico, messaggio contraddittorio.

Ad essere incentivate dalla misura bonus/malus saranno infatti **poche**

decine di migliaia di auto elettriche e ibride, facendo passare il concetto che non sia poi così importante affidarsi ad un autoveicolo

Euro 6 di ultima generazione, alla faccia dello svecchiamento del parco circolante e del relativo **cancerogeno inquinamento.**

Eppure tutti sappiamo quanto sia **obsoleto** quello italiano!

E alla faccia anche delle alimentazioni a gas – in tutte le declinazioni, GPL e metano, ma anche GNL e biometano

– che pure in questi anni

hanno consentito alle case automobilistiche di calmierare la CO₂ media delle loro produzioni e agli automobilisti di circolare sulle strade con la consapevolezza di **inquinare assai meno** di tanti altri.

Compresi coloro che, a causa di una non ampia disponibilità economica, hanno fatto ricorso alla trasformazione a gas per dare una nuova vita, più ecologica, al proprio mezzo: pur se non toccati dalla misura, di certo il messaggio che passa non è psicologicamente a favore...

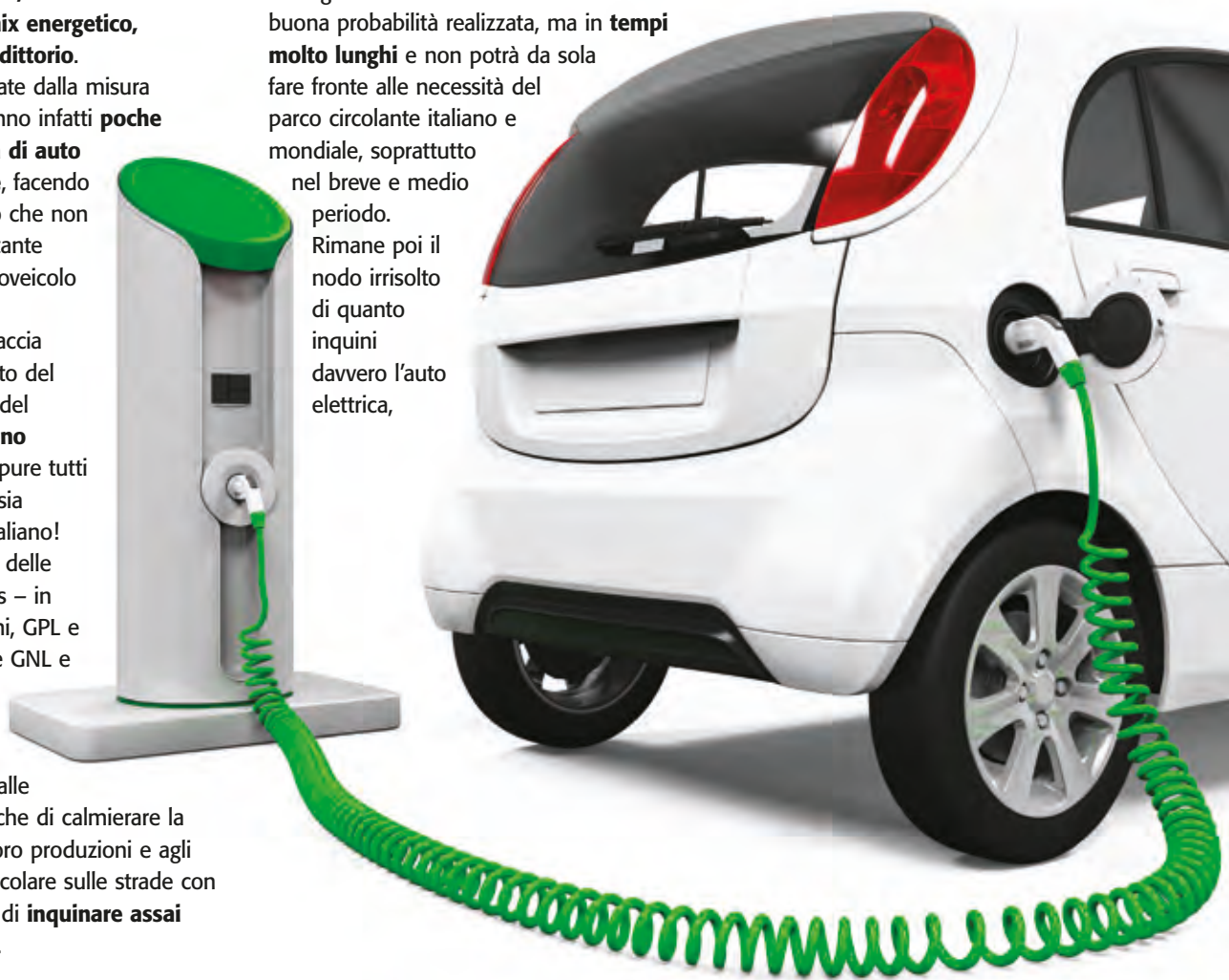
Chiediamo al Governo di ripensare al quadro complessivo della mobilità ecologica: l'elettrificazione verrà con buona probabilità realizzata, ma in **tempi molto lunghi** e non potrà da sola fare fronte alle necessità del parco circolante italiano e mondiale, soprattutto

nel breve e medio periodo.

Rimane poi il nodo irrisolto di quanto inquinati davvero l'auto elettrica,

erroneamente pubblicizzata come ecologica, considerando il ciclo vita di una vettura, dal suo assemblaggio iniziale al suo smaltimento e lo spostamento delle emissioni dalla fase di uso a quella di produzione dell'energia. ■

di Monica Dall'Olio



More Malus than Bonus

The year starts with a provisional law which is partial and not too incisive. Bonuses given for the purchase of ecological cars will offer a scarce benefit to drivers. In fact, very few funds have been directed towards private transportation and the provision doesn't take into account mixed fueled cars at all. A very contradictory message was given to the people. In fact, only a few thousand electric and hybrid cars will be granted the bonus/malus incentive thereby communicating the message that it isn't so important after all to own a Euro 6 car of the latest generation. The provision doesn't take into consideration the need to rejuvenate the circulating vehicles also with gas, LPG and methane fuel which have the important function to reduce the polluting agents. In this scenario, the unsolved mystery is to determine how much do electric cars really pollute, considering all of their life cycle, starting from their production to their final disposal, as well as the emissions produced by the electric motor itself or during the production of the energy. ■

35 candeline per Emiliana Serbatoi

Da sinistra il presidente di Emiliana Serbatoi Gian Lauro Morselli e il governatore della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini durante la festa per i 35 anni.



Una grande festa, 250 clienti da tutto il mondo e il nuovo capannone di 4mila metri che affianca stabilimento e sede amministrativa a Campogalliano. **Emiliana Serbatoi**, 90 dipendenti e un fatturato che supera i 25 milioni di euro, ha celebrato i 35 anni di attività. Per il governatore della Regione Emilia-Romagna **Stefano Bonaccini**, presente all'evento, un modello del nostro distretto industriale che sa evolversi

vincendo le sfide internazionali. L'azienda, fondata il 17 giugno 1983, oggi è leader a livello internazionale nel settore della produzione di serbatoi e sistemi di stoccaggio, trasporto e distribuzione del carburante, oltre che per i sistemi di controllo e di gestione dei rifornimenti. Il presidente **Gian Lauro Morselli**: *con mio padre Giancarlo abbiamo percorso tanta strada, ripenso alla prima*

sede in strada Sant'Anna, a Modena, dove tutto ha avuto inizio 35 anni fa, grazie anche al prezioso supporto di mia madre Laura nei primi anni. Emiliana Serbatoi è una realtà internazionale, esportiamo in tutti i continenti, abbiamo due sedi produttive, a San Donà di Piave e Campogalliano, dove in questi giorni è iniziata la produzione anche nel nuovo

stabilimento. Da sempre siamo orgogliosi portabandiera del Made in Italy, inteso come insieme di creatività e qualità, tutto ciò che quotidianamente con professionalità, entusiasmo e passione esportiamo nell'intero pianeta.



Marco Alverà, AD Snam.

A Snam Cubogas e Ies Biogas

Snam investe sulla mobilità sostenibile e si dota di due importanti asset attraverso la controllata **Snam4Mobility**, che ha la missione di favorire

Cubogas srl ha perfezionato l'acquisizione (12,5 milioni di euro) del ramo d'azienda dedicato alle soluzioni tecnologiche per stazioni di

l'incremento della rete di distribuzione di gas naturale e rinnovabile per i trasporti sul territorio nazionale. Con la società di nuova costituzione

rifornimento di metano autotrazione di M.T.M., società del gruppo Westport Fuel Systems.

Altri 4 milioni sono destinati all'acquisto del 70% di **IES Biogas**, una delle principali aziende italiane di progettazione, realizzazione e gestione impianti per la produzione biogas e biometano con una quota mercato

superiore al 10%. Snam potrà realizzare impianti biometano e favorirne l'utilizzo nel settore dei trasporti.

L'acquisizione – commenta l'amministratore delegato Snam **Marco Alverà** – *è un primo passo nell'energia rinnovabile e conferma la nostra ambizione di essere un leader nella transizione energetica.*

Uno studio commissionato a Ecofys dal consorzio europeo Gas for Climate (che comprende Snam e altre otto tra aziende e associazioni) ha stimato che l'utilizzo di biometano e altri gas rinnovabili nelle infrastrutture esistenti consentirebbe all'Europa di centrare gli obiettivi climatici dell'Accordo di Parigi risparmiando 140 miliardi l'anno entro il 2050.

Epic0, quadriciclo elettrico italiano

Il gruppo **Mecaprom** – sedi a Torino e Biella – ha presentato a Ecomondo Key Energy (Rimini, 6-9 novembre) **Regis Epic0**, il primo veicolo italiano trasporto merci totalmente elettrico pensato e progettato con standard automobilistici. Dimensioni compatte (1,5 m di larghezza frontale e 3,7 m di

lunghezza), piano carico di 2,2 mq, portata di 700 kg, può percorrere fino a 170 Km con una carica. Sarà affiancato dalla versione Compact: 1,5 m di larghezza frontale e 3,05 m di lunghezza e una portata di 400 kg, ideale per tipologie di trasporto per la quale le



dimensioni ridotte siano fondamentali, come il trasporto documentale o i servizi rapidi di manutenzione. All'assistenza penseranno le officine

autorizzate reclutate dalle reti di **Officine BOSCH, Bosch Car Service e AutoCrew**, grazie ad un accordo stipulato con la società **Robert Bosch SpA**.

Mobilità sostenibile. Sul podio Parma, Milano e Venezia

Parma si conferma la città italiana più eco-mobile. Vince ancora una volta per la consolidata presenza di un mobility manager e di servizi di sharing mobility, ma anche per i servizi di trasporto pubblico e per uno dei parchi circolanti più ricchi di veicoli a basso impatto. Ed è anche una delle prime città italiane ad aver approvato il **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**.

Milano al secondo posto e Venezia al terzo completano il

podio, mentre Cagliari, al settimo, è l'unica città del sud nella top ten, con Brescia quarta, seguita da Padova e Torino. Completano le prime dieci posizioni Bologna, Verona e Modena. Roma, ventitreesima, continua a perdere posizioni. La graduatoria è contenuta nel dodicesimo rapporto *Mobilità sostenibile in Italia: indagine sulle principali 50 città*, elaborato da Euromobility con il Patrocinio del Ministero dell'Ambiente e presentato l'11 e

Parma, Duomo e Battistero.

il 12 ottobre a Modena nel corso di **MobyDixit**, 18ª Conferenza Nazionale su Mobility Management e Mobilità Sostenibile. Il rapporto segnala che continua ad aumentare (+0,8%) il tasso di motorizzazione (si attesta a 59,3% in linea con il dato nazionale) anche se aumenta il

numero di veicoli a basso impatto, soprattutto GPL, che raggiungono complessivamente il 9,46% del parco nazionale circolante e quelli ibridi ed elettrici che aumentano del 45%. Va un po' meno bene ai veicoli a metano, che si fermano al 2,49%.



Autopromotec, biennale internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, presenta la mappa merceologica della prossima edizione al quartiere fieristico di Bologna che si svolge dal 22 al 26 maggio 2019.

Un percorso ancora più fruibile che si articola su una superficie totale di 162.000 m², ampliata di 4.000 m² rispetto al 2017, attraverso i diversi comparti del mercato del post-vendita automotive indipendente, alla scoperta delle più recenti novità e tendenze che guidano il

settore aftermarket. Dalla tecnologia legata al mondo dell'auto riparazione fino alle competenze tecniche necessarie per stare al passo con i tempi, dall'auto connessa alle nuove esigenze della mobilità futura, dai cambiamenti che coinvolgono il mondo della carrozzeria fino alle ultime novità del settore pneumatici e del car wash.

Renzo Servadei, Amministratore

Autopromotec 2019 dal 22 al 26 maggio

Delegato di Autopromotec: *Grazie al grande lavoro svolto da BolognaFiere volto a valorizzare ulteriormente il quartiere fieristico di Bologna, siamo riusciti a razionalizzare gli spazi dedicati ad Autopromotec, a tutto vantaggio dei nostri*

espositori e visitatori. E proprio verso questi ultimi concentreremo gli sforzi organizzativi dei prossimi mesi, per garantire delegazioni di buyers in visita provenienti dai paesi ad alto tasso di industrializzazione.

autopromotec
Homo faber fortunae suae

28ª BIENNALE INTERNAZIONALE DELLE ATTREZZATURE E DELL'AFETERMARKET AUTOMOBILISTICO

Bologna, Italia, 22-26 Maggio 2019

- Attrezzature per diagnostica
- Ricambi, Componenti, Car Services
- Pneumatici nuovi /ricostruiti, Cerchi
- Lubrificanti
- Attrezzature e prodotti per carrozzeria
- Area dimostrativa esterna - Attrezzature per soccorso stradale
- Attrezzature assistenza pneumatici/officine/soffollevamento
- Utensili, Compressori, Attrezzature polifunzionali
- Attrezzature e prodotti per stazioni di servizio, Autolavaggi e Car Care
- Area dimostrativa esterna
- Istituzioni / AutopromotecEDU



Bonus malus, a chi serve (e a cosa)?

I decreti entro marzo

di RF

Dopo **lunga e penosa malattia** è giunto alla formulazione finale il provvedimento che, nelle intenzioni del Governo, dovrebbe incentivare l'auto ecologica attraverso un meccanismo di bonus/malus sull'acquisto di auto nuove che tiene conto delle emissioni di CO₂ (grammi/chilometro). Dovranno essere adottati decreti attuativi di **concerto** tra ministeri Sviluppo Economico, Trasporti ed Economia entro sessanta giorni dall'entrata in vigore della legge di bilancio, la n. 145 del 30/12/2018 pubblicata in Gazzetta Ufficiale il 31/12.

I PREMIATI

In via sperimentale a chi acquista anche in locazione finanziaria e immatricola in Italia dal 01/03/2019 al 31/12/2021 un veicolo nuovo di categoria M1 con prezzo di listino inferiore a € 50.000 Iva esclusa è riconosciuto un incentivo. Due le fasce premiate, da 0 a 20 grammi CO₂ per km e da 21 a 70, con

rispettivamente 6.000 e 2.500 euro in caso di rottamazione di veicoli da euro 0 a 4. Gli importi scendono a 4.000 e 1.500 euro senza rottamazione (dal comma 1031 al 1038).

Detrazioni fiscali per chi installa colonnine di ricarica veicoli elettrici (comma 1039) e incentivi ai ciclomotori elettrici e ibridi (categorie L1e e L3e) acquistati nel 2019 pari al 30% del costo, fino a un massimo di 3.000 euro, con contestuale rottamazione di mezzi da euro 0 a 2 (dal comma 1057 al 1062).

I FONDI

Lo stanziamento per le auto è di 60 milioni nel 2019 (erano 300 nella versione originaria), 70 nel 2020 e 70 nel 2021 (comma 1041). Per i ciclomotori 10 milioni di euro, finanziati con i proventi delle aste dei permessi di emissione CO₂.

I TASSATI

Sempre nello stesso periodo chi acquista anche in locazione finanziaria

e immatricola in Italia un veicolo di categoria M1 nuovo di fabbrica è tenuto al pagamento di un'imposta parametrata al numero dei grammi di CO₂ emessi per km eccedenti la soglia di 160 grammi al chilometro. Gli importi dell'ecotassa: da 161 a 175 grammi si pagheranno 1.100 euro, da 176 a 200 grammi 1.600, da 201 a 250 grammi 2.000 e infine oltre i 250 grammi 2.500 euro (dal comma 1042 al 1046).

LE REAZIONI

Anfia, Federauto e Unrae hanno affidato a un comunicato congiunto le loro considerazioni, preoccupate per gli **effetti negativi** che la misura avrà sul settore automotive: *ad essere colpite dal malus, non saranno solo le autovetture di lusso o di grossa cilindrata, peraltro già assoggettate ad una gravosa imposta quale il superbollo, ma anche moltissimi modelli ampiamente diffusi sul mercato, molti con una fascia media*

di costo sul quale l'aggravio di una **tassa di 1.100 € appare veramente irragionevole.**

Gli impatti della misura considerata dimostrano, inoltre, che il **"malus"** è **di gran lunga superiore rispetto alla necessità di copertura del "bonus"**.

Una misura così strutturata, appare pertanto **socialmente iniqua**, poiché richiede ad un'ampia fascia di cittadini un importante sforzo economico per finanziare l'acquisto di pochi veicoli.

GAS AUTO GRANDE DIMENTICATO

Purtroppo il Governo con **grande miopia non ha voluto tenere conto del grande contributo**

L'incompleto e poco lungimirante provvedimento è stato fortemente voluto dal vice premier e Ministro dello Sviluppo Economico **Luigi Di Maio.**

The incomplete and short-sighted provision was strongly desired by the vice premier and Minister of Economic Development Luigi Di Maio.



che i due carburanti gassosi GPL e metano danno all'autotrazione a basso impatto da decenni. Eppure le loro virtù ecologiche sono riconosciute e la filiera economica coinvolta è un'**eccellenza del**

Made in Italy: gli impianti a gas sono esportati con successo in tutto il mondo. Senza contare che possono contare su una **rete di infrastrutture già efficiente e capillare.** ■



Bonus malus, who gets it (and what is it for)?

The amendment in the Government intentions which should motivate the purchase of ecological cars through a bonus/malus mechanism when buying a new car (M1 vehicles) has finally arrived to its final stages. The incentives are granted in consideration of the amount of CO₂ emissions (grams/kilometers) produced by the new car and will be active in the period between March 1st, 2019 and Dec. 31st, 2021. To complete this amendment, enacting decrees must be added within 60 days of the approval of the financial law. Only two types of situations can benefit from this incentive (and only for M1 vehicles that have a list price lower than 50,000 euros, VAT excluded): the cars that produce from 0 to 20 grams of CO₂ per km will receive a bonus of 6,000 euros and those that produce from 21 to 70 grams per km will receive a 2,500 euros bonus. In both cases the bonus is given for trading in a Euro 1 to Euro 4 car. If no car is turned in, the amount of the bonuses decrease respectively to 4,000 and 1,500 euros. At the other end of the argument, an ecotax has been implemented for those vehicles that produce more than 160 gr/km of CO₂: from 161 to 175 grams, drivers will pay 1,100 euros; from 176 to 200 grams 2,000 euros and above 201 up to 250 grams 2,500 euros. The money destined to the incentives will be 60 million in 2019, 70 mil in 2020 and 70 mil in 2021. Fiscal deduction for those people who will install on their premises the electric recharging stations. Finally, 10 million are destined to incentives for electric or hybrid cyclo-motors (vehicles belonging to the L1e and L3e categories). ■



Eco bonus per i veicoli commerciali



di Monica Dall'Olio

L'accordo sulla qualità dell'aria nel **bacino padano** firmato nel 2017 dà i suoi **parziali frutti**. Limitazioni al traffico a parte, nelle quattro regioni protagoniste sono partiti o lo saranno presto **contributi a fondo perduto** destinati a micro, piccole e medie imprese volti alla sostituzione (con rottamazione) dei veicoli commerciali più inquinanti con mezzi dotati di alimentazione alternativa, finanziati in parte dalle **amministrazioni regionali** e in parte dal **Ministero dell'Ambiente**.

Peccato che solo il Piemonte riconosca anche la validità della trasformazione

a gas e abbia inserito questo tipo di intervento tra quelli aventi diritto al contributo. Constatiamo la miopia delle amministrazioni di Emilia Romagna, Lombardia e Veneto che a parole si pronunciano favorevoli alle politiche ambientali.

EMILIA ROMAGNA

Dal 15 novembre è possibile presentare domanda di contributo online, a disposizione quasi 4 milioni di euro. I contributi vengono assegnati secondo l'ordine di arrivo delle richieste e sono validi per contratti sottoscritti dal 15 ottobre 2018. Ogni impresa può presentare due domande di contributo per sostituire due veicoli, che possono

essere già rottamati dal 01/01/2018.
Info: <http://ambiente.regione.emilia-romagna.it/entra-in-regione/bandi/bandi2019/ecobonus2019> ed e-mail: bandoecobonus@regione.emilia-romagna.it.

LOMBARDIA

È del 14 novembre il Bando Rinnova veicoli che assegna i contributi a tutte le domande idonee presentate dal 16 ottobre 2018, data di apertura dello sportello telematico <http://webtelemaco.infocamere.it>. Un contatore consentirà di chiudere il bando anche prima della scadenza naturale del 10 ottobre 2019 in caso di raggiungimento di richieste di contributo pari alla dotazione finanziaria (6,5 milioni) maggiorata del 10%.



Fiat Professional Ducato.
Disponibile anche a metano.

*Fiat Professional Ducato.
Available also with
methane fueled motor.*

Nelle 4 regioni del bacino padano

Regione	Veicolo da rottamare	Intervento incentivato	Contributo €
Emilia Romagna	N1 e N2 diesel fino ad Euro 4 e fino a 12 tonnellate	Acquisto N1 e N2 nuovo (o leasing con obbligo di riscatto) elettrico, ibrido a benzina Euro 6 (full hybrid o hybrid plug in), metano o GPL Euro 6 (mono e bifuel benzina)	Da 4.000 a 10.000 + sconto concessionario (minimo 15%)
Lombardia	N1 e N2 a benzina fino ad Euro 1 incluso e diesel fino ad Euro 4 incluso	Acquisto (anche leasing) N1 e N2 nuovo elettrico, ibrido, a GPL o a metano	Da 4.000 a 10.000
Piemonte	N1 e N2 a benzina fino ad Euro 1, ibridi benzina (benzina/metano o benzina/GPL) fino ad Euro 1, diesel fino ad Euro 4	<ul style="list-style-type: none"> • Acquisto N1 e N2 nuovo elettrico puro, ibrido (benzina/elettrico Full Hybrid o Hybrid Plug In), metano o GPL esclusivo, metano o GPL bifuel (benzina/metano e benzina/GPL). • Conversione in motorizzazioni che utilizzano esclusivamente combustibili diversi dal gasolio, quali: elettrico, metano, GNL, GPL, bifuel benzina (benzina/metano e benzina/GPL). 	Da 1.000 a 10.000
Veneto	N1 e N2 diesel fino ad Euro 3 incluso	Acquisto N1 e N2 nuovo elettrico, ibrido, a GPL o a metano (no leasing)	Da 3.000 a 10.000

PIEMONTE

Ammontano a 4 milioni di euro i contributi stanziati dalla Regione Piemonte. Lo prevede il bando pubblicato lo scorso 6 dicembre, a cui i soggetti interessati possono partecipare presentando domanda dal 17 dicembre 2018 fino al 16 dicembre 2019.

L'istruttoria delle istanze di contributo è effettuata da un'apposita commissione individuata da Unioncamere Piemonte, soggetto gestore del bando.

Info: http://www.pie.camcom.it/Page/t04/view_html?idp=1487 - bando. veicolicommerciali@pie.camcom.it

VENETO

La delibera veneta è del 2 ottobre. Il bando si articola in due fasi: la prima prevedeva l'acquisto di mezzi entro il 31 dicembre 2018, termine per la presentazione delle domande l'11 novembre 2018, la seconda prevede l'acquisto di mezzi entro il 31 maggio 2019 e termine per la presentazione delle domande entro il 28 febbraio 2019.

Info: <http://www.regione.veneto.it/web/ambiente-e-territorio/rottamazione-veicoli-commerciali-inquinanti-bando-2018>
 Direzione atmosfera, tel. 041.2792442, atmosfera@regione.veneto.it ■

INCENTIVI AUTOTRASPORTO, DOMANDE ENTRO IL 15 APRILE 2019

Sempre in tema di trasporti e rinnovo parco veicoli, ricordiamo che le imprese di autotrasporto hanno tempo fino al 15 aprile 2019 – termine per l'invio della domanda di contributo – per l'acquisto incentivato di nuovi mezzi. Domande solo per via telematica, accedendo al sito www.ilportaledellautomobilista.it e iscrivendosi nella categoria "Imprese".

Su un totale di 33.600.000 €, 9,6 milioni sono destinati all'acquisizione, anche mediante locazione finanziaria, di autoveicoli nuovi di fabbrica, adibiti al trasporto di merci di massa complessiva a pieno carico pari o superiore 3,5 ton., a trazione alternativa: metano CNG, gas naturale liquefatto LNG, ibrida (diesel + elettrico: art. 2, comma 2, lettere a e b) elettrica – Full Electric, dispositivi idonei ad operare la riconversione di autoveicoli per trasporto merci a motorizzazione termica in veicoli a trazione elettrica.

Gli importi per veicolo:

- **4.000 €**, massa* pari o superiore 3,5 ton. e fino a 7 ton., a trazione alternativa: a metano CNG, gas naturale liquefatto LNG, ibrida (diesel + elettrico);
- **10.000 €**, massa* pari o superiore a 3,5 ton. e fino a 7 ton., a trazione elettrica;
- **20.000 €**, massa* superiore a 7 ton., a trazione elettrica;
- **8.000 €**, massa* pari o superiore a 7 ton e fino a 16 ton, a trazione ibrida (diesel/ elettrico) e a metano CNG con massa* pari o superiore a 7 ton;
- **20.000 €**, massa pari o superiore a 16 ton. a trazione alternativa a gas naturale liquefatto LNG ovvero a motorizzazione ibrida (diesel/elettrico);
- **40% con massimale di 1.000 €** per l'acquisizione di dispositivi idonei ad operare la riconversione da motorizzazione termica a trazione elettrica di autoveicoli per trasporto merci di massa complessiva pari a 3,5 ton.

* si intende quella complessiva a pieno carico



Ecobonus for commercial vehicles in 4 PO Valley regions

The agreement on air quality in the Po Valley signed in 2017 bears fruit. In addition to traffic limitations, for the 4 region involved in this project soon will be granted some funds to the micro, small and medium companies that will change their commercial vehicles (old and therefore more polluting). The new vehicles, for which both the Region and the Minister of Environment will grant the money, must be fueled with alternative energy. The funds will be destined only to new vehicles, only the region Piedmont will support and finance the transformation to gas fueled motor and will give a contribute to those who chose this type of intervention. ■

Transport & Environment contro il gas naturale

Monica Dall'Olio

Attacco frontale della Ong internazionale Transport & Environment (T&E) all'utilizzo del metano – GNL e biometano compresi – in autotrazione. Secondo un nuovo rapporto diffuso dall'associazione, che **parteggia** apertamente per l'elettrificazione, l'uso del gas fossile nei trasporti è dannoso per il clima quanto quello di benzina, gasolio o dei carburanti navali convenzionali. Ergo, *i legislatori devono accettare la realtà che il gas fossile non può contribuire a rendere puliti i trasporti e dovrebbe iniziare a tassarlo con aliquote analoghe a quelle applicate al gasolio e alla benzina.*

LA REPLICA DELLA FONDAZIONE ITALIANA
Una risposta a stretto giro è arrivata dalla **Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile**, che tra l'altro è partner di T&E: in una transizione verso le zero emissioni le auto a GPL e metano possono fungere da **tecnologia ponte**.

Oggi – ha dichiarato il direttore della fondazione Umberto Orsini – chi osteggia il gas naturale ed il biometano, anche nella transizione ecologica dei trasporti a medio termine, propone come alternativa quella di rimanere al diesel (che sarebbe addirittura "più pulito"). Mi chiedo quale sia il fine di chi vuole promuovere con tanto favore la permanenza del petrolio nel settore dei trasporti.

Dando il debito peso anche all'inquinamento locale e facendo crescere rapidamente tutte le fonti rinnovabili (elettriche e non), oggi dovremmo far scendere drasticamente il 92% del petrolio, non il 4% del gas.

Infatti in Italia, dati 2016, i trasporti sono alimentati per il 92% dal petrolio, ovvero diesel, benzina e combustibili per aerei e navi, per meno del 5% dal gas e solo per il restante 3% da fonti rinnovabili.

NUMEROSI STUDI CONFERMANO LA BONTÀ DEL GAS NATURALE

Come sostengono le Associazioni di settore, numerosi studi confutano quanto sostenuto da T&E, mentre **non è chiara la reale sostenibilità, anche ambientale, del vettore elettrico nei trasporti**: dovrebbe essere preso in considerazione l'intero ciclo di vita, del veicolo e del carburante. Tra gli studi che mettono in evidenza i vantaggi del gas auto, uno è stato condotto proprio dalla *Fondazione: Green economy e veicoli stradali, una via italiana*.

La ricerca dimostra che in uno scenario di elevata penetrazione delle auto a gas in Italia con la progressiva sostituzione di una parte delle auto a combustibili liquidi del parco circolante italiano (dovuta sia ad acquisto di nuove auto sia ad interventi di retrofit) si arriverebbe al

2030 ad una **diminuzione pari a oltre 3,5 milioni di t CO₂, 67 tonnellate di particolato e 21 mila tonnellate di ossidi di azoto**. La riduzione di particolato prevista equivale alle emissioni che sarebbero generate mediamente in un anno da **4 milioni di automobili diesel**. Per migliorare le prestazioni ambientali delle auto a gas ci sono poi dei promettenti sviluppi nel campo delle **alimentazioni ibride** sia **GPL-elettrico** che **metano-elettrico** oltre a sistemi **dual fuel metano-gasolio o GPL-gasolio**. Lo studio evidenzia anche che una delle prospettive più interessanti per le auto a gas è quella del **biometano**, che può essere efficientemente prodotto da diverse fonti, tanto da rifiuti come da coltivazioni dedicate. La sua composizione è la stessa del gas proveniente dall'estrazione di gas naturale e può essere usato nei veicoli già in circolazione. Inoltre il biometano può essere trasportato e distribuito convenientemente nelle reti del gas naturale. ■

EDO RONCHI

Il presidente della **Fondazione per lo sviluppo sostenibile** ed **ex ministro dell'Ambiente**: **Le auto a gas sono una delle tecnologie ponte a basso impatto ambientale che può contribuire a ridurre l'inquinamento dell'aria nelle città, ma non solo, può far bene all'occupazione e all'economia. In Italia c'è una filiera di imprese che ci rende leader nel mondo e che può crescere. Un caso esemplare di green economy dove miglioramenti ambientali producono vantaggi economici e occupazionali.**



Transportation & Environment against natural gas

There has been a strong attack by the international Ong Transport & Environment (T&E) against the use of methane gas (including LNG and biomethane) in the land transportation area. According to a new report by the association, which definitely favours electrically powered engines, using natural gas for transportation is as damaging for the climate as regular fuel, diesel and other conventional fuels, especially for sea transportation. As the auto gas industry associations claim, studies are available that refute what T&E advocates, while the real sustainability, also environmental, of the electric transport vector. ■

Oil&nonoil

la casa della distribuzione carburanti

di Chiara Amadori

Oltre 4.500 operatori specializzati, più di 150 marchi negli spazi espositivi, cresciuti del 20%, 22 convegni e workshop. Numeri che confermano la buona riuscita della tredicesima edizione (Veronafiere 9-11 ottobre) di **Oil&nonoil**. La tre giorni ha ospitato tutta la filiera legata a distribuzione dei carburanti, mobilità alternativa e segmento del *non-oil*, che comprende l'offerta di servizi complementari nelle stazioni di rifornimento.

FOCUS ON

Evoluzione del mercato, miglioramento dei servizi, della gestione e sviluppo delle aziende gli elementi portanti della manifestazione, concentrati su pagamenti elettronici, futuro del diesel, fatturazione, ampliamento dei servizi. Al centro di un convegno dedicato il tema dell'illegalità, che sottrae ingenti risorse al fisco e rischia di mettere in crisi le aziende che agiscono nel rispetto delle regole della concorrenza.

AFFRONTARE LA TRANSIZIONE

Il tema della transizione e dei **mutamenti strutturali e organizzativi** che richiede ha unito le proposte espositive, le domande dei visitatori e gli approfondimenti dei

convegni. La necessità di **cambiare con gradualità** è condivisa dalle diverse componenti del mondo delle energie, dei carburanti e dei servizi per la mobilità (elettrica compresa).



Erogatori di GNL.
LNG pumps.



BIOMETANO PER I TRASPORTI, UN MODELLO DI FILIERA GREEN MADE IN ITALY

A Verona si è parlato anche di biometano nel corso di un convegno sugli **aspetti fiscali e procedurali** per l'utilizzo nei trasporti promosso da due associazioni di categoria, **Assogasmetano** e **Consorzio Italiano Biogas**, insieme allo **Studio Legale e Tributario Sorrentino-Pasca-Toma**, media partner **Staffetta Quotidiana**.

Un tema quanto mai attuale, in vista dell'avvio di un nuovo mercato che avrà come protagonista un carburante al **100% italiano e rinnovabile**. Risale infatti al 2 marzo il decreto sulla *Promozione dell'uso del biometano e degli altri biocarburanti avanzati nel settore dei trasporti*, che introduce incentivi ai produttori di biometano oltre a nuove possibilità per assolvere l'obbligo di immissione in consumo di biocarburanti.

Il biometano rappresenta un esempio perfetto di **economia circolare** in quanto si ottiene sia dagli scarti di origine agricola sia dalla frazione organica dei rifiuti solidi urbani da raccolta differenziata. Chimicamente uguale al gas naturale, costituisce una **risorsa importante** per il settore trasporti in quanto può essere utilizzato fin da subito sui veicoli in commercio predisposti per l'alimentazione a metano ma anche a GNL. **L'Italia è il primo mercato europeo** per l'uso di metano autotrazione e vanta un parco circolante di circa 1 milione di mezzi, mentre sul GNL si punta in modo significativo per il **trasporto pesante**.



GAS NATURALE

Il metano è stato **protagonista** di diversi momenti di incontro a conferma delle valutazioni che lo indicano come elemento **essenziale per la transizione energetica**. In evidenza il rapido sviluppo nel trasporto merci: crescono le stazioni di metano liquido (30) concentrate soprattutto nel Nord.

GIOVANNI MANTOVANI

Il direttore generale di Veronafiore: *Oil&nonoil*, senza dimenticare i bisogni attuali del settore, è diventata riferimento nazionale per quell'imprenditoria che guarda sempre più ai nuovi modelli di mobilità sostenibile. ■

From left: Mrs. Monica Dall'Olio, Ecomobile's Director; Mr. Bonaventura Sorrentino, Lawyer; Mr. Luca Ventorino, GSR member of the Ruling Affair Unit (Sustainable development Division), the Manager of Energy Services; Mr. Franco Del Manso, Oil Union's International Environment and Technical Relationship Department, Mrs. Emanuela Pasca, Lawyer; Mr. Paolo Vettori, Assogasmetano's President; Mr. Piero Gattoni, President of the Biogas Italian Consortium.

Da sinistra: Monica Dall'Olio, direttore Ecomobile; l'avvocato Bonaventura Sorrentino; Luca Ventorino, Unità Affari Regolatori (divisione sviluppo sostenibile) del GSE, il Gestore dei Servizi Energetici; Franco Del Manso, Rapporti Internazionali, Ambientali e Tecnici dell'Unione Petrolifera; l'avvocato Emanuela Pasca; Paolo Vettori, Presidente Assogasmetano; Piero Gattoni, Presidente Consorzio Italiano Biogas.

Oil&nonoil, home of fuel distribution

The thirteenth edition of the fair "Oil&nonoil" has been a success. Held in Verona, from October 9th to 11th, the fair hosted over 4,500 specialized operators in Italy, with more than 150 brands and 22 meetings and workshops. The exposition ground area increased by about 20% compared to the previous edition. The fair is connected to fuel distribution, alternative mobility and a non-oil segment, which includes all of those services complementary to fuel stations. The theme of transitional, structural and organizational changes that it requires has been the thread along the exhibition proposals, the visitors' questions and the insights of the conference. The need to gradually change is shared by the different components of the world of energy, fuels and mobility services (including electricity). Natural gas in its various forms has been the protagonist of several meeting confirming the idea which would indicate it as an essential element for the energy transition. ■

Ecomondo e Key Energy

Quando l'economia è green e circolare

di Chiara Amadori

Una piattaforma dedicata all'economia circolare e alle energie rinnovabili, punto di riferimento europeo per imprese e istituzioni alle prese con la transizione.

Ecomotive Solutions awarded at Ecomondo by Ecofuturo Festival for Torino Beijing in dual-fuel. The full story of this trip on page 30.

Ecomotive Solutions premiata a Ecomondo da Ecofuturo Festival per la Torino Pechino in dual-fuel. Il racconto del viaggio a pag. 30.

BIOMETANO DA RIFIUTI ORGANICI, CIC: "8 IMPIANTI IN ITALIA ENTRO FINE ANNO"

Il **CIC**, **Consorzio Italiano Compostatori**, ha fatto il punto sul biometano da **Forsu**, che sta per frazione organica del rifiuto solido urbano, frutto della **raccolta differenziata** dell'organico, o umido.

Il **biometano da Forsu** - ha reso noto il direttore **Massimo Centemero** - rappresenta uno degli assi portanti del futuro dell'economia circolare: l'Italia è pronta a cogliere questa innovazione ed entro la fine del 2018 saranno 8 gli **impianti consorziati CIC** in grado di produrre biometano a partire dai rifiuti organici.

Agli impianti della **Montello Spa** di Montello (BG), della **Calabria Maceri** di Rende (CS), della **Sesa** di Este (PD) e di **Acea Pinerolese** di Pinerolo (TO) si sono aggiunti quello **Hera** a Sant'Agata Bolognese (BO), il primo realizzato da una multiutility e quello **Aimag** di Finale Emilia (MO).



A TUTTA MOBILITÀ

In fiera presenti soluzioni all'avanguardia per la mobilità sostenibile. **Ecomotive Solutions** con i suoi mezzi diesel gas, **premiata da EcoFuturo Festival** per il suo contributo green. **Nissan** con la nuova **Leaf** 100% elettrica, che si trasforma in un vettore di energia utile per lo stoccaggio e per lo scambio di energia con la rete Pubblica e domestica. **Tesla** con **Model X**, SUV veloce con trazione integrale di serie e batteria da 100 kWh con 565 Km di autonomia. **Volkswagen** ha portato la **e-Golf** elettrica e il nuovo **e-Crafter**, la versione elettrica della variante furgone con tetto alto. Anteprima nazionale per **Regis Epic0** (vedi pag. 8), quadriciclo tutto italiano totalmente elettrico pensato e progettato con standard automobilistici e declinato al trasporto di merci. Spazio anche a **colonnine e infrastrutture di ricarica** con **Scame Parre, Mennekes Electric Italia, Yess Energy e BeCharge**. Infine il **bike sharing** con Mobike e la presentazione al mercato italiano del nuovo veicolo ibrido elettrico plug-in di **Scania**.

Un affollato padiglione. Sullo sfondo lo stand Piaggio. Tra i mezzi proposti la gamma Porter: a GPL, metano ed elettrica.

A crowded pavilion. In the background the Piaggio stand. Amongst many brands, the offered vehicles include the Porter range: LPG, CNG and electric.

Clockwise: Tesla Model X, Nissan Leaf, Volkswagen e-Golf and Volkswagen Crafter. In senso orario: Tesla Model X, Nissan Leaf, Volkswagen e-Golf e Volkswagen Crafter.



The Minister of the Environment, Mr. Sergio Costa inaugurated Ecomondo and Key Energy.

Il Ministro dell'Ambiente Sergio Costa inaugura Ecomondo e Key Energy.

Così si configurano i saloni **Ecomondo** e **Key Energy** firmati **Italian Exhibition Group**, alla **Fiera di Rimini** dal 6 al 9 novembre. Innovazione, business internazionale e contenuti scientifici hanno contraddistinto quella che all'inaugurazione il Ministro dell'Ambiente **Sergio Costa** ha definito *la grande Expo dell'economia circolare*. Un mondo concretamente rappresentato da grandi aziende, strutture consortili, startup. Realtà che già oggi sono sul percorso virtuoso di chi adotta un'impronta

green nei propri modelli economici.

129.000 mq espositivi, presenze in crescita del 4% e operatori provenienti da **115 Paesi**: il 70% dall'Europa, 9% dal bacino del Mediterraneo, con importanti partecipazioni anche da Cina e Federazione Russa.

Nei **padiglioni** sono state protagoniste le proposte tecnologiche e industriali del nuovo paradigma dell'economia, presenti anche alla **Città Sostenibile**, dove sono state riunite le eccellenze disponibili per le smart cities.



Apprezzati i **contenuti industriali e scientifici** e la presentazione dei programmi europei più avanzati sul ciclo dei rifiuti, sulla bioeconomia e sulle energie rinnovabili, oltre ai vari **obiettivi definiti per il 2018**: strategia europea sulla plastica, gestione e valorizzazione della risorsa idrica, bonifica di suoli, la riqualificazione di siti e aree portuali, prevenzione e gestione del rischio idrogeologico, trattamento e purificazione

dell'aria indoor e outdoor, monitoraggio di emissioni, efficienza energetica. Nelle prime due giornate si sono svolti gli **Stati Generali della Green Economy**, che hanno posto l'accento sulle prospettive degli investimenti green, evidenziando che 7-8 miliardi l'anno di investimenti pubblici nei prossimi **5 anni** attiveranno **21,4 miliardi** di investimenti privati e **440mila** nuovi posti di lavoro l'anno.

La **Piattaforma Tecnologica Nazionale Biometano** ha invece organizzato un convegno per ribadire la centralità del gas rinnovabile nella strategia Clima-Energia europea e nazionale. All'attenzione degli intervenuti i contenuti della proposta presentata alla **Commissione europea** sul tema. Le **prossime edizioni** di Ecomondo e Key Energy si svolgeranno dal 5 all'8 novembre 2019, sempre a Rimini. ■

DULEVO, LE SPAZZATRICI STRADALI ECOLOGICHE

A Ecomondo anche le spazzatrici stradali rispettano l'ambiente. Ci ha pensato la parmigiana **Dulevo International** che, al passo coi tempi, propone propulsioni alternative di vario genere. La **Dulevo 6000 CNG** è infatti una spazzatrice compatta alimentata a metano capace di garantire emissioni inferiori ai più severi limiti di legge, mentre **D.zero2** è completamente elettrica.



La spazzatrice Dulevo 6000 CNG a metano.

*The Dulevo 6000
CNG sweeper.*

L'elettrica D.zero2.

The electric D.zero2.



Tighe Noonan, Presidente e CEO dell'azienda: *Il nostro obiettivo di crescita è legato alla nostra filosofia green, da sempre Dulevo è impegnata nella riduzione delle emissioni nocive associate alle migliori prestazioni per le proprie macchine. Grazie a partnership importanti e ai nostri brevetti, abbiamo perfezionato il sistema di filtrazione delle polveri in dotazione alle nostre spazzatrici, che consente di lavorare senza spreco di acqua, ottenendo l'abbattimento delle polveri PM10. Soddisfatti? Non ancora: Stiamo studiando altre fonti alternative e sistemi innovativi frutto della nostra costante attenzione per la salvaguardia dell'ambiente.*

Ecomondo and Key Energy – When economy is green and circular

At the Rimini Fairgrounds from November 6th - 9th 2018, the Ecomondo and Key Energy stands (designed by the Italian Exhibition Group) displayed a platform dedicated to the circular economy and renewable energy, a European reference point for companies and institutions struggling with the transition. At the Fair's inauguration, Mr. Sergio Costa, the Italian Minister of Environment defined this event as The Great Expo of Circular Economy. The 129,000 sq.m event was attended by expositors from 115 countries (70% from Europe, 9% from the Mediterranean basin, and important participation from China and the Russian Federation). The fair registered a +4% increase in visitors from the past edition. As usual, in the first two days, the General States of the Green Economy were held, which emphasized the prospects for green investments, pointing out that 7-8 billion a year of public investments in the next 5 years would trigger 21.4 billion in private investments and 440 thousand new jobs per year. During the exhibition, the National Biomethane Technology Platform organized a conference to reaffirm the centrality of renewable gas in the European and national Climate-Energy strategy. The next edition of Ecomondo and Key Energy will take place from November 5th to 8th, 2019 once again at the Rimini Fairgrounds. ■

Fulvio Maria Ballabio

di RF

Presentata a Bologna la nuova Tecno GT a GPL

E realtà la nuova **Tecno** gran turismo a GPL nata dalla collaborazione tra la storica azienda bolognese Tecno e **Montecarlo Engineering**, alla quale fa capo anche la **MCA Montecarlo Automobile**, prima casa automobilistica del Principato di Monaco, entrambe creature di **Fulvio Maria Ballabio**. Svelata in anteprima al Salone di Parigi (vedi pag. 4), è stata presentata anche al mercato italiano a Bologna il 16 dicembre nei locali della concessionaria **Alfa Romeo Car**, padrona di casa **Trilli Zambonelli**.

Oltre a Ballabio e al suo entourage, all'evento erano presenti il fondatore Tecno **Gianfranco Pederzani** e il pilota **Nanni Galli**, a cui l'auto è dedicata. La **Tecno Nanni Galli V8 Ecoracing a GPL**, questo il nome completo, è infatti un chiaro omaggio al pilota più legato alla casa bolognese: proprio lui portò al debutto in F1 nel 1972 *la rossa di Bologna*. Tra i protagonisti della serata anche il console del Principato di Monaco **Augusto Spaggiari**, che ha annunciato la terza edizione del salone **Siam**, Salon internazionale de l'automobile de Monaco – nel quale è prevista un'area

sul porto di Monaco dal 28 febbraio al 3 marzo 2019.

Qualche dettaglio sulla vettura: sarà disponibile su ordinazione a un prezzo di massima 300.000 euro per chi correrà nei campionati GT; 10 gli esemplari street legal, prezzo indicativo da 350.000 euro. Realizzata dall'ingegner **Sami Vatanen**, completamente in carbonio (della Bellasi Compositi), è attesa in pista nelle corse Endurance del **Gruppo Peroni**. Il sogno sarebbe poi quello di potersi presentare alla **24 Ore di Le Mans**, sempre nella categoria riservata alle GT ad energie alternative.

Ballabio: *Tenteremo anche un record sul circuito del Nürburgring per auto a GPL.* ■

Massimo Liverani e Valeria Strada, award-winning champions with the LPG fueled Alfa Romeo by Montecarlo Engineering in the alternative energy car races, awarded a career by FCA with Nanni Galli.



Massimo Liverani e Valeria Strada, più volte campioni delle energie alternative con le Alfa Romeo a GPL della Montecarlo Engineering, premiati alla carriera da FCA con Nanni Galli.

Fulvio Maria Ballabio insieme a Nanni Galli.

Mr. Fulvio Maria Ballabio with Mr. Nanni Galli.

dedicata alle propulsioni alternative denominata *I think green* – in programma a Montecarlo



The Consul of the Principality of Monaco Mr. Augusto Spaggiari and the host Mrs. Trilli Zambonelli.

Il Console del Principato di Monaco Augusto Spaggiari e la padrona di casa, Trilli Zambonelli.



The new LPG fueled Tecno GT was presented in Bologna

The new LPG fueled Tecno GT was born from a collaboration between the historic Bologna company and Montecarlo Engineering, motherhouse of MCA Montecarlo Automobile, the first car producer of Monaco Principality. Both the companies belong to Mr. Fulvio Maria Ballabio. Previewed at the Paris Exposition (page 4), it has also been presented to the Italian market in Bologna, at the Alfa Romeo car dealer shop CAR hosted by Mrs. Trilli Zambonelli. In addition to Mr. Ballabio and his entourage, at the event there were Mr. Gianfranco Pederzani Tecno's founder and the pilot Nanni Galli, to whom the car was dedicated. The car will be available upon order. ■

Clima, allarme IPCC: agire subito!

Per contenere il riscaldamento globale

di RF

Limitare il riscaldamento globale a 1,5°C richiede cambiamenti rapidi, lungimiranti e senza precedenti in tutti gli aspetti della società. Lo ha affermato l'IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change, gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico dell'Onu - in un nuovo rapporto sul riscaldamento globale diffuso a Incheon, in Corea del Sud, lo scorso ottobre.

Della redazione si sono occupati 91 autori provenienti da 40 paesi sotto la leadership scientifica dei tre working group dell'IPCC, in risposta ad un invito avanzato dalla Convenzione Quadro per i Cambiamenti Climatici (United Nations Framework Convention on Climate Change, UNFCCC) nel 2015 quando fu adottato il Trattato di Parigi.



An increase of 2°C, compared to the foreseen 1.5°C would mean a 10-fold increase in the number of people exposed to famines.

Un aumento di 2°C, rispetto a 1,5°C, vorrebbe dire decuplicare il numero di persone esposte a carestie.

Climate, the alarm by IPCC: we must take action quickly!

In order to limit the increase of global warming to 1,5°C rapid, forward-looking and unprecedented changes in all aspects of society are required. This was stated in Incheon, South Korea by the IPCC - Intergovernmental Panel on Climate Change (the UN Intergovernmental group of experts on climate Change) in a new report on global warming last October. Global net CO₂ emissions from human activity should decrease at least by around 45% compared to 2010 levels by 2030. One of the key messages emerging from this report is that we are already seeing the consequences of rising global warming by 1°C (above pre-industrial levels). These include increased extreme weather events, rising sea levels, and decreasing sea ice in the Arctic sea. The good news is that some of the actions that are needed are already under way in some regions, but they also need to be accelerated. ■

GLI IMPATTI DA EVITARE

Il rapporto evidenzia gli impatti dei cambiamenti climatici che potrebbero essere evitati limitando il riscaldamento globale a **1,5°C** anziché **2°C** o più. Per esempio, entro il 2100 l'innalzamento del livello del mare su scala globale sarebbe più basso di 10 cm con un riscaldamento globale di 1,5°C rispetto a 2°C. La probabilità che il **Mar Glaciale Artico** rimanga in estate senza ghiaccio marino sarebbe una in un secolo nel primo caso contro una ogni decennio nel secondo. E ancora, le **barriere coralline** diminuirebbero del 70-90% con un riscaldamento globale di 1,5°C, mentre con 2°C andrebbero perse quasi completamente (>99%).

MA SI PUÒ ANCORA AGIRE

Gli esperti hanno messo nero su bianco che limitare il riscaldamento globale a 1,5°C richiederebbe *rapide e lungimiranti* transizioni in molti settori quali suolo, energia, industria, edilizia, trasporti e pianificazione urbana. Le emissioni di **CO₂** nette globali prodotte dall'attività umana dovrebbero diminuire di circa il **45%** rispetto i livelli del 2010 entro il 2030, raggiungendo lo zero intorno al 2050. Questo vuol dire che ogni emissione rimanente dovrebbe essere bilanciata dalla rimozione di CO₂ dall'atmosfera.



Il messaggio del Presidente della Corea del Sud Moon Jae-in alla 48 sessione dell'IPCC tenutasi a Incheon.

The message of South Korean President Moon Jae-in at the 48th session of the IPCC held in Incheon.

ALLE PRESE CON GLI EFFETTI DEL RISCALDAMENTO GLOBALE

I due Co-Presidenti del **Working Group 1**, che valuta le basi fisico-scientifiche dei cambiamenti climatici, hanno commentato così.

Uno dei messaggi chiave che emerge da questo rapporto – ha detto Panmao Zhai – è che stiamo già vedendo le conseguenze di un riscaldamento globale di 1°C (sopra ai livelli preindustriali, ndr) quali l'aumento di eventi meteo estremi, l'innalzamento del livello del mare, la diminuzione del ghiaccio marino in Artico.

La buona notizia – ha spiegato Valerie Masson-Delmotte – è che alcune delle azioni che sarebbero necessarie per limitare il riscaldamento globale a 1,5°C sono già in corso in alcune regioni, ma avrebbero bisogno di un'accelerazione. ■

Rapporto IPCC, la sintesi per i decisori.

IPCC report, the final summary drawn by the decision makers.



Esperienza, servizio e risparmio per il tuo GPL



zannoni

carburanti

GPL



Zannoni Srl – Viale Italia, 47 - Forlì (FC)

Tel. 0543-27404 – www.zannoni.it - mail: carburanti@zannoni.it

Sulla Gazzetta Ufficiale n.257 del 5 novembre è stato pubblicato il decreto del ministero dell'Interno 23-10-2018 *Regola tecnica di prevenzione incendi per la progettazione, costruzione ed esercizio degli impianti di distribuzione di idrogeno per autotrazione. L'Italia si adegua agli standard internazionali per la costruzione delle stazioni di rifornimento di idrogeno per autotrazione.*

Cosa cambia con la nuova Regola Tecnica?

Alberto Dossi, presidente del Gruppo Sapio e dell'**Associazione Italiana idrogeno e celle a combustibile**, intervenuto agli Stati generali che si sono svolti al **Politecnico** di Milano il 28 novembre: *Consente l'erogazione di*

idrogeno alla pressione di 700 bar come previsto dalle caratteristiche tecniche delle auto ad oggi presenti sul mercato e il ricorso all'approccio ingegneristico che prevede la valutazione delle installazioni caso per caso, garantendo la sicurezza dell'opera e dell'attività di rifornimento presso la stazione stessa.

LA PRESSIONE DI CARICA GIUSTA PER LE VETTURE

Il nuovo decreto **elimina i limiti alla pressione di carica** che prima consentivano il rifornimento degli autobus ma non delle auto. La precedente normativa limitava l'erogazione a **350 bar**, innalzata a **700**, elemento fondamentale per la **ricarica veloce** delle vetture.

SICUREZZA IN PRIMO PIANO

La regola tecnica – ha sottolineato Viviana Cigolotti dell'Enea agli Stati generali a Milano – è stata predisposta ai fini della prevenzione degli incendi e allo scopo di raggiungere i primari obiettivi di sicurezza relativi alla salvaguardia delle persone e alla tutela dei beni. Quindi per limitare, in caso di evento incidentale, danni a persone e ad edifici e/o locali contigui all'impianto; permettere ai soccorritori di operare in condizioni di sicurezza.

UN VETTORE ENERGETICO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Soddisfazione espressa da **Assogastecnici**, l'Associazione nazionale che fa parte di Federchimica: *Finalmente un passo concreto per lo sviluppo, anche in Italia, dell'idrogeno come vettore energetico per la mobilità sostenibile – dichiara il Presidente Giovanni Pavesi – che avrà importanti ricadute anche sul nostro settore.* Nell'auto a idrogeno l'elettricità viene prodotta a bordo del veicolo attraverso una reazione fra l'idrogeno e l'ossigeno

L'unico impianto di distribuzione di idrogeno italiano è a Bolzano.

The only hydrogen station in Italy is in Bolzano.



Distributori a idrogeno, aggiornata la normativa

di Monica Dall'Olio

Hydrogen supply, the pump. Rifornamento di idrogeno, la pistola.

dell'aria, producendo solamente acqua al tubo di scarico.

IL DISTRIBUTORE DI BOLZANO

La strada è sicuramente ancora lunga e in assenza di investimenti da parte

dei principali attori – mercato automobilistico, dell'energia e dei carburanti – non risulta facile immaginare sviluppi veloci.

In Italia è attivo un unico **distributore di idrogeno** a Bolzano, dove il carburante viene prodotto attraverso il processo

dell'elettrolisi utilizzando interamente **energia da fonti rinnovabili** e stoccato

sotto forma di gas. È situato presso il

parceggio Firmiano,

adiacente all'uscita del casello di Bolzano Sud. Si riforniscono qui cinque autobus a idrogeno in circolazione a Bolzano e dieci vetture noleggiate da alcune aziende della zona, ma possono farlo anche altri esterni previa prenotazione telefonica. La durata del rifornimento è di **3 minuti** per le auto e **15-20 minuti** per gli autobus di linea. ■

La Hyundai ix35 Fuel Cell del Compartimento Polizia Stradale Trentino Alto Adige e Belluno si rifornisce a Bolzano.

The Hyundai ix35 Fuel Cell used by the Trentino-Alto Adige and Belluno Traffic Police Compartment while recharging in Bolzano.



Hydrogen stations, the legislation has been updated

The decree approved on October 23rd, 2018 of the Interior Minister titled "Technical regulation of fire prevention for the design, construction and operation of hydrogen distribution systems for motor vehicles" was published in the Official Journal dated November 5th. This new decree updates the Technical Regulation issued in 2006. The rule will be in effect starting December 5th. Italy finally conforms to international standards. The new decree eliminates the limits of the charging pressure that previously allowed the refueling of buses but not cars. The previous legislation limited the delivery to a pressure of 350 bar, now increased to 700, which is essential for the fast recharge of cars. In Italy there is a single hydrogen distributor in Bolzano, where the fuel is produced through an electrolysis process using entirely renewable energy and stored in the form of gas. ■

Il metano liquido a km 0 di Aspro Italy

Sul piazzale lo Stralis utilizzato per illustrare le fasi del rifornimento, la pompa e il liquefattore.

In the front, the Stralis used to illustrate the refueling phases, the pump and the liquefactor.

Open day a Nonantola, Modena

di Monica Dall'Olio



Sono stati davvero affollatissimi i due *open day* organizzati da **Aspro Italy** presso il suo stabilimento di **Nonantola**, in provincia di **Modena**, il 5 e il 6 dicembre scorsi, con la partecipazione di oltre **180 operatori** del settore carburanti. Obiettivo delle due giornate, approfondire le nuove soluzioni disponibili e applicabili alle **stazioni di metano autotrazione**.

FOCUS SUL MICRO LIQUEFATTORE

Protagonista assoluto il **micro liquefattore di metano liquido** esposto in anteprima alla fiera **Oil&nonoil** di **Verona**. Per l'azienda modenese il nuovo dispositivo

può rappresentare la soluzione per il completamento con il prodotto GNL – liquefied natural gas, ovvero gas naturale liquefatto – delle stazioni di metano esistenti per dotarle di questo relativamente nuovo carburante ecologico in ascesa nel **trasporto pesante**. Ma non solo: il sistema trova applicazione anche nella **liquefazione del biometano** a valle delle stazioni di *upgrading* del biogas. Il presupposto sul quale si basa il sistema è semplice e sostenibile: la richiesta di punti di erogazione di GNL è in **crescita**, ma il bilancio ambientale ed economico di una stazione rifornita da camion cisterna non è certo positivo. Oggi, sostengono alla Aspro Italy, è possibile

percorrere un'altra strada... o meglio: non far percorrere strada al metano liquido!

RIFORMIMENTO IN... DIRETTA

Durante gli *open day* è stato possibile visionare il gruppo di liquefazione in esercizio – una vera premiare per questo tipo di impianto – e assistere a una dimostrazione di un tipico rifornimento di metano liquido, sul piazzale un **Iveco Stralis 460** a **GNL** nuovo fiammante con capacità di carico pari a **1200 litri** e autonomia fino a **1600 km** messo a disposizione da **Evicarri**, concessionario Iveco di Modena e Reggio Emilia.

LA LIQUEFAZIONE SUL POSTO

La *liquefazione del gas naturale sul posto* – ha spiegato agli ospiti **Gianni Baroni**,

Open day allo stabilimento Aspro Italy di via Galilei a Nonantola.

Open day at the Aspro Italy plant located in via Galilei in Nonantola.



direttore commerciale di Aspro Italy – rappresenta la prossima e **naturale evoluzione** delle stazioni di rifornimento di gas naturale compresso (GNC) esistenti e future. Oggi la distribuzione del carburante metano liquido è affidata quasi esclusivamente al trasporto su gomma. Una logistica di trasporto che da un lato rappresenta un costo, dall'altro aggiunge un fattore ulteriore di **rischio sulle strade**. Da qui – ha proseguito Baroni – la nostra volontà di contribuire alla parziale risoluzione di queste due problematiche proponendo la produzione del carburante presso gli stessi punti di rifornimento dei veicoli.

MODALITÀ STAND ALONE E ON-SITE

Due le proposte. Il modello più piccolo di stazione di liquefazione operante in totale autonomia, nella modalità **stand alone**, denominato **C₂ LNG**, è in grado di produrre circa **4.700 l/giorno** (pari a circa **1840 kg/giorno a -137°C**) con un impegno elettrico continuativo di **75 kW**; il liquido prodotto nelle 24 ore può essere interamente contenuto in un serbatoio criogenico da minimo **3.000 litri**. Lo stesso modello di stazione di liquefazione, integrato e funzionante in

simbiosi con l'impianto gas compresso esistente (modalità **on-site**), permette di aumentare la produzione di oltre il **50%**, arrivando a circa **7.500 l/giorno** (pari a circa **2.920 kg/giorno a -137°C**). Questa soluzione, che limita anche i costi iniziali dell'investimento rispetto a un impianto tradizionale di LNG, è particolarmente indicata per le stazioni di rifornimento allacciate al metanodotto e consente il

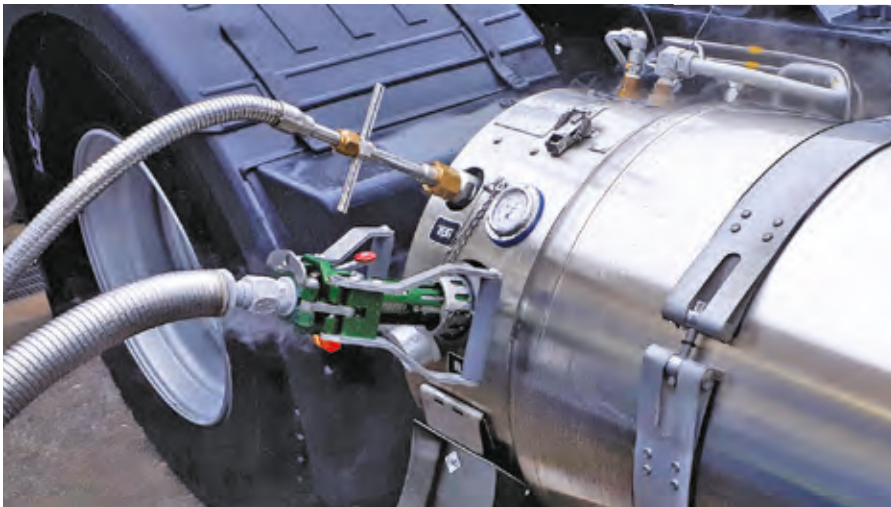


Il direttore commerciale Gianni Baroni illustra i momenti del rifornimento di GNL.

Gianni Baroni, Aspro Italy commercial director, illustrates different LNG refuelling phases.

stoccaggio e relativi accessori, così come le eventuali perdite in atmosfera di gas per sovrappressione nel serbatoio di accumulo (boil-off).

Poi ci sono le considerazioni di tipo economico, legate alla possibilità di vedere notevolmente **incrementati i margini** e quindi **i profitti** della stazione di rifornimento. Secondo i calcoli effettuati dagli esperti di Aspro Italy, una stazione di rifornimento di metano compresso dotata di impianto di liquefazione on-site che eroga 750.000 kg/anno di metano compresso e



Rifornimento GNL sul piazzale, alcune fasi.

LNG refuelling. Some phases.

200.000 kg/anno di metano liquido, può ottenere un extra margine che va **dagli 80mila ai 168mila euro all'anno**.

Per quanto riguarda i tempi di rientro dell'investimento, sono stimati in circa **3 anni e mezzo** con una produzione giornaliera di circa 7.500 litri.

IL GRUPPO GRAF

Aspro Italy fa parte del gruppo **Graf SpA** (www.grafspa.it), le cui peculiarità sono state illustrate in occasione del pranzo conviviale al vicino **Green Village** che è seguito alla visita allo stabilimento dal direttore finanziario **Giampaolo Ferranti**: *Graf opera sul mercato tecnologico da*

rifornimento di **7-8 motrici al giorno**.

Il metano liquido così ottenuto è pronto per essere erogato alle motrici. Il sistema è integrato da una pompa centrifuga, che assicura **tempi di riempimento nell'ordine di qualche minuto**.

I VANTAGGI

La modularità della soluzione – ha proseguito Baroni – ci permette di

incrementare la produzione giornaliera sulla base delle reali esigenze del piazzale di erogazione.

Questa la prima considerazione da fare, ma di certo non l'unica. **Eliminate** infatti **le complicazioni logistiche** di approvvigionamento e scarico tramite camion cisterna, evitata la realizzazione di ingombranti aree tecnologiche dedicate all'installazione del serbatoio di



L'AZIENDA

Aspro Italy Srl – sede legale in via Galilei 32/36 e sede produttiva in via Newton 12 a **Nonantola** – nasce dalla volontà di un gruppo di professionisti ed esperti del settore CNG con oltre 25 anni di esperienza diretta. Progetta e costruisce impianti CNG a uso autotrazione *custom*, ossia **personalizzati** e chiavi in mano. La gamma dei compressori ricopre un ampio range di potenze (da 7.5 a 400 kW), con soluzioni di macchine in versione **oil-lube** (lubrificati) o **oil-free** (non lubrificati). I sistemi di raffreddamento possono essere sia ad **aria** che ad **acqua**, con aerorefrigerante in circuito chiuso. Dispone inoltre di erogatori a due o quattro attacchi in grado di interfacciarsi con tutte le automazioni presenti nel mercato. Cabinati in cemento armato o metallici di contenimento completano l'offerta. Info: www.asproitaly.it

La sede del gruppo Graf S.p.A.
in via G. Galilei, 32/36 a Nonantola (MO).

Graf S.p.A. headquarters
in via G. Galilei, 32/36 in Nonantola (MO).



*oltre vent'anni, spaziando nei settori automazione, controllo di processo, impiantistica ed elettronica. Con un fatturato di circa 55 milioni di euro, ha oltre 200 dipendenti e le sue business unit si sviluppano su 14.000 m² di area produttiva e 2.000 m² di uffici amministrativi e di progettazione. La **Oil & Gas Division** progetta e propone moderne soluzioni per il trattamento di gas naturale compresso.*

Ed è in grado di fornire **stazioni complete** chiavi in mano, dalla progettazione fino alla manutenzione programmata e personalizzata. Compressori ed erogatori per il gas naturale vengono installati con i marchi Graf e Aspro Italy in Italia e in numerosi altri paesi europei ed extraeuropei. Non manca la divisione dedicata alle energie rinnovabili, con applicazioni nei settori del fotovoltaico e delle biomasse. Ciliegina sulla torta, Graf è anche **laboratorio accreditato** dal

Ministero dell'Università e della Ricerca Italiana. ■

Presenting Graf SpA Group at the restaurant Green Village.



Giampaolo Ferranti, Graf SpA Group financial director.

Giampaolo Ferranti, direttore finanziario gruppo Graf SpA.

La presentazione del gruppo Graf al ristorante Green Village.



The 0 km liquid gas by Aspro Italy

Over 180 operators in the fuel sector were present at the two open days organized by Aspro Italy at its plant in Nonantola, in the province of Modena, on December 5th and 6th. The focus of the meeting was to explore new solutions applicable to methane gas stations. The absolute protagonist is the micro liquifactor of liquid methane, which premiered at the Verona Oil & nonoil exhibition. For the company – Aspro Italy – the device can be the solution for the completion of existing methane stations with the product LNG – liquified natural gas – an upwardly growing ecological fuel available for heavy transportation. But not only, the system is also applied in the liquification of biomethane downstream in upgraded biogas stations. The liquification of natural gas on site – explains Gianni Baroni, commercial director of Aspro Italy – represents the next natural evolution of existing and future compressed natural gas (CNG) filling stations. ■

Da Torino a Pechino (e ritorno) con il Diesel-Metano

Sul fondo del Lago d'Aral, situato alla frontiera tra l'Uzbekistan (nel territorio della repubblica autonoma del Karakalpakstan) e il Kazakistan.

At the bottom of Lake Aral, located on the border between Uzbekistan (in the territory of the autonomous republic of Karakalpakstan) and Kazakhstan.

Il dual fuel è davvero economico oltre che essere ecologico?

di Guido Guerrini

Nel 2008 riuscimmo a dimostrare che era possibile andare **dall'Italia alla Cina** usando solo il **GPL**. Dieci anni dopo abbiamo deciso di complicarci la vita e tentare un'impresa più difficile: lo stesso viaggio usando il **metano** come carburante principale. Dopo un attento studio del percorso abbiamo scelto un **veicolo dual fuel** che con un'autonomia a metano di **1.200 chilometri**, necessari per i rifornimenti anche laddove le stazioni diventavano più rare.



Grazie alla collaborazione di **Piccini Impianti** e di **Ecomotive Solutions** abbiamo allestito la **Toyota Hilux** che ci ha accompagnato

in questa avventura. Il veicolo, diesel **Euro 4**, si è trasformato, grazie a due bombole di metano da **80 litri**, in un dual fuel. L'autonomia di 700-800 chilometri grazie al

serbatoio gasolio da 80 litri è stata ampliata a 1200 chilometri. I risultati sui **consumi** si sono dimostrati migliori sia nell'opzione più inquinante che in quella eco, anche grazie a lente velocità di crociera e al poco traffico delle strade siberiane o dei deserti centroasiatici. L'itinerario ci ha visto raggiungere prima l'**Oceano Atlantico** in **Portogallo**, poi attraversare tutto il continente euroasiatico fino a **Vladivostok** sul **Pacífico**. Nel percorso inverso abbiamo seguito la **Via della Seta** privilegiando le repubbliche centroasiatiche ricche di metano. Rientrati in Italia i chilometri percorsi sono stati oltre **40.000** in quattro mesi. Attraversati ben 44 confini e 26 nazioni.

Il consumo medio nel 20% di percorso fatto solo a gasolio è stato



Al Parlamento Europeo.

At the European Parliament.



Stazione metano in Siberia.
Sullo sfondo i camion che si riforniscono.

Methane gas fuel station in Siberia. In the background a few trucks that are refuelling.

di 11,3 chilometri/litro, mentre nell'80% del viaggio in dual fuel 18,5 chilometri con un litro di gasolio a cui va aggiunto il consumo di metano. Dal punto di vista ecologico abbiamo riportato ad emissioni tollerabili un Euro 4 del 2012, mentre il **risparmio** ogni mille chilometri è stato poco al di sopra del **30%**. Nei tratti scelti per il calcolo consumi abbiamo speso 132,63 euro per 1000 Km con il solo gasolio ridotti a 99,98 euro sulle tratte dual fuel. Il calcolo economico è stato effettuato utilizzando il prezzo di gasolio



(1,5 €/l) e metano (1 €/Kg) al momento della partenza da Torino lo scorso giugno. Nella parte europea del viaggio, grazie

alla collaborazione con **BTS Biogas**, siamo riusciti a rifornirci tre volte in stazioni di **biometano**. Una bella scommessa da tentare, prima del prossimo decennale nel 2028, sarà percorrere lo stesso tragitto con una percentuale maggiore di biogas rispetto al viaggio di quest'anno. Molte delle avventure vissute sono raccontate nel libro *Eurasia* scritto dai protagonisti del viaggio, edito dalla **Associazione Culturale Torpec 2008**. ■



In Mongolia.

Mr. Guido Guerrini at the International Gas Forum Gazprom in St. Petersburg. | Guido Guerrini all'International Gas Forum Gazprom di San Pietroburgo.



IL DIARIO DI VIAGGIO E L'AUTORE

Guido Guerrini è viaggiatore, pilota e copilota di auto ad energie alternative. Ha percorso due volte la **Torino-Pechino a GPL** e poi **metano**, numerosi drive test invernali negli stati ex sovietici e ha attraversato **60 nazioni** su tutti i continenti. Due volte **campione del mondo** e due volte **campione italiano** dei campionati **Fia e Acì Sport** destinati alle energie alternative. Ha effettuato il viaggio qui raccontato parte in solitaria e parte con gli storici compagni di viaggio **Emanuele Calchetti** e **Andrea Gnaldi** oltre ad altri ospiti per brevi tratte.

From Turin to Beijing (and back) with a Diesel-Methane gas car

In 2008, we demonstrated that it was possible to go from Italy to China using only LPG. Ten years later we decided to try something harder...the same trip but using only methane gas. Thanks to Piccini Impianti and Ecomotive Solutions we equipped the new Toyota Hilux for this adventure. The vehicle, a Euro 4 diesel car, has been changed adding two 80-liter methane gas tanks, creating a dual fuel car. The car's autonomy, usually about 700-800 km with the diesel fuel, has been increase to 1200 km. The results on consumption have proven to be better in both cases: in terms of decreased pollution and in an ecological manner. Also gas consumption has been quite low thanks to slow cruising speeds and little traffic along the Siberian roads or across the Central Asian deserts. The itinerary took us first on the Atlantic Ocean in Portugal. Then we crossed all of the Euro-Asiatic continent up to Vladivostok on the Pacific Ocean. A total of 40,000 km travelled in four months, crossing 44 state borders and 26 countries. The average consumption calculated in about 20% of the route fuelled only by diesel was 11.3 km/liter, while the remaining 80% of the trip in dual fuel was 18.5 km/liter of diesel fuel to which must be added the consumption of methane. From an ecological point of view, we were able to bring back a 2012 Euro 4 car to tolerable emissions, while the savings calculated per one thousand kilometres were just above 30%. ■



autopromotec

Homo faber fortunae suae

28ª BIENNALE INTERNAZIONALE DELLE ATTREZZATURE
E DELL'AFTERMARKET AUTOMOBILISTICO

Bologna, Italia
22-26 Maggio 2019

Promotec S.r.l.
Tel. +39 051.6424000
Fax +39 051.733008
info@autopromotec.it



www.autopromotec.com

Biometano, regolamentazione nelle imposte dirette

di **Bonaventura Sorrentino**

Biometano sempre più protagonista, soprattutto dopo l'entrata in vigore del **nuovo decreto** che ne incentiva la produzione per l'utilizzo nei trasporti. Anche **Oil&nonoil**, la fiera della distribuzione carburanti, gli ha dedicato uno spazio importante con un convegno dedicato (v. pag. 14), durante il quale sono stati affrontati aspetti fiscali di grande rilevanza, legati al reddito ottenuto dalla produzione di biometano in ambito agricolo e alla relativa tassazione.

Ricordiamo che il decreto prevede un **sistema di obblighi di immissione in consumo** di biocarburanti avanzati nei trasporti, basato sullo strumento del **Certificato di Immissione in Consumo (CIC)** ed è destinato ad incentivare gli impianti di produzione di biometano che entreranno in esercizio tra il 2018 e il 2022.

Ce ne parla l'avvocato **Bonaventura Sorrentino** dello Studio legale e tributario **Sorrentino Pasca Toma**, specializzato in problematiche legate al settore energetico e petrolifero, intervenuto all'incontro insieme alla collega e socia avvocatessa **Emanuela Pasca**.

Nel nostro intervento al seminario sull'uso del biometano nei trasporti, tenutosi a Verona nell'ambito della manifestazione Oil&nonoil 2018, abbiamo introdotto l'argomento con una dichiarazione di **Sergio Marchionne**, inserita nella sua lectio magistralis del 2017 all'**Università di Trento**, quando gli fu conferita la laurea honoris causa in ingegneria mecatronica, laddove asseriva che : *"ci troviamo alle soglie della più*

grande rivoluzione nel mondo dei trasporti, almeno da quando l'automobile ha sostituito cavalli e carrozze... siamo di fronte a forze di innovazione, anche dirompenti, che stanno scardinando gli abituali paradigmi... ho vissuto a sufficienza per sapere che aveva ragione il premio Nobel per la fisica Niels Bohr quando disse che fare previsioni è molto difficile, specialmente se si tratta del futuro... quello che posso fare, disse, è condividere con voi alcune riflessioni sui fattori che avranno un ruolo decisivo".

Riteniamo tale asserzione indicativa non solo della rilevanza della tematica, ma ancor più della complessità della sua regolamentazione e delle procedure che accompagnano le diverse fasi di produzione e distribuzione, con specifico riferimento alle regole contrattuali ed a quelle di natura tributaria.

Le considerazioni di seguito riportate si limitano alla corretta interpretazione delle norme di riferimento ed alla esposizione delle problematiche esegetiche che accompagnano talune di esse, a tutt'oggi oggetto di disamina da parte degli organismi istituzionali.

UNA CORRETTA REGOLAMENTAZIONE FISCALE

È di tutta evidenza l'importanza di una **corretta regolamentazione fiscale** nei diversi passaggi ed usi del prodotto, considerata l'incidenza in termini economici e finanziari, in capo ai produttori, delle modalità di tassazione.

Sostanzialmente una regolamentazione fiscale equilibrata, coerente, **incentivante**, di immediata interpretazione ha un ruolo decisivo nella

produzione e commercializzazione del biometano.

CONSIDERAZIONI DI PREMESSA

Il decreto del 2 marzo 2018, all'articolo 5, con riferimento alle "Disposizioni per il biometano immesso nella rete del gas naturale con destinazione specifica nei trasporti", prevede espressamente che al produttore di biometano immesso nella rete del gas naturale ed utilizzato per i trasporti nel territorio italiano vengono rilasciati un numero di **certificati di immissione in consumo** di biocarburanti quantificati secondo quanto stabilito dallo stesso decreto e tenuto

conto di quanto disposto dall'articolo richiamato. A tal fine il produttore è tenuto a trasmettere mensilmente al **GSE** i dati a consuntivo relativi al biometano immesso in consumo nei trasporti entro il mese successivo a quello cui la produzione si riferisce. D'altro canto i CIC sono rilasciati, su base mensile secondo le modalità stabilite dal GSE nelle proprie procedure operative al produttore, non oltre 90 giorni dal termine del mese a cui la produzione si riferisce. I produttori per poter godere di tale diritto devono essere in regola con il pagamento dei

corrispettivi dovuti al GSE ed il mancato pagamento degli stessi inibisce le funzionalità di scambio dei certificati sulla piattaforma del GSE.

Con riferimento agli **obblighi procedurali**, la norma richiamata stabilisce che il GSE acquisisce dal produttore di biometano i contratti di fornitura di gas naturale e biometano e le relative fatturazioni, che il produttore ha stipulato con soggetti titolari di impianti di distribuzione stradale ed autostradale nonché con impianti di distribuzione privati con destinazione d'uso per il settore dei trasporti, e/o con intermediari, acquisendo in tal caso anche i contratti stipulati tra gli intermediari e i titolari dei medesimi impianti di distribuzione.

Il **contratto di fornitura standard** indica:

- a) la durata della fornitura del biometano

L'avvocato
Bonaventura
Sorrentino.

Lawyer
Mr. Bonaventura
Sorrentino.





Università di Trento, cerimonia di consegna della laurea in Ingegneria mecatronica a Sergio Marchionne. Accanto al manager, il rettore Paolo Collini.

University of Trento, the graduation ceremony in mechatronics engineering to Sergio Marchionne. Next to the manager, the University rector Mr. Paolo Collini.

Resta fermo che, a tal fine, il **gestore delle infrastrutture** delle reti del gas naturale con obbligo di connessione di terzi è tenuto a

- e la sua data di inizio;
- b) le quantità mensili stimate oggetto della fornitura del biometano;
- c) la data di sottoscrizione, di decorrenza e di scadenza.

Chiaramente il **produttore di biometano** ha l'obbligo di fornire al GSE i dati a consuntivo mensili del biometano effettivamente venduto tra le parti come riscontrabile dalle relative fatturazioni. Così come il **titolare dell'impianto** di distribuzione di gas naturale, direttamente o per il tramite del produttore di biometano, ha l'obbligo di fornire al GSE i dati di vendita complessivi del gas naturale effettivamente venduto nel mese.

La norma richiamata detta i **criteri di quantificazione del biometano** di cui tener conto per il calcolo dei CIC, stabilendo che il quantitativo di biometano da utilizzare per il calcolo dei CIC spettanti al produttore è pari al minimo valore tra le quantità di biometano effettivamente venduto tra le parti come riscontrabile dalle relative fatturazioni e le quantità determinate sulla base dei dati rilevati dal sistema di misura ubicato nel punto di immissione nella rete del gas naturale, eventualmente ridotta a seguito dei controlli.

trasmettere al GSE i dati relativi alle quantità e qualità del biometano immesso nelle proprie reti, secondo modalità definite dallo stesso GSE. Nel caso in cui il biometano venga prodotto in luogo diverso da quello di produzione del biogas, il quantitativo di biometano da utilizzare per il calcolo dei CIC è determinato sulla base del biometano prodotto tenendo conto delle materie prime in ingresso a tutti gli impianti di produzione di biogas collegati al dispositivo di depurazione e raffinazione con modalità stabilite dal GSE nelle procedure operative.

Il GSE effettua controlli a campione, tramite le informazioni fornite dal gestore della rete di trasporto o distribuzione a cui l'impianto di distribuzione è collegato e, in caso di alimentazione dell'impianto di distribuzione a mezzo veicoli, dei dati che mensilmente debbono essere messi a disposizione dell'**Agenzia delle Dogane** da parte degli **esercenti il trasporto** su gomma del gas naturale, per verificare che la quantità di gas naturale effettivamente erogato dagli impianti di distribuzione di gas naturale sia non inferiore alla quantità di biometano fornita dai produttori di biometano allo stesso impianto interessato.

A tal fine, per il biometano vengono considerati i valori di riferimento per la **massa volumica** e per il **potere calorifico inferiore** definiti nell'Allegato I del decreto del Ministro dello sviluppo economico 10 ottobre 2014 e successive modifiche.

REGOLAMENTAZIONE FISCALE

Il disposto dell'articolo 1, comma 423, della **legge finanziaria n. 266/2005**, secondo cui la produzione e la cessione di carburanti e prodotti chimici di origine agroforestale provenienti prevalentemente dal fondo, effettuata dagli imprenditori agricoli, costituiscono attività connesse ai sensi dell'articolo 2135, comma 3, del codice civile e si considerano produttive di reddito agrario. Con riferimento al termine **"agroforestale"** si può fare ancora riferimento a quanto precisato dalla circolare 32/2009 dell'Agenzia delle Entrate, laddove viene chiarito che:

- per **fonti rinnovabili agroforestali**: si intendono le biomasse, ovvero la parte biodegradabile dei prodotti, rifiuti e residui provenienti dall'agricoltura (comprendente sostanze vegetali ed animali) e dalla silvicoltura;
- per **carburanti derivanti da produzioni vegetali**: si intendono prodotti quali il bioetanolo, il biodiesel, il biogas carburante ed altri carburanti simili (dlgs 30 maggio 2005, n. 128, allegato 1, art. 2, comma 2); in particolare il biogas carburante è gas combustibile ricavato dalla biomassa ovvero dalla parte biodegradabile dei rifiuti, che può essere trattato in un impianto di purificazione onde ottenere una qualità analoga al gas naturale, al fine di essere usato come biocarburante o gas di legna. ■

Sul prossimo numero la seconda parte. Gli argomenti:

- Il biometano rientra tra quei prodotti la cui produzione e vendita genera reddito agrario?
- Criterio di prevalenza, materie prime utilizzate e vendita autonoma.

Sei interessato? Scrivici per una copia omaggio.

Bio-methane, regulation of direct taxes

Bio-methane: the new decree that encourages production for its use in transportation has entered into force. In its past edition, Oil & nonoil, the fuel distribution themed fair, dedicated an important space to bio-methane with a dedicated conference (see page 16), during which the guests discussed about important tax aspects related to the income obtained from the production of biomethane in the agricultural sector and to its related taxation. We spoke about it with lawyer Bonaventura Sorrentino, associate of the tributary law firm of Sorrentino Pasca Toma, who specializes in issues related to the energy and oil industry. We met him and his partner Mrs. Emauela Pasca during their speech at the conference. Where to start from? From article 1, section 423 of the financial law n. 266/2005 which states that the production and sale of fuels and chemical products of agroforestry origin coming mainly from the fund, carried out by agricultural entrepreneurs, are activities pursuant to article 2135, paragraph 3, of the Italian Civil Code and therefore are considered as productive of agricultural income. ■



Il primo e unico
DUAL FUEL
omologato dal
 Ministero dei
 Trasporti italiano
 dall'**Euro 0** all'**Euro 6**



Mantiene inalterate le
 caratteristiche del motore diesel



Non penalizza
 le prestazioni originali del veicolo



Garantisce la reversibilità
 del sistema dual fuel in 100% Diesel



Ti apre le porte dei vantaggi
 di una circolazione stradale 'green'



Migliora le emissioni e riduce
 l'impronta di carbonio del veicolo



Consente un notevole risparmio
 sui costi di gestione carburante

REGALA
d-gid light

ALLA TUA VETTURA DIESEL



www.ecomotive-solutions.com

Fiat Tipo, con il GPL il vantaggio è “dual”

di Stefano Panzeri

Le auto a gasolio sono le principali imputate dell'inquinamento urbano ma esistono soluzioni per ridurre il loro impatto a costi sostenibili: gli impianti a gas progettati per i veicoli diesel e noti come dual fuel. Kit efficaci nel ridurre emissioni e costi di gestione come conferma la prova al Rally dei Giornalisti della Fiat Tipo 1.6 MTJ Lounge con sistema Autogas Italia. Dall'estetica sobria, a dare carattere alla Tipo è la griglia ad effetto tridimensionale e i gruppi ottici sottili con doppi fari e Led diurni. Più convenzionale il profilo laterale e il posteriore, impreziosito dallo spoiler sopra il lunotto e da un

riuscito taglio dei fari. L'abitacolo è spazioso per cinque adulti, le poltrone accoglienti con schienale ben sagomato e ampie possibilità di regolazioni, compresa quella lombare. Il design della plancia è dominato dal display da



7" che fornisce le informazioni su **navigatore, computer di bordo** e sistema **infotainment**. I comandi sono concentrati sul volante, con tasti luci poste a sinistra e quelli del clima nei tre elementi circolari della consolle. Il commutatore/indicatore del livello del gas è nel vano portaoggetti davanti alla leva del cambio. Apprezzabili il cruscotto, dal design classico di facile lettura, e il livello di assemblaggi e **finiture**, così come i materiali. Versatili i molti vani con differenti capacità e il bagagliaio con apertura ampia, forma regolare e rivestimenti robusti. La

capienza di **440 litri** è tra le ampie della categoria e rimane invariata con la presenza del serbatoio del GPL da 37 litri lordi sotto il piano di carico. La **compatta** di Fiat in città è **maneggevole** grazie a ingombri contenuti (è lunga **437 cm** e larga **179**), al cambio a 6 velocità con innesti precisi e alla funzione City che alleggerisce lo sterzo in manovra, dove aiutano pure i **sensori del parcheggio** a supplire alla modesta visibilità posteriore. Sui percorsi misti emergono la precisione dello sterzo e l'**efficace tenuta di strada**, merito dell'ESP e delle sospensioni con assetto relativamente rigido che assicurano un'ottima aderenza con qualche lacuna sull'assorbimento di asperità come i dossi più alti. In autostrada la Tipo



MOTORE

4 cilindri di **1.598** cc

ALIMENTAZIONE

Diesel **Dual Fuel**

POTENZA a 3.900 GIRI

89/122 cv/kW **99/133**

COPPIA a 2.320 GIRI

328 Nm **353**

VELOCITÀ MASSIMA

197 Km/h **210**

ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

9,8 secondi **8,8**

CONSUMO MEDIO SU STRADA

5,9 l/100 Km **3,12 + 2,7**
Gasolio GPL

EMISSIONI CO2 SU STRADA

155 g/km **122**

Tutti i dati si riferiscono ai valori reali rilevati in test al banco e su strada

**Fiat Tipo 1.6 MTJ Lounge
benzina-GPL Autogas Italia**



The loading port is in the classic position inside the fuel filler flap.

La presa di carico è nella classica posizione all'interno dello sportellino per il rifornimento del carburante.



L'abitacolo è spazioso e ha comandi disposti in modo razionale, compreso il commutatore/indicatore del livello del gas "nascosto" nel vano vicino al cambio.

The cabin is spacious and well thought, including the "hidden" gas level switch / indicator in the compartment next to the gearbox.



appare **stabile** sui curvoni veloci e **sicura** nella frenata, ben modulabile e resistente agli sforzi.

Il motore, il 1.6 da 120 CV, ha **ridotta rumorosità** e **notevole coppia** disponibile già a bassi regimi. La risposta pronta consente una guida brillante e prestazioni di rilievo per una berlina senza ambizioni da sportiva. **Doti migliorate** con l'adozione del kit

Mixed Fuel DGID di Autogas Italia che sfrutta il GPL per **incrementare coppia e potenza** e, di conseguenza, le prestazioni. I "cavalli" salgono a **133** e la coppia a

Nell'uso reale è Fiat consuma 5,9 l/100 km di gasolio, che in modalità dual diventano 3,12 litri di diesel e 2,7 di GPL.

The everyday Fiat fuel consumption is 5,9 l/100 km of diesel. In dual fuel mode it uses 3,12 liters of diesel and 2,7 of LPG.



Il kit di Autogas Italia consente un risparmio del 28% delle spese di carburante.

Autogas Italia's kit allows to save up to 28% of the fuel expenses.



RALLY DEI GIORNALISTI

Erano 56 le vetture al via del **Rally dei Giornalisti 2018, Memorial Raffaella Govoni**. Una due giorni organizzata da **Ercole Spallanzani** (sulla destra nella foto, premiato dal nostro editore **Franco Rosi**) che ha visto responsabili del mondo dei media sfidarsi in prove di abilità lungo gli oltre 400 km del percorso tra Reggio Emilia e Bellaria (Rimini).

Un itinerario ideale per la nostra prova e ricco di momenti di interesse, come le visite a Ruote da Sogno di Reggio Emilia, ai Magazzini delle Tagliate al Credem o della presentazione di una barca alimentata a GPL grazie al kit di Autogas Italia.



diesel con cilindrata tra 1,5 e 3,8 litri, sottrae una parte di gasolio per sostituirla con il gas creando una **miscela con percentuale del GPL variabile** a seconda del carico motore, ma con picchi del 60%. A differenza di altri sistemi, quello



353 Nm, con velocità a **210 km/h** e **accelerazione** da 0 a 100 km che scende **da 9,8 a 8,8"**. Risulta più buona anche la già elevata fluidità di marcia permettendo viaggi confortevoli senza l'obbligo di intervenire di frequente sulla leva cambio.

Migliora pure l'altra qualità del 4 cilindri, la sobrietà nella sete di

carburante. Omologata per un consumo medio di gasolio di 3,7 l/100 km, la Tipo nell'uso reale richiede **5,9 l/100 km**. Il kit, compatibile con la maggior parte delle

The 1.6 motor with 120 HP offers sprint to the car, a quality that improves with the LPG kit.

Il 1.6 da 120 CV offre ottima coppia e buono spunto, qualità che migliorano con il kit a GPL.





Il gas rende più pulito il diesel, con le emissioni di CO₂ in calo da 155 a 122 g/km e quelle inquinanti in discesa fino al 18%.

The gas helps to clean the diesel emissions. In fact the CO₂ lowers from 155 to 122 g/km and the polluting ones lower of and additional 18%.

recuperare l'esborso di 2.318 euro dell'impianto in meno 90.000 km. La Fiat Tipo **Lounge** è in listino a 22.800 euro con

Il design sobrio è reso personale dal frontale con calandra "tridimensionale" e fari sottili.

A sober design is made more personable by the "tridimensional" front grille and by its thin beams.



emiliano funziona in modalità dual anche al minimo a tutto vantaggio del contenimento dei costi e delle emissioni. Strategie che portano a un consumo medio reale per 100 km di **3,12 litri** di gasolio e di **2,7** di GPL. La conseguenza è un calo della CO₂ nella guida reale **da 155 a 122** grammi/km e un taglio degli inquinanti variabili tra il **5 e 18%**. In discesa anche i costi di rifornimento con il **costo chilometrico che passa da 0,093 euro*** con il gasolio a **0,067 euro*** (0,049 per il diesel e 0,018 per il gas) in modalità dual. Un risparmio del **28%** che consente di

Il bagagliaio è ben rifinito e ampio e la bombola da 29,6 litri effettivi non ruba spazio a borse e valigie.

The trunk is large and well defined. The 29,6 l gas tank doesn't occupy too much space and leaves room for luggage and bags.



una buona dotazione comprensiva, tra l'altro, di 6 airbag, clima automatico, fendinebbia, cerchi in lega da 17", cruise control, sensori parcheggio e retrocamera. Per risparmiare si può optare per la versione **Easy** (21.300 euro), per la variante con motore 1.3 da 95 CV (da 18.000 euro) o per l'usato. ■

* Prezzi calcolati con i consumi reali e con il gasolio a 1,58 euro/l e il GPL a 0,68 euro/l

Fiat Tipo, with the LPG fuel the advantage is "dual"

The Fiat "Tipo" is a compact car that has a pleasant look and a large and comfortable interior cabin. It is well -thought out in assembly and equipment. Boosted by a 1.6 diesel 120 HP engine, it shows good performances and excellent torque for a smooth ride. Its characteristics are enhanced by the adoption of the Mixed Fuel DGID kit by Autogas Italia that replaces part of the diesel fuel with up to 60% of LPG with positive effects on performance and emissions. In fact the CO₂ emissions diminish from 155 to 122 g/km and pollutants show between a 5-18% decrease. The refueling costs are also 28% lower then the regular fuel costs, and this allows to recover the € 2,318 of the kit cost. The Fiat Tipo Lounge costs 22,800 euros. ■



**I SERBATOI GPL LEADER IN ITALIA,
DISPONIBILI IN 150 DIFFERENTI MISURE**

***THE LPG CONTAINERS LEADER IN ITALY,
AVAILABLE IN 150 DIFFERENT SIZES***



AUTO LPG TANK

**I SERBATOI ORIGINALI PER LA SOSTITUZIONE DEI DECENNALI
INSTALLATI NEI VEICOLI NATIVI GPL**

***ORIGINAL LPG CONTAINERS FOR SUBSTITUTION OF 10 YEARS OLD
INSTALLED IN NATIVE LPG VEHICLES***



AUTO LPG TANK

**LA QUALITÀ, LA GARANZIA E LA SICUREZZA
DI TUGRA MAKINA-GAS ITALIA, PER TUTTE LE APPLICAZIONI**

***THE QUALITY, THE GUARANTEE AND THE SAFETY
OF TUGRA MAKINA-GAS ITALIA, FOR EVERY INSTALLATION***

GAS ITALIA 2000 S.r.l.

Via Commercio, 65 - 29122 PIACENZA - ITALIA

Tel. 0039 0523 609619 - 594295

www.gasitalia2000.com - info@gasitalia2000.com

TUGRA MAKINA

KAYSERI SERBEST BOLGE 8. CAD. N.11 - MELIKGAZI KAYSERI - TURKEY

Tel. 0090 352 3114951

www.tugramakina.com - tugramak@tugramak.com

Incidenti stradali 2017 Istat

Vado a fare un giro con la mia nuova macchina!

+7% prime iscrizioni di veicoli
635 auto
841 veicoli
 ogni 1.000 persone

Devo fare soprattutto attenzione a*

- ▶ non distrarmi (**16%**)
- ▶ rispettare semafori e precedenza (**14,5%**)
- ▶ non eccedere in velocità (**10,3%**)

* le prime 3 cause accertate e presunte di incidente

Non sapevo che gli incidenti con lesioni fossero così tanti: 174.933 nel 2017

Anno	VITTIME	FERITI
2001	7.096	373.286
2010	4.114	304.720
2016	3.283	249.175
2017	3.378 (+2,9%)	246.750 (-1,0%)

55,8 vittime ogni milione di abitanti, Italia 18^a in Europa (media Ue28: 49,7)

17.309 persone ferite gravemente

5,1 feriti gravi per ogni vittima

Ci sono strade dove avvengono più incidenti...

urbane	74,6%
extraurbane	20,0%
autostrade	5,4%

...e mesi più critici

Giugno	16.888
Luglio	16.817
Maggio	16.110
Ottobre	15.826
Marzo	14.870
Novembre	14.577

NUMERO DI INCIDENTI

Ci sono utenti della strada più vulnerabili di me che guido la macchina

VITTIME PER CATEGORIA DI UTENTE

altri	70
ciclo-motori	92
autoveicoli e motrici	163
biciclette	254
pedoni	609
motoricisti	735
autoveicoli	1.464

INDICE DI MORTALITÀ per categoria di utente*

pedone:	3,1
motociclista	1,6
ciclista	1,4
occupanti autoveicoli:	0,7

* numero di morti ogni 100 incidenti per investimento di pedone e veicoli coinvolti per tipologia

Gli incidenti stradali con lesioni alle persone sono anche un grande costo sociale:

19,3 miliardi di euro spesi nel 2017 (1,1% del PIL)

Voglio contribuire a dimezzare entro il 2020 i morti in incidenti stradali rispetto al 2010

riduzione annua vittime 2010-2017: **-2,8%**

riduzione annua necessaria 2018-2020: **-15%**

GLI INCIDENTI STRADALI IN ITALIA NEL 2017

Secondo gli ultimi dati **Istat** nel **2017**, **174.933** incidenti stradali con lesioni a persone, in leggero calo rispetto al 2016, con **3.378 vittime** (morti entro 30 giorni dall'evento) e **246.750 feriti**.

Ma il numero dei **deceduti** torna a **crescere** (vs. 2016 **+95 unità, +2,9%**) dopo la riduzione registrata lo scorso anno.

Tra le vittime in **aumento i pedoni (600, +5,3%)** e i **motociclisti (735, +11,9%)**, stabili gli automobilisti che hanno perso la vita (1.464, -0,4%).

Nell'Unione **europea** il numero delle vittime di incidenti stradali **diminuisce**, seppure in misura contenuta (-1,6% rispetto al 2016): complessivamente, sono state 25.315 contro le 25.720 del 2016. Ogni milione di abitanti, nel 2017 si contano **49,7 morti** per incidente stradale **nella Ue28 e 55,8 in Italia**, che **scende dal 14° al 18°** posto della graduatoria europea.

Le violazioni più sanzionate: eccesso di velocità, mancato utilizzo di dispositivi di sicurezza, uso del cellulare alla guida.

Dangers of telephone use

We talk about the regulation related to the use of electronic devices while driving cars, motorcycle, and velocipedes. As foreseen by the art. 173 of the Highway Code, it is forbidden to use sound-proof headphones, or to use a telephone set which involves the use of the hand (right or left), but also of a speaker phone (or headset) by a driver lacking adequate hearing ability. The violation of this rule provides for an administrative sanction from € 160 to € 646 and with the deduction of 5 points from the driving license. The points will however be returned if, in the following two years, the driver does not commit the same violation. It is also forbidden to send an SMS or to look at the contact phone book. Therefore, in order to be correct, it is necessary to have hands-free equipment or to use mobile phones with the headset (single, not on the two ears!). If someone breaks the rules more than once in the two-year period, the Prefecture will issue an order for the suspension of the driving license for 1 to 3 months. ■

Dove non diversamente specificato i dati sono riferiti al 2016 e le variazioni al 2017.

Sending SMS while driving – the so-called texting – increases the risk of incidents by 8 times more than usual: Those who do it take their eyes away from the road for normally 4,6 seconds and this, at an average speed of 100 km/h represents driving 130 meters practically blindfolded.

L'invio di SMS alla guida – il cosiddetto *texting* – aumenta di più di 8 volte il rischio di incorrere in incidenti stradali: chi lo fa distoglie gli occhi dalla strada per circa 4,6 secondi e questo, ad una velocità media di 100 Km/h, significa percorrere circa 130 metri ad occhi bendati.

Pericolo telefono

di *Monica Dall'Olio*

Utilizzo di dispositivi elettronici alla guida. Oltre ad essere **uno dei comportamenti più pericolosi**, è anche fonte di parecchi guai.

L'art. 173 del Codice della Strada vieta le cuffie sonore e l'uso di un telefono che comporti l'uso della mano (destra o sinistra), ma anche se a viva voce (o dotato di auricolare) se il conducente è privo di adeguate capacità uditive. Pena una sanzione amministrativa **da 160 a 646 €** con la decurtazione di **5 punti**, restituiti se, nei due anni successivi, il conducente non commette la stessa infrazione.

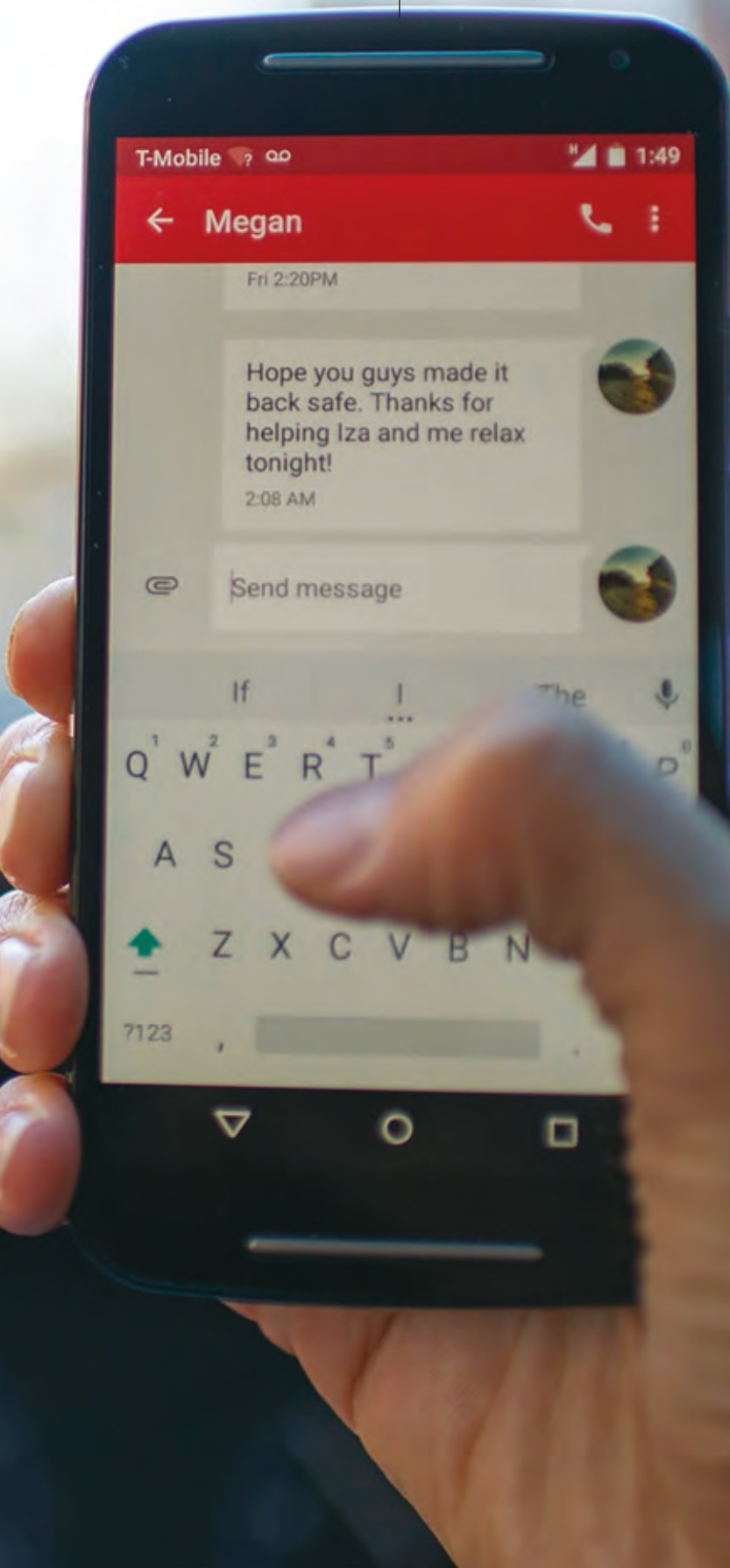
L'uso del cellulare è sanzionabile anche quando comporti la distrazione e l'impegno delle mani, come l'invio di SMS o la consultazione della rubrica telefonica. Divieti validi anche per le due ruote.

Esentati Forze Armate, Corpi di Polizia, e Corpi previsti dall'art. 138 del C.d.S.

È quindi necessario munirsi di apparecchiature **viva voce** ovvero usare l'**auricolare singolo**, non sulle due orecchie per non spostare le mani dal volante o manubrio.

Due di queste infrazioni nel biennio comportano la **sospensione della patente da 1 a 3 mesi**.

E se usa il cellulare alla guida il conducente di un autobus l'azienda può procedere con il **licenziamento per giusta causa** (sentenza 610/2018 del Tribunale di Teramo). ■



AFTER MARKET

Caratteristiche e descrizioni dei sistemi GPL e metano

Modello impianto

ALIMENTAZIONE

TIPOLOGIA
IMPIANTO

POTENZA
PER CILINDRO
kw

CILINDRATA
MIN / MAX
cm³

OMOLOG. EURO

AUTOGAS ITALIA S.r.l.

Via Raimondo Dalla Costa, 2 - 41122 Modena • Tel. +39.059.250174 • www.autogasitalia.it • autogasitalia@autogasitalia.it

PJ+ / PJ+ OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
RABBIT 32 / RABBIT 48 OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
VENTO 48 OBD	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,9 ÷ 35,36	814/2980	4 ÷ 6
PJ+ OBD / VENTO OBD	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	12,8 ÷ 21,05	-	6
DGID LPG LIGHT / DGID LPG HD	DG	Diesel-GPL	-	1496/16128	6
DGID CNG LIGHT / DGID CNG HD	DM	Diesel-Metano	-	1496/16128	6

BIGAS S.r.l.

Via di Le Prata, 62/66 - 50041 Calenzano (FI) • Tel. +39.055.4211275 • Fax +39.055.4215977 • www.bigas.it • bigas@bigas.it

Sistema EASY GAS	G	Iniezione Gassosa Fasata	-	1026/2950	0 ÷ 4
			10 ÷ 37	-	5/6
Sistema EASY GAS	M	Iniezione Gassosa Fasata	-	1026/1710	0 ÷ 4
			10 ÷ 16	-	5/6
Sistema SGIS N	G	Iniezione Gassosa Fasata	-	900/5500	0 ÷ 3
			-	900/4790	0 ÷ 4
			-	1490/2480 TRB	0 ÷ 4
			11 ÷ 37	-	5/6
Sistema SGIS N	M	Iniezione Gassosa Fasata	-	920/3250	0 ÷ 4
			-	1490/2480 TRB	0 ÷ 4
			11 ÷ 37	-	5/6
Sistema DIRECT GIS	G	Iniezione Gassosa Diretta	-	1350/2250	4
			11 ÷ 37	-	5/6

I sistemi Bigas SgisN, Direct GIS ed il nuovo sistema Easy Gas a 64 bit, sono sistemi avanzati che permettono la trasformazione a GPL e metano di una vasta gamma di modelli di autovetture in commercio, fino a Euro 6. L'abbinamento delle diverse centraline elettroniche con la vasta gamma di riduttori ed iniettori Bigas per GPL e metano, consentono la perfetta adattabilità del sistema ad ogni tipologia di motore. Affidabilità, prestazioni, facilità di manutenzione, costi contenuti soddisfano qualsiasi utente.

BRC Gas Equipment

M.T.M. S.r.l. • Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) • Tel. +39.0172.48681 • Fax +39.0172.488237 • www.brc.it • info@brc.it

SEQUENT PLUG&DRIVE PLUS	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT 32 - KIT RALLY 32	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT P&D MY10	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT ALBA PLUS	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT ALBA 32	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
SEQUENT SDI	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 ÷ 45,808	-	5/6
Configurazione specifica per auto ad iniezione diretta di Benzina. È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					
Tutti i sistemi SEQUENT BRC	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,66 ÷ 15,90	-	5/6
Tutti i sistemi BRC sono conformi all'Omologazione Euro 6d-temp, nel range di potenza indicata a fianco. È inoltre installabile su veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti.					

ECOMOTIVE SOLUTIONS S.r.l.

Loc. S. Iorio, 8/C - 15020 Serralunga di Crea (AL) • Tel. +39.0142.9552 • www.ecomotive-solutions.com • info@ecomotive-solutions.com

d-gid® Light	M	4cyl. Dual Fuel CNG LCV ≤35q N1 M1	-	1496/3741	6
d-gid® LD	M/ML	4cyl. Dual Fuel CNG/LNG MDV ≤75q N2 M2	-	1496/3741	6
			-	3895/8410	-
			-	9676/16128	-
d-gid® HD	M/ML	6cyl. Dual Fuel CNG/LNG HDV ≥75q N3 M3	-	1496/3741	6
			-	3895/8410	-
			-	9676/16128	-
d-gid® Light	G	4cyl. Dual Fuel GPL LCV ≤35q N1 M1	-	1496/3741	6
d-gid® LD	G	4cyl. Dual Fuel GPL MDV ≤75q N2 M2	-	1496/3741	6
			-	3895/8410	-
			-	9676/16128	-
d-gid® HD	G	6cyl. Dual Fuel GPL HDV ≥75q N3 M3	-	1496/3741	6
			-	3895/8410	-
			-	9676/16128	-

FLORGAS / E-GAS S.r.l.

V.le delle Industrie, 17 - 45100 Rovigo • Tel. +39.0425.475193 • www.e-gas.it • info@e-gas.it

SLY Injection GPL	G	Iniezione sequenziale fasata a controllo OBD	40	6900 max	5/6
Kit ad iniezione sequenziale fasata a GPL in fase gassosa a controllo OBD.					
SLY Injection Metano	M	Iniezione sequenziale fasata a controllo OBD	35	4000 max	4
Kit ad iniezione sequenziale fasata a Metano a controllo OBD.					
MCE Injection	G/M	Iniezione semisequenziale	38	6500 max	1
Kit di trasformazione a GPL e Metano ad iniezione semisequenziale o full-group per auto a iniezione meccanica Kjetronic o a carburatore.					



Autogas Italia - PJ+ / PJ+ OBD



Autogas Italia - DGID CNG LIGHT / DGID CNG HD



Bigas - Sistema EASY GAS GPL



Bigas - Sistema EASY GAS metano



BRC Gas Equipment - SEQUENT PLUG&DRIVE PLUS



BRC Gas Equipment - SEQUENT ALBA PLUS



Ecomotive Solutions - d-gid® Light



Ecomotive Solutions - d-gid® HD



Florgas / E-Gas - SLY Injection



Florgas / E-Gas - MCE Injection

ALIMENTAZIONE
G GPL
M Metano
ML Metano Liquido (GNL)
DM Diesel-GPL
DM Diesel-Metano

MOTORI
ASP Aspirati
TRB Turbo
SVR Sovralimentati

Modello impianto

ALIMENTAZIONE

TIPOLOGIA IMPIANTO

POTENZA PER CILINDRO
kw

CILINDRATA
MIN / MAX
cms

OMOLOG. EURO

LANDI RENZO S.p.A.

Via Nobel, 2 - 42025 Cavriago (RE) • Tel. +39.0522.9433 • Fax +39.0522.944044 • www.landirengo.com • info@landirengo.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
OMEGAS DIRECT	G/M	Iniezione Sequenziale Diretta	-	-	6
OMEGAS	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	6
EVO	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	6
EVO L	G	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	-	4



Landi Renzo - OMEGAS DIRECT



Landi Renzo - EVO



Lovato Gas - ExR

LOVATO GAS S.p.A.

Strada Casale, 175 - 36100 Vicenza • Tel. +39.0444.218911 • Fax +39.0444.501540 • www.lovatogas.com • info@lovatogas.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
E-GO	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP	4
ExR	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	860/5500 ASP	6
C-OBDD II	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	1340/2230 TRB	6
EASY FAST	G/M	Iniezione Sequenziale Indiretta	-	1340/2230 TRB	6
			-	1490/2480 ASP	6

M.G. MOTOR GAS S.r.l.

Via P. Nenni, 7/C - 80030 Cimitile (NA) • Tel. +39.081.5129104 • Fax +39.081.5127717 • www.mgmotorgas.it • mg@mgmotorgas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
NEWECO DR5	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	10,68 + 29,33	-	5/6
NEWECO DR6 CNG	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	8,93 + 14,67	-	5/6
NEWECO DR1	G	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	-	831/3745	4
NEWECO PR91/01	G	Aspirato tradizionale catalizzati	-	899/2245	4
NEWECO IS MET	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	-	831/2186	4

I sistemi NEWECO, nella tipologia ad Iniezione Gassosa sequenziale e in quella tradizionale di "aspirato", sono particolarmente innovativi, funzionali ed affidabili. Il DR1, per motori ad accensione comandata di ultima generazione, è un sistema non invasivo che si adatta perfettamente alla gestione dell'alimentazione a benzina, dosando il gas per ottimizzare rendimento ed emissioni. Semplice nel montaggio con connessioni precablate, con una soluzione innovativa della gestione benzina, il DR1 è completamente autoadattante. I sistemi della serie PR91/01 sono tra i più innovativi ed affidabili della loro categoria per l'ottimizzazione dei consumi e rendimenti con un'erogazione elastica della potenza.



M.G. Motor Gas - NEWECO DR5

OMVL

Via La Morra, 1 - 12062 Cherasco (CN) • Tel. +39.0172.48681 • www.omvl.it • omvlgas@omvlgas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
DREAM On	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 39,94	-	5/6
			-	750/5720	1 + 4



Omvl - DREAM On

POWERJETLPI S.r.l.

Via Olbia, 7/A - 70132 Bari • Tel. +39.080.5382557 • Fax +39.080.2025268 • www.powerjetlpi.it • agenzia@powerjetlpi.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
PWJ Gi-G	G	Iniezione Sequenziale Fasata Molteplice	-	898/2496	4
			12 + 43	-	5/6
PWJ Gi-G Di	G	Iniezione Sequenziale Fasata per Iniezione Diretta	-	898/2496	4
			12 + 43	-	5/6
epoKa system	G	Iniezione Sequenziale per Carburatore	-	senza limiti	0
PWJ DGi-G Diesel/GPL	DG	Iniezione Sequenziale per Motori Diesel	-	1853/3053	5/6



Powerjetlpi - PWJ DGi-G Diesel/GPL

ROMANO S.r.l.

Via Passariello, 195 - 80038 Pomigliano D'Arco (NA) • Tel. +39.081.8030252 • Fax +39.081.8038360 • www.romanoautogas.it • assistenza@romanoautogas.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
RISN	G	Iniezione gassosa sequenziale fasata	9,97 + 42,26	-	5/6
È inoltre installabile sui veicoli ibridi HEV NOVC con e senza commutatore nel rispetto dei limiti esposti					
RISMN	M	Iniezione gassosa sequenziale fasata	9,97 + 42,26	-	5/6
RISN	G	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 7068	0 + 4
RISM	M	Iniezione gassosa sequenziale fasata	-	750 + 3974	0 + 4
RISM DUAL	DM	Diesel-Metano	-	1496 + 2494	5/6



Romano - RISN

TARTARINI AUTO S.p.A.

Via Bonazzi, 43 - 40013 Castel Maggiore (BO) • Tel. +39.051.6322411 • Fax +39.051.6322401 • www.tartariniauto.it • info@tartariniauto.it

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
FLASH	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 30	600/5200	6

I nuovi sistemi FLASH si avvalgono del design innovativo dei riduttori Mercury e Xenon per garantire la massima potenza e stabilità, permettono innumerevoli nuove funzioni di configurazione dell'impianto e garantiscono la autocalibrazione più veloce attualmente sul mercato.

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
EVO 01	G/M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9 + 42	600/6800	6

L'affidabilità degli storici riduttori Tartarini unita alla totale resistenza all'acqua della centralina EVO01, un impianto a gas che durerà per tutta la vita del veicolo ed anche oltre.

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
EVO 01 ID	G/M	Iniezione Diretta	9 + 42	600/6800	6

Con l'impianto ad iniezione sequenziale fasata gassosa EVO01 ID per auto ad iniezione diretta anche turbo non si percepisce la differenza tra la guida a gas e quella a benzina. Le calibrzioni disponibili per tutti i modelli di auto sviluppate a banco garantiscono le migliori performance e consumi ridotti. ZAVOLI



Tartarini Auto - FLASH



Tartarini Auto - EVO 01 ID

ZAVOLI

M.T.M. S.r.l. • Via Pitagora, 400 - 47521 Cesena (FC) • Tel. +39.0547.646409 • Fax +39.0547.646411 • www.zavoli.com • zavoli@zavoli.com

Modello	Alimentazione	Tipo	Potenza	Cilindrata	Omolog.
BORA N	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	5/6
			-	900 + 3464	1 + 4
			-	3724 + 6208	1 + 4
BORA S32	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	5/6
BORA Direct	M	Iniezione Gassosa Sequenziale Fasata	9,45 + 22,138	-	5/6
			22,4 + 45,808	-	5/6
DUAL CNG	DM	Diesel-Metano	-	1467 + 2445	5/6



Zavoli - BORA S32

ECOLISTINO

Caratteristiche e prezzi delle auto ecologiche in Italia

Marca / Modello / Allestimento

PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km	
ALFA ROMEO									
MiTo 1.4 GPL Turbo 120CV Urban	17.900	1368	BG	131	88 (120) / 5000	A	198	8,8	10,4 - 6,5 - 7,9
AUDI									
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	27.200	1395	BM	94	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron Business	27.950	1395	BM	94	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron Sport	28.800	1395	BM	94	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron Design	28.800	1395	BM	94	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,5 - 2,9 - 3,5
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron S-tronic	29.400	1395	BM	91	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,3 - 2,8 - 3,4
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron S-tronic Business	30.150	1395	BM	91	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,3 - 2,8 - 3,4
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron S-tronic Sport	31.000	1395	BM	91	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,3 - 2,8 - 3,4
A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron S-tronic Design	31.000	1395	BM	91	81 (110) / 6000	A	197	10,8	4,3 - 2,8 - 3,4
A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron S-tronic	39.850	1395	PB	36	150 (204) / 6000	A	222	7,6	- - 1,6
A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron S-tronic Sport	41.450	1395	PB	38	150 (204) / 6000	A	222	7,6	- - 1,7
A3 Sportback 1.4 TFSI e-tron S-tronic Design	41.450	1395	PB	38	150 (204) / 6000	A	222	7,6	- - 1,7
A4 2.0 TFSI ultra	40.400	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra Sport	41.700	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra Design	41.700	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra Business	41.900	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra Business Sport	43.200	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra S-Line Edition	44.950	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,5 - 4,6 - 5,7
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic	42.700	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic Sport	44.000	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic Design	44.000	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic Business	44.200	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic Business Sport	45.500	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI ultra S-tronic S-Line edition	47.250	1984	IB	122	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,0 - 4,5 - 5,4
A4 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic	49.200	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Sport	50.500	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Design	50.500	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business	50.700	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business Sport	52.000	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 2.0 TFSI 252CV S-Tronic quattro edition	53.000	1984	IB	144	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,9 - 5,4 - 6,3
A4 allroad quattro 2.0 TFSI S-Tronic	52.800	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	246	6,1	7,9 - 5,6 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron	41.250	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron Business	42.750	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron Sport	43.150	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron Design	43.150	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron Business Sport	44.650	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-Line Edition	46.400	1984	BM	113	125 (170) / 4450	A	223	8,5	5,5 - 3,3 - 4,1
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic	43.550	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic Business	45.050	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic Sport	45.450	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic Design	45.450	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic Business Sport	46.950	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI g-tron S-tronic S-Line edition	48.700	1984	BM	109	125 (170) / 4450	A	221	8,4	5,2 - 3,4 - 4,0
A4 Avant 2.0 TFSI ultra	42.000	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra Sport	43.300	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra Design	43.300	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra Business	43.500	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra Business Sport	44.800	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-Line Edition	46.550	1984	IB	129	140 (190) / 4200	A	236	7,6	7,3 - 4,7 - 5,6
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic	44.300	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic Sport	45.600	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic Design	45.600	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic Business	45.800	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic Business Sport	47.100	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI ultra S-tronic S-Line edition	48.850	1984	IB	121	140 (190) / 4200	A	238	7,5	6,6 - 4,5 - 5,3
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic	50.800	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Sport	52.100	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Design	52.100	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business	52.300	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business Sport	53.600	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A4 Avant 2.0 TFSI 252CV S-Tronic quattro edition	54.600	1984	IB	147	185 (252) / 5000	I	250	6,0	7,9 - 5,5 - 6,4
A5 Coupé 2.0 TFSI	42.000	1984	IB	128	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,4 - 4,6 - 5,6
A5 Coupé 2.0 TFSI Sport	43.700	1984	IB	128	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,4 - 4,6 - 5,6
A5 Coupé 2.0 TFSI Design	43.700	1984	IB	128	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,4 - 4,6 - 5,6
A5 Coupé 2.0 TFSI Business	43.950	1984	IB	128	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,4 - 4,6 - 5,6
A5 Coupé 2.0 TFSI Business Sport	45.650	1984	IB	128	140 (190) / 4200	A	240	7,2	7,4 - 4,6 - 5,6
A5 Coupé 2.0 TFSI S-Tronic	44.300	1984	IB	124	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,1 - 4,5 - 5,5
A5 Coupé 2.0 TFSI S-Tronic Sport	46.000	1984	IB	124	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,1 - 4,5 - 5,5
A5 Coupé 2.0 TFSI S-Tronic Design	46.000	1984	IB	124	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,1 - 4,5 - 5,5
A5 Coupé 2.0 TFSI S-Tronic Business	46.230	1984	IB	124	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,1 - 4,5 - 5,5
A5 Coupé 2.0 TFSI S-Tronic Business Sport	47.950	1984	IB	124	140 (190) / 4200	A	240	7,3	7,1 - 4,5 - 5,5
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic	49.700	1984	IB	132	185 (252) / 5000	A	250	6,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic Sport	51.400	1984	IB	132	185 (252) / 5000	A	250	6,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic Design	51.400	1984	IB	132	185 (252) / 5000	A	250	6,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic Business	51.630	1984	IB	132	185 (252) / 5000	A	250	6,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic Business Sport	53.350	1984	IB	132	185 (252) / 5000	A	250	6,3	7,6 - 4,8 - 5,8
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic	52.300	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Sport	54.000	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Design	54.000	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business	54.230	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV quattro S-Tronic Business Sport	55.950	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Coupé 2.0 TFSI 252CV S-Tronic quattro edition	57.350	1984	IB	141	185 (252) / 5000	I	250	5,8	7,8 - 5,3 - 6,2
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron	44.250	1984	BM	112	125 (170) / 4450	A	226	8,5	5,4 - 3,3 - 4,1
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron Sport	45.950	1984	BM	112	125 (170) / 4450	A	226	8,5	5,4 - 3,3 - 4,1
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron Design	45.950	1984	BM	112	125 (170) / 4450	A	226	8,5	5,4 - 3,3 - 4,1
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron Business	46.160	1984	BM	112	125 (170) / 4450	A	226	8,5	5,4 - 3,3 - 4,1
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron Business Sport	47.860	1984	BM	112	125 (170) / 4450	A	226	8,5	5,4 - 3,3 - 4,1
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron S-tronic	46.550	1984	BM	108	125 (170) / 4450	A	224	8,4	5,2 - 3,2 - 3,9
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron S-tronic Sport	48.250	1984	BM	108	125 (170) / 4450	A	224	8,4	5,2 - 3,2 - 3,9
A5 Sportback 2.0 TFSI g-tron S-tronic Design	48.250	1984	BM	108	125 (170) / 4450	A	224	8,4	5,2 - 3,2 - 3,9
A									

Tutti i prezzi sono da considerarsi "Chiavi in mano", IPT esclusa e senza eventuali promozioni della casa.

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm3	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km metano: kg/100 km
i8 Coupé	148.070	1499	IB	42	275 (374)	A+P	250	4,4	- - 1,8
i8 Roadster	163.870	1499	IB	46	275 (374)	A+P	250	4,6	- - 2,0
CITROËN									
E-Mehari Soft Top	27.300	-	E	0	50 (68) / 4000	A	110	14,6	0
E-Mehari Hard Top	28.200	-	E	0	50 (68) / 4000	P	110	14,6	0
C-Zero Full Electric Seduction	30.741	-	E	0	49 (66) / 3500	P	130	15,9	0
E-Berlingo Multispace Feel	33.275	-	E	0	35 (48)	A	110	22,0	0
DACIA									
Sandero Streetway 0.9 Tce 90 TurboGPL Comfort	10.800	898	BG	126	66 (90) / 5250	A	175	11,1	7,1 - 4,7 - 5,6
Sandero Stepway 0.9 Tce 90 TurboGPL Access	11.350	898	BG	127	66 (90) / 5250	A	175	11,0	6,5 - 5,0 - 5,6
Sandero Stepway 0.9 Tce 90 TurboGPL Comfort	12.700	898	BG	127	66 (90) / 5250	A	175	11,0	6,5 - 5,0 - 5,6
Sandero Stepway 0.9 Tce 90 TurboGPL Wow	12.850	898	BG	127	66 (90) / 5250	A	175	11,0	6,5 - 5,0 - 5,6
Logan MCV 0.9 Tce 90 TurboGPL Essential	11.400	899	BG	109	66 (90) / 5250	A	175	11,3	5,8 - 4,3 - 4,9
Logan MCV 0.9 Tce 90 TurboGPL Comfort	12.700	899	BG	109	66 (90) / 5250	A	175	11,3	5,8 - 4,3 - 4,9
Dokker 1.6 Sce 100 GPL Essential	11.900	1598	BG	132	75 (100) / 5500	A	170	-	10,5 - 7,0 - 8,2
Dokker 1.6 Sce 100 GPL Comfort	13.200	1598	BG	132	75 (100) / 5500	A	170	-	10,5 - 7,0 - 8,2
Dokker 1.6 Sce 100 GPL Stepway	13.900	1598	BG	132	75 (100) / 5500	A	170	-	10,5 - 7,0 - 8,2
Dokker 1.6 Sce 100 GPL Wow	14.050	1598	BG	132	75 (100) / 5500	A	170	-	10,5 - 7,0 - 8,2
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 5 posti Essential	11.900	1598	BG	125	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,1 - 6,5 - 7,8
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 5 posti Comfort	13.400	1598	BG	125	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,1 - 6,5 - 7,8
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 5 posti Stepway	14.300	1598	BG	125	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,1 - 6,5 - 7,8
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 5 posti Wow	14.450	1598	BG	125	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,1 - 6,5 - 7,8
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 7 posti Essential	12.500	1598	BG	129	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,4 - 6,7 - 8,1
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 7 posti Comfort	14.000	1598	BG	129	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,4 - 6,7 - 8,1
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 7 posti Stepway	14.900	1598	BG	129	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,4 - 6,7 - 8,1
Lodgy 1.6 Sce 110 GPL 7 posti Wow	15.050	1598	BG	129	80 (110) / 5500	A	172	11,6	10,4 - 6,7 - 8,1
Duster 1.6 Sce GPL 115CV Essential	13.550	1598	BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - 8,7
Duster 1.6 Sce GPL 115CV Comfort	15.250	1598	BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - 8,7
Duster 1.6 Sce GPL 115CV Prestige	16.100	1598	BG	141	84 (115) / 5500	A	179	11,9	- - 8,7
DR									
DR Zero 1.0 Biful GPL	9.500	998	BG	112	51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR Zero 1.0 Biful GPL Chrome	10.000	998	BG	112	51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR Zero 1.0 Biful GPL WR	10.500	998	BG	112	51 (69) / 6000	A	150	13,5	6,9 - 4,8 - 5,5
DR3 1.5 Benzina-GPL	16.000	1497	BG	154	72 (98) / 6000	A	170	11,5	12,2 - 9,5 - 9,5
DR3 1.5 Benzina-Metano	17.500	1497	BM	138	72 (98) / 6000	A	170	11,5	5,1 - 3,2 - 3,9
DR Evo5 1.6 Benzina-GPL	17.000	1598	BG	160	87 (118) / 6150	A	175	11,5	12,7 - 8,3 - 9,9
DR Evo5 1.6 Benzina-Metano	18.500	1598	BM	160	87 (118) / 6150	A	175	11,5	6,1 - 3,8 - 4,7
DR4 1.6 Benzina-GPL Cross	18.000	1590	BG	174	78 (106) / 6300	A	175	10,5	9,4 - 6,3 - 7,4
DR4 1.6 Benzina-GPL Sport	18.000	1590	BG	174	78 (106) / 6300	A	175	10,5	9,4 - 6,3 - 7,4
DR4 1.6 Benzina-Metano Cross	19.500	1590	BM	174	78 (106) / 6300	A	175	10,5	6,2 - 4,2 - 4,9
DR4 1.6 Benzina-Metano Sport	19.500	1590	BM	174	78 (106) / 6300	A	175	10,5	6,2 - 4,2 - 4,9
DR6 1.5 Benzina-GPL Cross	21.000	1498	BG	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	12,7 - 8,4 - 10,0
DR6 1.5 Benzina-GPL Sport	21.000	1498	BG	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	12,7 - 8,4 - 10,0
DR6 1.5 Benzina-Metano Cross	22.500	1498	BM	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	6,3 - 4,4 - 5,1
DR6 1.5 Benzina-Metano Sport	22.500	1498	BM	162	103 (140) / 5500	A	187	10,0	6,3 - 4,4 - 5,1
FERRARI									
LaFerrari Aperta	1.860.001	6262	IB	340	708 (963) / 9000	P	360	2,9	20,5 - 10,2 - 14,0
FIAT									
500 1.2 GPL Pop	16.100	1242	BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5
500 1.2 GPL Lounge	17.850	1242	BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5
500 1.2 GPL Mirror	18.350	1242	BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5
500 1.2 GPL Collezione	18.600	1242	BG	115	51 (69) / 5500	A	160	12,9	7,8 - 5,3 - 6,5
Panda 1.2 69CV EasyPower Easy	14.390	1242	BG	106	51 (69) / 5500	A	164	14,2	6,9 - 6,3 - 6,5
Panda 1.2 69CV EasyPower Lounge	15.390	1242	BG	106	51 (69) / 5500	A	164	14,2	6,9 - 6,3 - 6,5
Panda 0.9 TwinAir 80CV Turbo Natural Power Easy	16.140	875	BM	85	59 (80) / 5500	A	170	12,0	3,9 - 2,6 - 3,1
Panda 0.9 TwinAir 80CV Turbo Natural Power Lounge	17.140	875	BM	85	59 (80) / 5500	A	170	12,0	3,9 - 2,6 - 3,1
Punto 1.4 GPL Street	16.340	1368	BG	135	57 (77) / 6000	A	165	13,2	9,0 - 5,9 - 7,0
Punto 1.4 Natural Power Street	17.340	1368	BM	115	52 (70) / 6000	A	156	16,9	5,4 - 3,5 - 4,2
Qubo 1.4 70CV Natural Power Easy	18.000	1368	BM	119	52 (70) / 6000	A	155	17,5	5,6 - 3,6 - 4,3
Qubo 1.4 70CV Natural Power Lounge	19.500	1368	BM	119	52 (70) / 6000	A	155	17,5	5,6 - 3,6 - 4,3
Doblo 1.4 T-Jet 120CV Natural Power Easy	22.840	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	6,5 - 4,0 - 4,9
Doblo 1.4 T-Jet 120CV Natural Power Lounge	24.340	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	6,5 - 4,0 - 4,9
FORD									
Focus 1.6 120CV GPL Plus	21.850	1596	BG	123	88 (120) / 6000	A	187	12,0	11,5 - 5,5 - 7,7
Focus 1.6 120CV GPL Titanium	24.350	1596	BG	123	88 (120) / 6000	A	187	12,0	11,5 - 5,5 - 7,7
Focus Wagon 1.6 120CV GPL Plus	22.850	1596	BG	123	88 (120) / 6000	A	187	12,0	11,5 - 5,5 - 7,7
Focus Wagon 1.6 120CV GPL Titanium	25.350	1596	BG	123	88 (120) / 6000	A	187	12,0	11,5 - 5,5 - 7,7
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Titanium Business Hybrid	34.950	1999	IB	89	140 (187)	A	187	9,2	2,7 - 4,6 - 3,9
Mondeo 2.0 187CV eCVT 4p Vignale Hybrid	42.100	1999	IB	89	140 (187)	A	187	9,2	2,7 - 4,6 - 3,9
HONDA									
CR-V 2.0 HEV eCVT Comfort	32.900	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT Elegance Navi	36.000	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT Lifestyle Navi	39.000	1993	IB	120	135 (184)	A	180	8,8	5,0 - 5,4 - 5,3
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Elegance Navi	38.000	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Lifestyle Navi	41.000	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
CR-V 2.0 HEV eCVT 4WD Executive Navi	44.500	1993	IB	126	135 (184)	I	180	9,2	5,1 - 5,7 - 5,7
NSX 3.5 V6 Sport Hybrid	201.000	3493	IB	228	427 (581) / 6500	I	307	3,6	10,3 - 9,9 - 10,0
HYUNDAI									
i10 1.0 MPI Econext Advanced	12.600	998	BG	108	49 (67) / 6200	A	155	14,9	6,1 - 4,0 - 4,7
i10 1.0 MPI Econext Tech	14.800	998	BG	108	49 (67) / 6200	A	155	14,9	6,1 - 4,0 - 4,7
i20 5p 1.2 Econext Advanced	16.750	1248	BG	133	55 (75) / 6000	A	170	13,6	7,5 - 4,9 - 5,9
i20 5p 1.2 Econext Tech	17.650	1248	BG	133	55 (75) / 6000	A	170	13,6	7,5 - 4,9 - 5,9
ix20 FL 1.4 GPL Classic	18.350	1396	BG	137	64 (88) / 6500	A	162	12,8	10,9 - 7,5 - 8,8
ix20 FL 1.4 GPL App Mode	19.250	1396	BG	137	64 (88) / 6500	A	162	12,8	10,9 - 7,5 - 8,8
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Classic	26.400	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Comfort	28.000	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Hybrid 6DCT Style	30.650	1580	IB	79	77 (105) / 5700	A	185	10,8	3,4 - 3,6 - 3,4
Ioniq 1.6 Plug-In Hybrid 6DCT Comfort	35.000	1580	PB	26	77 (105) / 5700	A	178	10,6	- - 1,1
Ioniq 1.6 Plug-In Hybrid 6DCT Style	37.650	1580	PB	26	77 (105) / 5700	A	178	10,6	- - 1,1
Ioniq EV 28kWh Comfort	38.150	-	E	0	88 (120)	A	165	10,2	0
Ioniq EV 28kWh Style	40.300	-	E	0	88 (120)	A	165	10,2	0
Tucson 2.0 CRDi 48V 4WD Aut. Excellence	40.500	1995	ID	152	148 (201)	I	201	9,5	7,2 - 5,1 - 5,7
Kona EV 39kWh XPrime	37.500	-	E	0	100 (136)	A	155	9,7	0
Kona EV 64kWh XPrime	42.500	-	E	0	150 (204)	A	167	7,6	0
Kona EV 64kWh Excellence	48.000	-	E	0	150 (204)	A	167	7,6	0
INFINITI									
Q50 3.5 Ibrido Premium	51.990	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Business Executive	53.090	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Sport	56.900	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Sport Tech	60.400	3498	IB	144	268 (364)	P	250	5,1	8,2 - 5,1 - 6,2
Q50 3.5 Ibrido Premium AWD	54.990	3498							

I prezzi sono aggiornati al 4 gennaio 2019 e potrebbero subire variazioni. Per maggiori dettagli rivolgersi alle concessionarie.

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metano: kg/100 km
Q50 3.5 Ibrido Sport Tech AWD	63.400	3498	IB	159	268 (364)	I	250	5,4	9,6 - 5,3 - 6,8
Q70 3.5 Ibrido Premium	63.450	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
Q70 3.5 Ibrido Premium Executive	63.450	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
Q70 3.5 Ibrido Premium Tech	66.400	3498	IB	145	268 (364)	P	250	5,3	8,7 - 5,3 - 6,2
JAGUAR									
I-Pace EV400 S	81.390	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
I-Pace EV400 SE	89.540	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
I-Pace EV400 HSE	95.690	-	E	0	294 (400)	I	200	4,8	0
KIA									
Picanto 1.0 Eco-GPL City	12.500	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Picanto 1.0 Eco-GPL Active	13.100	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Picanto 1.0 Eco-GPL Cool	14.600	998	BG	110	50 (69) / 6200	A	151	14,4	6,2 - 3,9 - 4,7
Venga 1.4 Eco-GPL Active	17.750	1396	BG	137	66 (90) / 5900	A	169	12,9	10,7 - 7,1 - 8,5
Venga 1.4 Eco-GPL Cool	18.950	1396	BG	137	66 (90) / 5900	A	169	12,9	10,7 - 7,1 - 8,5
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Urban	18.750	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Style	20.500	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Stonic 1.4 MPI 100CV Eco-GPL Energy	22.750	1368	BG	112	74 (100) / 6000	A	172	12,6	8,5 - 6,1 - 6,9
Ceed 1.4 MPI Eco-GPL Pure	21.750	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed 1.4 MPI Eco-GPL Business Class	23.250	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed SW 1.4 MPI Eco-GPL Pure	22.750	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Ceed SW 1.4 MPI Eco-GPL Business Class	24.250	1368	BG	137	71 (96) / 6575	A	183	12,6	11,2 - 7,6 - 8,9
Niro 1.6 GDi HEV Urban	25.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi HEV Style	27.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi HEV Energy	30.500	1580	IB	101	104 (141) / 5700	A	162	11,5	5,0 - 4,2 - 4,4
Niro 1.6 GDi PHEV Energy	36.700	1580	PB	29	104 (141) / 5700	A	172	10,5	- - 1,3
Soul ECO-electric You-Soul®	37.000	-	E	0	81 (110)	A	145	11,2	0
Sportage 2.0 CRDi Mild Hybrid 4WD 8AT Energy	36.000	1995	ID	164	136 (185) / 4000	I	201	9,5	6,1 - 5,3 - 5,7
Sportage 2.0 CRDi Mild Hybrid 4WD 8AT GT Line	38.500	1995	ID	164	136 (185) / 4000	I	201	9,5	6,1 - 5,3 - 5,7
Optima 2.0 GDi PHEV	44.000	1999	PB	37	151 (205) / 6000	A	192	9,4	- - 1,4
Optima Sportswagon 2.0 GDi PHEV Energy	45.750	1999	PB	33	151 (205) / 6000	A	192	9,4	- - 1,4
LANCIA									
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Elefantino Blu	15.600	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Gold	17.100	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 1.2 69CV GPL Ecochic Platinum	18.100	1242	BG	117	51 (69) / 5500	A	163	15,0	7,5 - 5,0 - 7,2
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Elefantino Blu	17.350	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Gold	18.850	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
Ypsilon 0.9 TwinAir 80CV Metano Ecochic Platinum	19.850	875	BM	97	51 (70) / 5500	A	160	14,4	4,0 - 2,6 - 3,1
LAND ROVER									
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico	44.500	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico S	49.750	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico SE	55.150	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Automatico HSE	60.300	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic	47.100	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic S	52.300	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic SE	57.700	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D150 AWD Aut. R-Dynamic HSE	62.800	1999	ID	149	110 (150) / 2400	I	196	11,2	6,6 - 5,1 - 5,6
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico	46.650	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico S	51.900	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico SE	57.300	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico HSE	62.450	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic	49.250	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic S	54.400	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic SE	59.850	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Aut. R-Dynamic HSE	64.950	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D180 AWD Automatico First Edition	68.950	1999	ID	150	132 (180) / 2400	I	205	9,3	6,7 - 5,1 - 5,7
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico	50.550	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico S	55.100	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico SE	60.500	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Automatico HSE	65.700	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic	53.150	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic S	57.650	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic SE	63.000	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 D240 AWD Aut. R-Dynamic HSE	68.200	1999	ID	163	177 (240) / 2400	I	225	7,7	7,3 - 5,5 - 6,2
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico	45.650	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico S	50.800	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico SE	56.200	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Automatico HSE	61.400	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic	48.150	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic S	53.350	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic SE	58.700	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P200 AWD Aut. R-Dynamic HSE	63.900	1997	IB	176	147 (200) / 5500	I	216	8,5	9,7 - 6,5 - 7,7
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico	49.950	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico S	54.450	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico SE	59.850	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico HSE	65.000	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic	52.500	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic S	57.050	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic SE	62.400	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Aut. R-Dynamic HSE	67.550	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P250 AWD Automatico First Edition	71.550	1997	IB	180	183 (249) / 5500	I	230	7,5	9,8 - 6,8 - 7,9
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico	54.650	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico S	59.200	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico SE	64.550	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Automatico HSE	69.700	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic	57.200	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic S	61.700	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic SE	67.050	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Evoque 2.0 P300 AWD Aut. R-Dynamic HSE	72.250	1997	IB	186	221 (300) / 5500	I	242	6,6	10,1 - 7,0 - 8,1
Range Rover Sport 2.0 P400e PHEV SE	91.200	1998	PB	-	221 (300)	I	220	6,7	- - 2,8
Range Rover Sport 2.0 P400e PHEV HSE	96.100	1998	PB	-	221 (300)	I	220	6,7	- - 2,8
Range Rover Sport 2.0 P400e PHEV HSE Dynamic	99.100	1998	PB	-	221 (300)	I	220	6,7	- - 2,8
Range Rover Sport 2.0 P400e PHEV Autob. Dynamic	112.500	1998	PB	-	221 (300)	I	220	6,7	- - 2,8
Range Rover 2.0L P400e Passo standard Vogue	124.000	1997	PB	64	297 (404)	I	220	6,8	- - 2,8
Range Rover 2.0L P400e Passo standard Autobiography	141.800	1997	PB	64	297 (404)	I	220	6,8	- - 2,8
Range Rover 2.0L P400e Passo lungo Vogue	129.700	1997	PB	64	297 (404				

Le auto indicate in rosso sono nuovi modelli e/o allestimenti entrati a listino.

Marca / Modello / Allestimento

PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO l/100 km; metano: kg/100 km	
UX Hybrid 2WD Business	37.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - -4,5
UX Hybrid 2WD Executive	37.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - -4,5
UX Hybrid 2WD Premium	40.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - -4,5
UX Hybrid 2WD F-Sport	45.400	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - -4,5
UX Hybrid 2WD Luxury	47.900	1987	IB	103	107 (146)	A	177	9,2	- - -4,5
UX Hybrid 4WD Business	39.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - -4,8
UX Hybrid 4WD Executive	42.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - -4,8
UX Hybrid 4WD F-Sport	47.400	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - -4,8
UX Hybrid 4WD Luxury	47.900	1987	IB	114	107 (146)	I	177	8,7	- - -4,8
IS Hybrid Business	41.300	2494	IB	99	164 (223)	P	200	8,3	4,4 - 4,5 - 4,5
IS Hybrid Executive	43.200	2494	IB	103	164 (223)	P	200	8,4	4,6 - 4,6 - 4,4
IS Hybrid F-Sport	51.300	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
IS Hybrid Luxury	51.300	2494	IB	109	164 (223)	P	200	8,4	4,9 - 4,9 - 4,7
RC Hybrid Executive	46.300	2494	IB	113	164 (223)	P	190	8,6	4,9 - 4,9 - 4,9
RC Hybrid F-Sport	53.300	2494	IB	116	164 (223)	P	190	8,6	5,1 - 5,0 - 5,0
NX Hybrid 2WD Business	48.150	2494	IB	133	145 (197)	A	180	9,2	5,8 - 5,7 - 5,8
NX Hybrid 4WD Business	49.350	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Executive	50.650	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Sport	53.350	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD F-Sport	59.100	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
NX Hybrid 4WD Luxury	59.600	2494	IB	135	145 (197)	I	180	9,2	6,1 - 5,7 - 5,9
ES Hybrid Business	50.800	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Executive	56.000	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid F-Sport	58.200	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
ES Hybrid Luxury	64.000	2487	IB	100	160 (218)	A	180	8,9	4,9 - 4,3 - 4,4
RX Hybrid Executive	71.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid F-Sport	76.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX Hybrid Luxury	78.350	3456	IB	134	230 (313)	I	200	7,7	6,0 - 5,8 - 5,9
RX L Hybrid Executive	74.850	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
RX L Hybrid Luxury	81.850	3456	IB	138	230 (313)	I	180	8,0	6,3 - 6,1 - 6,0
LC Hybrid 500h Luxury	105.500	3456	IB	145	264 (359)	P	250	5,0	7,2 - 5,9 - 6,4
LC Hybrid 500h Sport +	115.500	3456	IB	148	264 (359)	P	250	5,0	7,3 - 6,0 - 6,5
LC Hybrid 500h Yellow Edition	120.500	3456	IB	148	264 (359)	P	250	5,0	7,3 - 6,0 - 6,5
LS Hybrid Executive	105.000	3456	IB	161	264 (359)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
LS Hybrid L Luxury	140.000	3456	IB	161	264 (359)	P	250	5,5	8,3 - 6,7 - 7,1
MERCEDES-BENZ									
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Executive	43.482	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Sport	47.071	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Sport Plus	49.584	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Berlina C200 Auto Eq-Boost Premium	54.473	1497	IB	136	135 (184)	P	239	7,7	7,9 - 4,9 - 6,0
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Executive	44.862	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Sport	48.451	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Sport Plus	50.964	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Station C200 Auto Eq-Boost Premium	55.853	1497	IB	147	135 (184)	P	235	7,9	8,3 - 5,3 - 6,4
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Executive	47.588	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Sport	50.524	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Premium	55.499	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Coupé C200 Auto Eq-Boost Premium Plus	57.978	1497	IB	144	135 (184)	P	239	7,9	8,3 - 5,2 - 6,3
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Executive	56.830	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Sport	59.496	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium	64.741	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe C Cabrio C200 Auto Eq-Boost Premium Plus	65.760	1497	IB	150	135 (184)	P	235	8,5	8,5 - 5,4 - 6,6
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Sport	62.924	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Business Sport	66.751	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Exclusive	68.764	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Premium	72.023	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 e Auto Eq-Power Premium Plus	75.092	1991	PB	46	245 (333)	P	250	5,7	2,1 - 1,9 - 2,0
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Sport	65.656	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Business Sport	69.483	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Exclusive	70.886	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Premium	74.267	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E300 de Auto Eq-Power Premium Plus	77.336	1950	PD	41	233 (316)	P	250	5,9	1,7 - 1,5 - 1,6
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Sport	65.455	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Business Sport	69.282	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Exclusive	71.356	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Premium	74.554	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E350 Auto Eq-Boost Premium Plus	77.623	1991	IB	153	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,3 - 6,7
Classe E Berlina E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	93.073	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,5	11,5 - 7,1 - 8,7
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Sport	66.407	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Business Sport	71.077	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Premium	74.687	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E350 Eq-Boost Premium Plus	83.977	1991	IB	155	230 (313)	P	250	5,9	9,2 - 5,4 - 6,8
Classe E Coupé E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	94.220	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,4	11,5 - 7,1 - 8,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Sport	67.381	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Business Sport	71.208	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Exclusive	72.611	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Premium	75.992	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E300 de Auto Eq-Power Premium Plus	78.686	1950	PD	44	233 (316)	P	250	6,0	1,8 - 1,6 - 1,7
Classe E Station E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	97.394	2999	IB	203	320 (435)	I	250	4,5	11,6 - 7,3 - 8,9
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Sport	72.860	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Business Sport	77.530	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Premium	81.530	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E350 Auto Eq-Boost Premium Plus	83.800	1991	IB	159	220 (299)	P	250	6,1	9,3 - 5,6 - 7,1
Classe E Cabrio E53 4Matic+ Eq-Boost AMG	100.674	2999	IB	200	320 (435)	I	250	4,4	11,5 - 7,1 - 8,8
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium	80.380	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,8	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	91.930	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,8	10,1 - 6,4 - 7,8
CLS Coupé 53 4Matic+ Eq-Boost AMG	109.510	2999	IB	203	320 (435)	I	250	4,5	11,6 - 7,2 - 8,9
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Sport	77.754	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GLE SUV 450 4Matic Eq-Boost Premium	84.037	2999	IB	190	270 (367)	I	250	5,7	10,5 - 7,0 - 8,3
GT Coupé4 43 4Matic+ Eq-Boost AMG	99.775	2999	IB	209	270 (367)	I	270	4,9	11,7 - 7,7 - 9,1
GT Coupé4 53 4Matic+ Eq-Boost AMG	119.417	2999	IB	209	320 (435)	I	285	4,5	11,7 - 7,7 - 9,1
Classe S Berlina S450 4Matic Eq-Boost Premium	107.190	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina S450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	117.061	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,1 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina S500 Eq-Boost Premium Plus	121.735	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S450 Eq-Boost Premium	107.430	2999	IB	166	286 (389)	P	250	5,1	9,6 - 5,9 - 7,3
Classe S Berlina lunga S450 Eq-Boost Premium Plus	117.300	2999	IB	169	286 (389)	P	250	5,1	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S450 4Matic Eq-Boost Premium	111.330	2999	IB	184	286 (389)	I	250	4,9	10,8 - 6,5 - 8,1
Classe S Berlina lunga S450 4Matic Eq-Boost Premium Plus	121.200	2999	IB	187	286 (389)	I	250	4,9	11,0 - 6,6 - 8,2
Classe S Berlina lunga S500 Eq-Boost Premium Plus	125.970	2999	IB	169	336 (457)	P	250	4,8	9,8 - 6,0 - 7,4
Classe S Berlina lunga S560 e Eq-Power Premium	119.940	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5
Classe S Berlina lunga S560 e Eq-Power Premium Plus	127.180	2996	PB	57	360 (489)	P	250	5,0	2,6 - 2,4 - 2,5

ALIMENTAZIONE
BG Benzina-GPL
BM Benzina-Metano
IB Ibrido Elettrico-Benzina
ID Ibrido Elettrico-Diesel
PB Plug-in Benzina
PD Plug-in Diesel
E Elettrico

TRAZIONE
A Anteriore
P Posteriore
I Integrale permanente
A+P Integrale a inserimento elettronico



LEXUS UX



LEXUS RC



LEXUS ES



MERCEDES CLASSE C STATION



MERCEDES CLASSE C CABRIO



MERCEDES CLASSE E BERLINA



MERCEDES CLASSE E COUPÉ



MERCEDES CLS COUPÉ



Tutti i modelli e gli allestimenti in produzione fanno riferimento ai siti web delle case automobilistiche. Per informazioni su eventuali modelli fuori produzione ancora in vendita rivolgersi alle concessionarie.

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metano: kg/100 km
MINI									
Mini Cooper S E Countryman ALL4	39.100	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
Mini Cooper S E Countryman ALL4 Hype Line	42.700	1499	PB	50	165 (224)	I	198	6,8	2,3 - 2,0 - 2,1
MITSUBISHI									
Space Star 1.0 Bi-Fuel GPL Invite	14.140	999	BG	89	52 (71) / 6000	A	172	13,6	6,3 - 4,7 - 5,4
Space Star 1.0 Bi-Fuel GPL Invite Radio	14.500	999	BG	89	52 (71) / 6000	A	172	13,6	6,3 - 4,7 - 5,4
Space Star 1.0 Bi-Fuel GPL Funky	14.990	999	BG	89	52 (71) / 6000	A	172	13,6	6,3 - 4,7 - 5,4
Space Star 1.0 ClearTec Bi-Fuel GPL Intense Navi	16.800	999	BG	85	52 (71) / 6000	A	172	13,6	5,9 - 4,7 - 5,2
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Inform	22.600	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Inform Plus	23.350	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Insport Navi MGN	26.450	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
ASX 1.6 Bi-Fuel GPL Instyle Navi MGN	28.450	1590	BG	119	86 (117) / 6000	A	183	11,5	9,4 - 6,3 - 7,4
i-MiEV 5p	29.900	-	E	0	49 (67) / 2500	P	130	15,9	-
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL ASG Intense	31.900	1998	BG	157	110 (150) / 6000	A	190	10,6	8,7 - 5,7 - 6,8
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Insport	34.900	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Instyle	37.400	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 2WD Bi-Fuel GPL CVT 5 posti Diamond	39.400	1998	BG	163	110 (150) / 6000	A	192	12,1	8,1 - 6,6 - 7,1
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Insport	37.400	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Instyle	39.900	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.0 4WD Bi-Fuel GPL CVT 7 posti Diamond	41.900	1998	BG	171	110 (150) / 6000	I	190	13,3	8,7 - 6,8 - 7,5
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle SDA	49.900	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Instyle Plus SDA	51.400	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
Outlander 2.4 4WD MIVEC PHEV Diamond SDA	55.400	2360	PB	40	165 (224)	I	170	10,5	1,7 - 1,9 - 1,8
NISSAN									
Juke 1.6 GPL Eco Visia	19.660	1598	BG	118	85 (115) / 6000	A	178	11,0	9,9 - 6,2 - 7,6
Juke 1.6 GPL Eco Acenta	21.210	1598	BG	118	85 (115) / 6000	A	178	11,0	9,9 - 6,2 - 7,6
Leaf 40 kWh Acenta	36.700	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	7,9	0
Leaf 40 kWh N-Connecta	38.275	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	7,9	0
Leaf 40 kWh Tekna	40.130	-	E	0	110 (150) / 9795	A	144	7,9	0
E-NV200 Evalia Evalia 7P	44.300	-	E	0	80 (109) / 3000	A	123	14,0	0
OPEL									
Adam 1.4 87CV GPL Tech Jam	15.700	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Adam 1.4 87CV GPL Tech Glam	16.700	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Adam 1.4 87CV GPL Tech Slam	16.700	1398	BG	108	64 (87) / 6000	A	176	13,2	8,6 - 5,5 - 6,6
Corsa 3p 1.4 GPL Advance	15.500	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 3p 1.4 GPL Black Edition	16.600	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 3p 1.4 GPL Innovation	16.600	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 5p 1.4 GPL Advance	16.250	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 5p 1.4 GPL Black Edition	17.350	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Corsa 5p 1.4 GPL Innovation	17.350	1398	BG	113	66 (90) / 6000	A	175	13,9	9,0 - 5,7 - 6,9
Combo Tour 1.4 Turbo 120CV EcoM Elective	24.050	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	4,3 - 2,6 - 3,2
Combo Tour 1.4 Turbo 120CV EcoM Cosmo	25.550	1368	BM	134	88 (120) / 5000	A	172	12,3	4,3 - 2,6 - 3,2
Astra 5p 1.4 Turbo 110CV EcoM Dynamic	24.400	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	10,9	5,6 - 3,3 - 4,2
Astra 5p 1.4 Turbo 110CV EcoM Innovation	26.050	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	10,9	5,6 - 3,3 - 4,2
Astra Sports Tourer 1.4 Turbo 110CV EcoM Dynamic	25.400	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	12,3	5,6 - 3,3 - 4,2
Astra Sports Tourer 1.4 Turbo 110CV EcoM Innovation	27.050	1364	BM	114	81 (110) / 4000	A	200	12,3	5,6 - 3,3 - 4,2
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Advance	25.450	1364	BG	126	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,8
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Business	26.950	1364	BG	126	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,8
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Innovation	26.950	1364	BG	126	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,8
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Vision	28.150	1364	BG	126	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,8
Mokka X 1.4 Turbo 140CV GPL Tech Ultimate	30.350	1364	BG	126	103 (140) / 4900	A	193	10,2	10,0 - 6,5 - 7,8
PEUGEOT									
iOn Active	28.301	-	E	0	49 (67) / 2500	P	130	15,9	0
PORSCHE									
Cayenne S E-Hybrid	89.701	2995	PB	77	306 (416) / 5500	I	243	5,9	- - 3,3
Cayenne S E-Hybrid Platinum Edition	93.971	2995	PB	77	306 (416) / 5500	I	243	5,9	- - 3,3
Cayenne E-Hybrid	93.402	2995	PB	78	340 (462) / 6500	I	253	5,0	- - 3,4
Panamera 4 E-Hybrid	113.230	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- - 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Sport Turismo	116.158	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	275	4,6	- - 2,5
Panamera 4 E-Hybrid Executive	120.916	2894	PB	56	340 (462) / 6500	I	278	4,6	- - 2,5
Panamera Turbo S E-Hybrid	191.676	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,4	- - 2,9
Panamera Turbo S E-Hybrid Sport Turismo	194.604	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,4	- - 2,9
Panamera Turbo S E-Hybrid Executive	205.462	3996	PB	66	500 (680) / 6000	I	310	3,5	- - 2,9
RENAULT									
Twingo Tce 90 GPL Duel	13.250	898	BG	120	66 (90) / 5500	P	165	12,2	9,6 - 6,1 - 7,4
Twingo Tce 90 GPL Duel2	14.750	898	BG	120	66 (90) / 5500	P	165	12,2	9,6 - 6,1 - 7,4
Twingo Tce 90 GPL La Parisienne	16.900	898	BG	120	66 (90) / 5500	P	165	12,2	9,6 - 6,1 - 7,4
Clio Tce 90 GPL Life	15.400	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Moschino Life	15.950	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Moschino Zen	18.200	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Moschino Intens	19.300	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Clio Tce 90 GPL Business	17.550	898	BG	111	66 (90) / 5750	A	182	12,2	8,8 - 5,9 - 7,0
Zoe R90 41kWh Life	34.100	-	E	0	68 (92)	A	135	13,5	0
Zoe R110 41kWh Intens	36.000	-	E	0	80 (108)	A	135	-	0
Zoe Q90 41kWh Life	34.600	-	E	0	65 (88)	A	135	13,5	0
Zoe Q90 41kWh Intens	36.500	-	E	0	65 (88)	A	135	13,5	0
SKODA									
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Active	12.910	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Ambition	14.090	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Style	14.650	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 3p 1.0 MPI G-Tec Twin Color	14.840	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Active	13.420	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Ambition	14.600	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Style	15.160	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
Citigo 5p 1.0 MPI G-Tec Twin Color	15.350	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	164	16,3	3,6 - 2,5 - 2,9
SMART									
Fortwo EQ Youngster	23.498	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Passion	24.698	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Perfect	26.592	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Prime	26.498	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Fortwo EQ Brabus Style	27.598	-	E	0	60 (82)	P	130	11,5	0
Forfour EQ Youngster	24.048	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Passion	25.401	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Perfect	27.892	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Prime	27.201	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
Forfour EQ Brabus Style	29.048	-	E	0	60 (82)	P	130	12,7	0
SSANGYONG									
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Free	20.900	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Road	22.800	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Dream	24.700	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Juice	26.400	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2

ALIMENTAZIONE
BG Benzina-GPL
BM Benzina-Metano
IB Ibrido Elettrico-Benzina
ID Ibrido Elettrico-Diesel
PB Plug-in Benzina
PD Plug-in Diesel
E Elettrico

TRAZIONE
A Anteriore
P Posteriore
I Integrale permanente
A+P Integrale a inserimento elettronico



MITSUBISHI SPACE STAR



MITSUBISHI OUTLANDER



NISSAN LEAF



OPEL CORSA 5 PORTE



OPEL MOKKA X



PORSCHE PANAMERA



RENAULT CLIO



SKODA CITIGO 5 PORTE



SMART FORFOUR

Marca / Modello / Allestimento

	PREZZO euro	CILINDRATA cm ³	ALIMENTAZIONE	EMISSIONI CO ₂ g/km	POTENZA MAX kw (CV)/giri al min.	TRAZIONE	VELOCITÀ MAX km/h	ACC. 0-100 km/h secondi	CONSUMO URBANO - EXTRAURBANO - MISTO - l/100 km; metano: kg/100 km
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Icon	26.600	1597	BG	166	94 (128) / 6000	A	181	11,2	9,0 - 6,2 - 7,2
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Road	24.700	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Dream	26.600	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Icon	28.500	1597	BG	171	94 (128) / 6000	A	175	11,2	9,3 - 6,4 - 7,5
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Road	26.600	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Dream	28.500	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
Tivoli 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Icon	30.400	1597	BG	176	94 (128) / 6000	I	175	11,2	9,5 - 6,7 - 7,7
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Free	21.700	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Road	23.600	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Dream	25.500	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Icon	27.400	1597	BG	174	94 (128) / 6000	A	178	10,5	9,3 - 6,6 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Road	25.500	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Dream	27.400	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 2WD Benzina-GPL Aut. Icon	29.300	1597	BG	173	94 (128) / 6000	A	172	11,2	9,5 - 6,4 - 7,6
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Road	27.400	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Dream	29.300	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
XLV 1.6 4WD Benzina-GPL Aut. Icon	31.200	1597	BG	179	94 (128) / 6000	I	172	11,2	9,7 - 6,7 - 7,8
Korando 2.0 2WD Benzina-GPL Plus	24.000	1998	BG	195	110 (149) / 6000	A	163	10,0	14,7 - 10,4 - 12,1
Korando 2.0 2WD Benzina-GPL Limited	26.250	1998	BG	195	110 (149) / 6000	A	163	10,0	14,7 - 10,4 - 12,1
Korando 2.0 AWD Benzina-GPL Limited	28.450	1998	BG	192	110 (149) / 6000	I	163	10,0	14,7 - 10,4 - 12,1

ALIMENTAZIONE
BG Benzina-GPL
BM Benzina-Metano
IB Ibrido Elettrico-Benzina
ID Ibrido Elettrico-Diesel
PB Plug-in Benzina
PD Plug-in Diesel
E Elettrico

TRAZIONE
A Anteriore
P Posteriore
I Integrale
A+P Integrale a inserimento elettronico



SSANGYONG TIVOLI



SSANGYONG XLV



SUZUKI IGNIS



SUZUKI SWIFT

SUZUKI									
Celerio 1.0 5p GPL Easy	12.090	998	BG	99	50 (68) / 6000	A	155	14,0	5,1 - 3,7 - 4,3
Celerio 1.0 5p GPL Country	12.890	998	BG	99	50 (68) / 6000	A	155	14,0	5,1 - 3,7 - 4,3
Celerio 1.0 5p GPL Style	13.090	998	BG	99	50 (68) / 6000	A	155	14,0	5,1 - 3,7 - 4,3
Ignis 1.2 DualJet 2WD GPL iCool	15.900	1242	BG	104	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,5 - 4,1 - 4,6
Ignis 1.2 DualJet 2WD GPL iTop	17.650	1242	BG	104	66 (90) / 6000	A	170	13,0	5,5 - 4,1 - 4,6
Ignis 1.2 DualJet 4WD Allgrip GPL iCool	17.400	1242	BG	114	66 (90) / 6000	A	165	13,5	5,9 - 4,5 - 5,0
Ignis 1.2 DualJet 4WD Allgrip GPL iTop	19.150	1242	BG	114	66 (90) / 6000	A	165	13,5	5,9 - 4,5 - 5,0
Ignis 1.2 DualJet 4WD Allgrip GPL iAdventure	20.050	1242	BG	114	66 (90) / 6000	A	165	13,5	5,9 - 4,5 - 5,0
Ignis 1.2 Hybrid 2WD iTop	16.950	1242	IB	97	66 (90) / 6000	A	170	13,0	4,9 - 4,0 - 4,3
Ignis 1.2 Hybrid 4WD Allgrip iTop	18.450	1242	IB	106	66 (90) / 6000	I	165	13,5	5,2 - 4,4 - 4,7
Ignis 1.2 Hybrid 4WD Allgrip iAdventure	19.350	1242	IB	106	66 (90) / 6000	I	165	13,5	5,2 - 4,4 - 4,7
Baleno 1.2 3p VT DualJet GPL B-Easy	15.700	1242	BG	98	66 (90) / 6000	A	180	12,3	5,3 - 3,6 - 4,2
Baleno 1.2 3p VT DualJet GPL B-Cool	16.700	1242	BG	98	66 (90) / 6000	A	180	12,3	5,3 - 3,6 - 4,2
Baleno 1.2 3p VT DualJet GPL B-Top	18.200	1242	BG	98	66 (90) / 6000	A	180	12,3	5,3 - 3,6 - 4,2
Baleno 1.2 Hybrid B-Top	17.600	1242	IB	93	66 (90) / 6000	A	180	12,3	4,7 - 3,6 - 4,0
Swift 1.2 DualJet GPL Easy	15.690	1242	BG	98	66 (90) / 6000	A	180	12,3	5,4 - 3,7 - 4,3
Swift 1.2 DualJet GPL Cool	16.690	1242	BG	98	66 (90) / 6000	A	180	12,3	5,4 - 3,7 - 4,3
Swift 1.0 BoosterJet Hybrid S	18.890	998	IB	97	84 (115) / 5500	A	195	-	4,8 - 4,0 - 4,3
Swift 1.2 Hybrid Top 2WD	17.790	1242	IB	90	68 (92) / 6000	A	180	12,3	4,5 - 3,7 - 4,0
Swift 1.2 Hybrid Top 4WD	19.290	1242	IB	101	68 (92) / 6000	I	170	13,0	4,9 - 4,2 - 4,5

TESLA									
Model 3 Long Range Dual Motor	60.580	-	E	0	-	I	233	4,8	0
Model 3 Performance Dual Motor	70.700	-	E	0	-	I	250	3,5	0
Model S 75D	92.780	-	E	0	236 (322)	I	225	5,4	0
Model S 100D	114.480	-	E	0	310 (422)	I	250	4,4	0
Model S P100D	152.330	-	E	0	345 (469)	I	250	2,7	0
Model X 75D	100.630	-	E	0	244 (332)	I	210	6,2	0
Model X 100D	118.980	-	E	0	310 (422)	I	250	5,0	0
Model X P100D	161.730	-	E	0	345 (469)	I	250	3,1	0



TESLA MODEL X

TOYOTA									
Yaris 5p 1.5 Hybrid Cool	15.200	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Active	16.500	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Y20	22.700	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Y20 Bitone	22.700	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Style	22.700	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Trend White / Blue Edition	23.000	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Yaris 5p 1.5 Hybrid Trend Bronze / Red Edition	23.000	1497	IB	75	74 (100)	A	165	11,8	3,1 - 3,3 - 3,3
Auris 1.8 Hybrid Active	26.000	1798	IB	91	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 3,9
Auris 1.8 Hybrid Black Edition	27.350	1798	IB	91	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 3,9
Auris 1.8 Hybrid Lounge	29.800	1798	IB	91	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 3,9
Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Active	27.000	1798	IB	92	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 4,0
Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Black Edition	28.350	1798	IB	92	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 4,0
Auris Touring Sports 1.8 Hybrid Lounge	30.800	1798	IB	92	100 (136)	A	180	10,9	3,9 - 3,9 - 4,0
CH-R 1.8 HSD Hybrid Active	25.150	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,5 - 4,1 - 3,9
CH-R 1.8 HSD Hybrid Trend	29.900	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,5 - 4,1 - 3,9
CH-R 1.8 HSD Hybrid Lounge	32.750	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,5 - 4,1 - 3,9
CH-R 1.8 HSD Hybrid Style	34.650	1798	IB	86	90 (122)	A	170	11,0	3,5 - 4,1 - 3,9
Prius 1.8 Hybrid Active	29.500	1798	IB	70	90 (122)	A	180	10,6	2,9 - 3,1 - 3,0
Prius 1.8 Hybrid Style	31.200	1798	IB	70	90 (122)	A	180	10,6	2,9 - 3,1 - 3,0
Prius 1.8 Plug-In Hybrid	41.800	1798	PB	22	53 (71)	A	162	11,1	2,9 - 3,1 - 1,0
Prius + 1.8 Hybrid Active	32.900	1798	IB	95	100 (134)	A	165	11,3	4,3 - 4,3 - 4,4
Prius + 1.8 Hybrid Lounge	34.500	1798	IB	95	100 (134)	A	165	11,3	4,3 - 4,3 - 4,4
Prius + 1.8 Hybrid Style	36.200	1798	IB	95	100 (134)	A	165	11,3	4,3 - 4,3 - 4,4
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 2WD Active	34.550	2494	IB	102	160 (218)	A	180	8,4	4,4 - 4,6 - 4,5
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 2WD Style	38.450	2494	IB	105	160 (218)	A	180	8,4	4,7 - 4,8 - 4,6
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 2WD Lounge	40.950	2494	IB	105	160 (218)	A	180	8,4	4,7 - 4,8 - 4,6
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 4WD Active	37.050	2494	IB	100	163 (222)	I	180	8,1	4,4 - 4,6 - 4,5
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 4WD Style	40.950	2494	IB	103	163 (222)	I	180	8,1	4,7 - 4,6 - 4,5
RAV4 2.5 Hybrid E-CVT 4WD Lounge	43.450	2494	IB	103	163 (222)	I	180	8,1	4,7 - 4,6 - 4,5



TOYOTA AURIS TOURING SPORTS



TOYOTA PRIUS +

VOLKSWAGEN									
up! 3p eco up! 1.0 MPI take up!	13.500	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 3p eco up! 1.0 MPI move up!	15.250	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 3p eco up! 1.0 MPI high up!	16.400	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI take up!	14.000	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI move up!	15.750	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
up! 5p eco up! 1.0 MPI high up!	16.900	999	BM	82	50 (68) / 6200	A	165	16,3	3,7 - 2,5 - 2,9
e-up!	27.000	-	E	0	60 (82)	A	130	12,4	-
e-Golf	40.100	-	E	0	100 (136)	A	150	9,6	-



VOLKSWAGEN UP! 5 PORTE

VOLVO									
V60 D6 Twin Engine Plug-In Hybrid R-design	63.720	2400	PB	48	212 (288)	I	230	6,0	- - 1,8
V60 D6 Twin Engine Plug-In Hybrid Inscription	64.290	2400	PB	48	212 (288)	I	230	6,0	- - 1,8
XC60 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid R-design	74.450	1969	PB	49	288 (390)	I	230	5,6	- - 2,1
XC60 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid Inscription	75.950	1969	PB	49	288 (390)	I	230	5,6	- - 2,1
S90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid R-design	76.700	1969	PB	46	300 (407)	I	250	5,5	- - 2,0
S90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid Inscription	77.180	1969	PB	46	300 (407)	I	250	5,5	- - 2,0
V90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid R-design	79.660	1969	PB	46	300 (407)	I	230	5,6	- - 2,0
V90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid Inscription	80.140	1969	PB	46	300 (407)	I	230	5,6	- - 2,0
XC90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid Inscription	86.680	1969	PB	49	303 (407)	I	230	5,6	- - 2,1
XC90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid R-design	86.680	1969	PB	49	303 (407)	I	230	5,6	- - 2,1
XC90 T8 Twin Engine Plug-In Hybrid Excellence	122.870	1969	PB	49	303 (407)	I	230	5,6	- - 2,1




Panorama sui prossimi eventi in programma nel mondo

Fiere, congressi e manifestazioni inerenti al mondo dell'automobile e della mobilità ecologica. Date e sedi potrebbero subire variazioni. Per maggiori info consultare i siti web.

Gennaio

-  28-30/1/2019 **European Gas Conference**
Promoting dialogue between Europe and its main suppliers
Austria, Wien, Marriott Hotel www.europeangas-conference.com
-  29-31/1/2019 **LNG Bunkering Summit 2019**
Netherlands, Amsterdam, Novotel Hotel lngbunkering.iqpc.co.uk

Febbraio

-  12-13/2/2019 **MOVE 2019**
Models, Technology, Sustainability
UK, London, ExCel www.driverless.global/event/move-2019
-  19-20/2/2019 **2nd CWC Japan LNG & Gas Summit**
Japan, Tokyo, Hilton Tokyo Odaiba www.cwcjapanlng.com
-  26-27/2/2019 **3rd Annual LNG USA Summit**
USA, Texas, Houston, JW Marriott Houston Downtown www.lng-usa.com

Marzo

-  3-4/3/2019 **South Asia LPG Summit 2019**
Bangladesh, Dhaka, International Convention City Bashundara www.lpgsummit.com
-  5-7/3/2019 **Futurebuild**
UK, London, ExCel www.futurebuild.co.uk
-  12-13/3/2019 **Recam Central America & The Caribbean's Renewable Energy Congress**
Panama, Panama City, Hilton Panama Hotel www.recamcongress.com




Aprile

-  3-4/4/2019 **LPG Myanmar Summit 2019**
Myanmar, Yangon, Lotte Hotel www.lpgsummit.com/myanmar2019
-  9-12/4/2019 **Expomove**
Mobilità Elettrica & Sostenibile
Italy, Firenze, Fortezza da Basso www.expomove.it

Maggio

-  15-16/5/2019 **5th International Conference & 3rd Expo GNL**
Italy, Napoli, Palazzo dei Congressi, Mostra d'Oltremare www.conferenzagnl.com
-  22-26/5/2019 **Autopromotec 2019**
28° Biennale Internazionale delle Attrezzature e del Postvendita Automobilistico
Italy, Bologna Bologna Fiere www.autopromotec.com

Giugno

-  5-8/6/2019 **Asean Sustainable Energy Week**
Thailand, Bangkok, BITEC www.asew-expo.com
-  5-8/6/2019 **Electric Vehicle Asia 2019**
Thailand, Bangkok, BITEC www.asew-expo.com
-  19-23/6/2019 **Parco Valentino Salone Auto Torino**
Italy, Torino, Parco del Valentino www.parcovalentino.com

AUTOGAS Aitalia



A Roma il più grande murales ecologico d'Europa

Hunting Pollution "a caccia d'inquinamento", è il titolo del murales antimog più grande d'Europa.

L'enorme opera di Street Art Ecologica, a Roma, quartiere Ostiense, ricopre due facciate di un intero palazzo. Un murales di mille metri quadrati realizzato con una pittura anti-inquinamento in grado di ripulire l'aria come un bosco di 30 alberi. Nato da una idea di Yourban2030, non profit al femminile guidata da Veronica De Angelis, l'eco-murales, è stato realizzato dall'artista **Federico Massa**, alias **Iena Cruz**, utilizzando la tecnologia Airlite,

una pittura mangia-smog. Si tratta di una vernice in polvere che, aggiungendo acqua contenente biossido di titanio in grado di attivarsi a contatto con la luce, trasforma agenti inquinanti come ossidi di azoto e zolfo, benzene, formaldeide e monossido di carbonio in molecole di sale. Una vernice in grado di mangiare lo sporco che c'è nell'aria, all'aperto o all'interno di un edificio, depurandola



L'autore Iena Cruz



fino all'88,8%. Altri mille metri quadrati del palazzo, 2 facciate, sono in attesa di un intervento analogo: a lavoro compiuto, sarà attiva una superficie antimog di duemila metri quadrati, equivalente ad un bosco di 60 alberi.

LIBRI di Anna Storari

L'Italia selvaggia

di Elisa Nicoli - Altreconomia Editore

Un'Italia magica e poco conosciuta fatta di montagne, valli, boschi e acque limpide. Luoghi dove si dorme, si mangia e ci si muove secondo i valori del turismo responsabile. Un libro per tutti i piedi sulla wilderness (natura nel suo stato originario, non ancora contaminata da interventi umani che abbiano compromesso la

conservazione delle varie diversità biologiche) in Italia. Camminare in luoghi solitari, tra paesaggi incontaminati e sentieri silenziosi. Attraverso il ritorno alla natura, questa guida invita a guardare il nostro paesaggio interiore. E se è vero che la wilderness è anche uno stato d'animo, questo libro ci dispone a sperimentarlo.



Bowland: da Teheran a X-Factor



Le nostre case sono piene di potenziali strumenti con cui creare musica. I **Bowland**, trio composto da due ragazzi e una ragazza di Teheran, hanno portato un sound semplice,

sensuale, live electronic utilizzando strumenti "inusuali". Suonano una musica elettronica occidentale con un sapore mediorientale e creano la loro musica artigianale, con sonorità

ricreate con strumentazioni rudimentali, come il *grinder* (macina erba) per ottenere un suono metallico e ritmato. I più curiosi potranno comporre armonie con oggetti di uso

quotidiano grazie a Mooges, app creata da Bruno Zamborlin: trasforma e reinventa le proprietà acustiche degli oggetti permettendo di creare musica con qualsiasi cosa si abbia intorno.

CINEMA di Cristina Polga



20mila anni fa durante l'ultima Era glaciale, un giovane uomo delle caverne (*Kodi Smit-McPhee*), rimane ferito durante una battuta di caccia.

I compagni lo credono morto e si

ritrova sperduto nella natura ostile e selvaggia. Grazie ai preziosi insegnamenti del padre riesce a difendersi da un attacco di lupi e a ferire il più ostinato che viene abbandonato dal resto del branco.

L'animale e l'uomo condividono lo stesso destino. Impareranno a fare affidamento l'uno sull'altro per superare ostacoli e sfide impossibili che incontreranno cercando la strada di casa.

Alpha

Un'amicizia forte come la vita

di Albert Hughes

Twingo, design ad energia pulita

Piccola fuori, ma stilosa all'interno, l'icona delle **citycar Renault** è stata completamente riprogettata. Con una lunghezza di 3,59 m, un raggio di sterzata di 4,3 m, **radar** e **telecamera** di parcheggio e il motore posteriore, Renault **Twingo** è agile



e compatta, perfetta per la città. Dotata del **R-LINK Evolution** e di

uno schermo **touch** ben progettato è sempre connessa: navigatore TomTom integrato con info traffico in tempo reale, telefonia vivavoce **Bluetooth**, sincronizzazione della rubrica all'ingresso nel veicolo, comandi al volante, riconoscimento vocale, prese **USB** e **jack** e la possibilità (da fermo) di guardare foto e filmati.



Ma è anche potente ed efficiente con il nuovo motore Turbo GPL TCe da 90 cavalli con dispositivo **Start&Stop**. **Prestazioni brillanti** (165 Km/h e da 0 a 100 Km/h in 12,2") e consumi ed emissioni contenuti (7,4 l/100Km in ciclo misto e 120 gCO₂/Km), coniugano perfettamente la potenza del turbo e il **risparmio del GPL** assicurando riprese vivaci fin dai bassi regimi. Ottima la **sicurezza**. Oltre agli airbag frontali e laterali, ABS ed ESC (controllo della stabilità), Twingo dispone del dispositivo antisuperamento involontario della carreggiata, fari diurni LED e fendinebbia, controllo della pressione degli pneumatici e attacchi Isofix. Renault Twingo GPL è proposta in 3 allestimenti: **Duel** (13.250 euro chiavi in mano, IPT esclusa), **Duel2** (14.750) e **La Parisienne** (16.900).

SPORT di Massimiliano Filosto

Il 2019 si apre all'insegna dell'eco-sostenibilità per **La Sportiva**, azienda trentina **leader mondiale** nel settore **calzature** e **abbigliamento sportivo outdoor**, con soluzioni e materiali concepiti per contenere al minimo l'impatto ambientale e dare un segno ancora più forte dell'impegno verso lo sviluppo sostenibile. Alla fiera **ISPO** di **Monaco**, La Sportiva ufficializza l'entrata

nell'organizzazione no-profit internazionale **1% For the Planet** i cui membri contribuiscono destinando almeno l'1% del proprio fatturato annuale a progetti di sostenibilità ambientale.

La nuova linea d'abbigliamento **Ski-Tour** è composta anche da capi realizzati totalmente o parzialmente con tessuti ed imbottiture ottenute dall'utilizzo del poliestere certificato **RePET®**, cioè derivante dal **riciclo** di bottiglie di plastica a fine vita, emettendo così circa il **54% di CO₂ in meno** rispetto all'uso di fibre tradizionali, garantendo comunque durabilità e qualità.

È il caso dei prodotti **Zeal JKT**, **Inversion Primaloft Vest**, **Meridian Primaloft JKT**, **Phase Down JKT** e **Faster Primaloft JKT**, tutti capi con l'innovativa imbottitura **Primaloft® Silver Active Eco Insulation** prodotta utilizzando fibre ottenute dal riciclo della plastica e il **Polygiene® Treatment**, trattamento anti-odore ed **anti-batterico** che permette di indossare molto più a lungo i capi consentendo meno lavaggi e quindi un minor impatto ambientale.

La nuova collezione di scarponi tecnici per la risalita (**skialp**) si avvale dello **Skorpius CR**, con scafo e gambetto nell'innovativo ed eco-compatibile materiale **Pebax® Rnew® Bio-based**, polimero ottenuto dalle **piante di olio di ricino**.

La Sportiva for the planet

UNA MARCIA IN PIÙ PER LA TUA AUTO.

Impianti **GPL e Metano?**
Scegli le soluzioni della rete

PUNTO GAS

■ Impianti GPL e Metano per auto

- **BRC gas service**
- Impianti GPL e Metano su motori Diesel
- Ganci traino rimorchi

■ Centri specializzati aria condizionata

- Revisione periodica bombole metano
- Magazzino fiduciario GFBM



Rivenditori esclusivi



Rivenditori autorizzati

SOSTITUZIONE DECENNALE SERBATOI GPL

- > Dimensioni come l'originale
- > **Più sicurezza**
- > Spessore rinforzato delle lamiere



☎ 392.9580992
www.puntogas.it
info@puntogas.it

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

Non rimanere a piedi.



Per le feste regalati una
ruota di scorta **slime**

In caso di foratura del pneumatico,
ripari, gonfi e riparti
in pochi minuti!



PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

Numero Verde
800 904 961

WWW.SLIME.IT



Per la tua auto

Scegli un impianto a gas BRC!



Qualunque sia la tua passione, gli impianti a GAS BRC sono dedicati a te: che ami la natura, che ami risparmiare, che ami la guida performante. BRC mette a tua disposizione la grande esperienza maturata nel settore corse e il nuovo sistema SDI per convertire a gas la tua auto a iniezione diretta!

Rivolgiti all'officina BRC GAS SERVICE più vicina per ottenere tutte le informazioni sulla qualità e sulla sicurezza dei nostri impianti.

**ECOLOGIA, RISPARMIO, AFFIDABILITÀ E PRESTAZIONI.
DAI GAS ALLA TUA PASSIONE!**



www.brc.it

