

EcoMobile

Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile

2022 n. 150

GENNAIO-FEBBRAIO

Anno XXVIII n. 150 (1/2022) - € 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.



2724-3761

A T U T T O G A S NEWS



**BRC
E KIA,
25 ANNI**

**2035:
STOP AI
PISTONI?**

**POSTE, 300
PORTER PIAGGIO
A METANO**

**NO INCENTIVI.
IL CIRCOLANTE
INVECCHIA**

Ue, gas e nucleare?

TOYOTA RAV4 HYBRID GPL



Minicar Elettrica ZD DS2 OWL



Magazine of Ecological and Sustainable Mobility • nr. 150 • January-February 2022

Inside: EU, gas and nuclear? • BRC and Kia, 25 years of partnership • 2035: no more pistons? • Post offices, 300 CNG Piaggio Porters • No incentives. Current circulation is aging

ALTERNATIVE
FUEL SYSTEMS

Prins

**Leader mondiale nei sistemi
di carburanti alternativi**



**Comincia a risparmiare
guidando a GPL!**



Contattaci:
Westport Fuel Systems Netherlands
info.prins@wfsinc.com

Calcola il risparmio su
<https://it.prins-afs.com>



EcoMobile
A TUTTO GAS NEWS

Rivista della Mobilità
Ecologica e Sostenibile

Anno XXVIII n. 150 (1/2022)
GENNAIO-FEBBRAIO 2022

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



CONFINDUSTRIA

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

SEGRETERIA DI REDAZIONE Anna Storari - info@ecomobile.it

COLLABORATORI Maria Chiara Amadori - Augusta Bruni

Stefano Panzeri - Alessia Ruggeri

CONTRIBUTI FOTOGRAFICI 123RF - Ingram

ART DIRECTOR Franco Rosi

GRAFICA Massimiliano Filosto - copygraf.bologna@yahoo.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

COMMERCIALE Tania Giannerini - commerciale@centrostampaemedia.it

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

ABBONAMENTI Telefonare allo 051.247426 (lun-ven ore 9-13 e 14-17) o fa-

zare i propri dati allo 051.247275 o via 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° 50227 intestato a

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

Banca d'appoggio: BANCO BPM. AG. 14 - BOLOGNA

ABI 05034 - CAB 02410 - CIN A - IBAN IT66A0503402410000000050227

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 editate 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.

| | |
|-----------|---|
| 5 | LA FOTO Rov Concept a idrogeno |
| 7 | EDITORIALE Il dizionario della transizione |
| 8 | FLASH NEWS Idrogeno: il Gruppo Landi Renzo spinge sull'acceleratore GNL: Edison e Iveco per la sostenibilità Biometano: accordo Snam e Asja Ambiente Italia Panda miglior auto da flotta a GPL Barolo a emissioni zero Biometano, verso il nuovo decreto |
| 12 | AUTO NOVITÀ Mazda2 Hybrid Suzuki S-Cross Hybrid Peugeot e-Expert Hydrogen Renault Megane E-Tech 100% Electric BRC amplia la gamma GPL Seat Ibiza Reference e FR metano |
| 15 | POLITICA Auto zero incentivi |
| 16 | MERCATO Auto 2021 in rosso, ma alternative al 50% |
| 18 | AMBIENTE 2035, stop ai motori a combustione interna? |
| 20 | ENERGIA Tassonomia UE: il nodo nucleare e gas |
| 22 | FLOTTE Piaggio Porter a metano per Poste Italiane |
| 24 | TRASPORTI Autogas Italia, 100 bus diesel gas |
| 26 | AZIENDE Kia Italia e BRC Gas Equipment, 25 anni insieme |
| 28 | INNOVAZIONE DrossOne V2G Parking: dai veicoli elettrici un aiuto alla rete |
| 30 | FIERE Oil&nonOil: Fit for 55 sia neutrale, valorizzare le fonti nazionali |
| 32 | CONVEGNI Assogasmetano: Zero Emission Vehicle ai veicoli a biometano |
| 34 | DISTRIBUZIONE Le eSolutions per la transizione elettrica |
| 36 | MOBILITÀ ZD DS2, un gufo da città |
| 38 | EVENTI ECOdolomitesGT 2021, in gara le ecologiche |
| 40 | PERSONE Dante Natali – Evoluzione del gas naturale autotrazione |
| 41 | INCENTIVI 100 milioni per veicoli ecologici e rinnovo mezzi pesanti |
| 42 | IN PROVA Rav4, con Autogas è ancora più green |
| 47 | SICUREZZA Frenata automatica di emergenza l'Adas più apprezzato |
| 48 | LIBRI La fiaba nucleare dell'uomo bambino |
| 48 | MUSICA Jova Beach Party 2022 |
| 49 | CINEMA La Crociata |
| 49 | SPORT Sci ad alta efficienza energetica |
| 50 | INCONTRIAMOCI MIMO Milano Monza Motor Show 16-19 giugno 2022 |

SVUOTA IN TUTTA SICUREZZA I SERBATOI GPL.

CERTIFICATA
ATEX



recGas



NOVITÀ

**Oltre 500 officine in Italia
utilizzano REC GAS!**

REC GAS è il sistema di **NUOVA GENERAZIONE** che consente lo **svuotamento e la messa in sicurezza dei serbatoi GPL**. Lo svuotamento viene effettuato mediante una pompa pneumatica che permette di trasferire il GPL esistente nel serbatoio in bombole di stoccaggio esterno al veicolo e riutilizzo dello stesso GPL a mezzo di una pistola di erogazione. **Il tutto nella massima sicurezza.** Certificato ATEX.

Possibilità di bonificare i serbatoi svuotati con azoto e renderli così idonei allo smaltimento.

Consegne, formazione ed assistenza in tutta Italia attraverso una rete di rivenditori autorizzati e certificati.

DISPONIBILITÀ DI UNA VASTA GAMMA DI ACCESSORI CONSULTABILE SUL NOSTRO SITO

Numero Verde

800 904 961

www.puntogas.it · info@puntogas.it

Via Cancelliera, 11/C - 00041 Albano Laziale RM
Tel. +39.06.788.511.82

Distributore esclusivo

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

ROV CONCEPT HYDROGEN FUELED

*Rov by Lexus made its debut at the Tokyo Auto Salon 2022 (January 14th-16th). It is a very particular concept car that aims to offer a fun driving life style while living in harmony with nature. The **Recreational Off Highway Vehicle** takes an additional step forward in those places where even the off road vehicles can go. Its distinctive sign is its **hydrogen** traction (the first for Lexus). The 3-cylinder motor stores 1 liter of compressed hydrogen in a high pressure tank and it injects it directly through its injectors. The result is an environmentally friendly engine that produces **high torque** and delivers stimuli and sensations from the sound and vibrations of a motor vehicle. Engine oil consumption is minimized.*

**ROV CONCEPT A IDROGENO**

Debutto al **Tokyo Auto Salon 2022** (14-16 gennaio) per la **Rov** di **Lexus**, concept car del tutto particolare che *mira a offrire uno stile di vita automobilistico divertente pur vivendo in armonia con la natura.*

*Il Recreational Off Highway Vehicle, **veicolo fuoristrada ricreativo**, fa un ulteriore passo avanti nei luoghi in cui nemmeno i veicoli fuoristrada possono andare. Segni particolari, è il primo veicolo Lexus con trazione a **idrogeno**. Il motore 3 cilindri in linea da 1 litro immagazzina l'idrogeno compresso in un serbatoio ad alta pressione e lo inietta tramite iniettori diretti. Il risultato è un motore ecologico che produce una **coppia elevata** e fornisce stimoli e sensazioni provenienti dal suono e dalle vibrazioni di un veicolo a motore. Il consumo di olio motore è ridotto al minimo.*

autopromotec 2022



www.autopromotec.com

29^a BIENNALE INTERNAZIONALE DELLE
ATTREZZATURE E DELL'AFTERMARKET
AUTOMOBILISTICO

25-28 Maggio 2022
Bologna, Italia



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

Promosso da



Membro di



Organizzato da



In collaborazione con



Con il sostegno di



Ci stiamo abituando a usare parole e **acronimi nuovi**, che fino a qualche tempo fa ci sembravano difficili da calare nella realtà. A partire da **resilienza**, entrata nel lessico quotidiano praticamente con la pandemia fino a dare il nome al piano da **200 miliardi** per uscire dalla crisi: il Pnrr, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

E **neutralità tecnologica**, da molti richiesta per dare a ogni risorsa la possibilità di dispiegare le sue **risorse potenziali** senza preconcetti. La sentiamo invocare spesso nel settore della mobilità, per stigmatizzare ed evidenziare la tendenza ad accelerare il percorso della propulsione elettrica

prima che tecnologie e infrastrutture siano all'altezza della situazione, a discapito dell'attuale assetto del mercato (e del mondo produttivo), nonché delle altre propulsioni alternative.

Poi **economia circolare**, modello di produzione e consumo che implica **condivisione**, prestito, **riutilizzo**, riparazione, ricondizionamento e **riciclo** dei materiali e prodotti esistenti il più a lungo possibile. Si estende il ciclo di vita dei prodotti, contribuendo a **ridurre i rifiuti** al minimo. Quando il prodotto termina la sua funzione, i materiali di cui è composto vengono infatti reintrodotti nel ciclo economico. Il riutilizzo nell'iter produttivo genera ulteriore valore. Parlando di energia, è il caso del

biogas e del **biometano**, esempi perfetti. Ed ecco il **life cycle assessment**, **valutazione del ciclo di vita**. Si parla per quantificare le emissioni di un veicolo, di metodo *well-to-wheel*, cioè *dal pozzo alla ruota*. È opportuno invece basarsi sul calcolo delle **emissioni complessive** di gas-serra nelle diverse fasi di produzione, utilizzo e smaltimento delle vetture e dei loro componenti, nonché dei carburanti e delle propulsioni utilizzati, più realistico per valutare il **reale impatto** ambientale di un veicolo. Fondamentale per non discriminare l'automobile come la conosciamo, nel **percorso di transizione** che ci porterà alle **emissioni zero**, che si prospetta ancora lungo. ■

Il dizionario della transizione

di **Monica Dall'Olio**

Impianto di produzione biogas, Az Agr Carioni, Trescore Cremasco (Cr) – Foto Ies Biogas

Bio gas production plant, Az Agr Carioni, Trescore Cremasco (Cr) – Photo of Ies Biogas

The transition dictionary

We are getting used to new words and acronyms, which until recently seemed difficult to put into reality. Starting with resilience, which entered the daily lexicon practically with the pandemic up to giving the name to the 200 billion plan to get out of the crisis: the Pnrr, the National Recovery and Resilience Plan. And technological neutrality, requested by many to give each resource the opportunity to deploy its potential resources without preconceptions. We often hear it spoken in the mobility sector, to stigmatize and highlight the tendency to accelerate the path of electric propulsion before technologies and infrastructures are up to the situation, to the detriment of the current market structure (and of the production world), as well as of the other alternative propulsion. Then circular economy, a production and consumption model that involves sharing, lending, reusing, repairing, reconditioning and recycling of the existing materials and products for as long as possible. It extends the life cycle of products, helping to reduce waste to a minimum. When the product ends its function, the materials it is made of are in fact reintroduced into the economic cycle. Reuse in the production process generates additional value. Speaking of energy, this is the case with bio gas and bio methane, the perfect examples. Another concept is the life cycle assessment. We often talk about vehicles gas emission, or of the well-to-wheel method. Instead, it is advisable to rely on the calculation of the overall emissions of greenhouse gases during the various stages of production, use and disposal of the cars and their components, as well as the fuels and propulsion used. This is way more realistic when we wish to assess the real environmental impact of a vehicle. Fundamental to not discriminate the car as we know it, in the transition path that will lead us to zero emissions, which is still a long one. ■

Idrogeno: il Gruppo Landi Renzo spinge sull'acceleratore

Safe, società del Gruppo **Safe&Cec** controllato da **Landi Renzo**, ha siglato il 18 gennaio l'acquisizione del 90% del capitale sociale di **Idro Meccanica**, azienda attiva nella produzione di tecnologie e sistemi innovativi per la compressione di idrogeno, biometano e gas naturale. Il restante 10% del capitale sociale di Idro Meccanica sarà trasferito a Safe (azienda tecnologica che fornisce soluzioni di compres-



idro meccanica

sione/decompressione del gas naturale, biometano e idrogeno nel settore automotive, industriale e commerciale) una volta ottenute le necessarie

autorizzazioni alla vendita da parte di un socio.

Con un fatturato 2021 di circa 6,5 milioni di euro, di cui oltre il 40% derivante dalla vendita di applicazioni per l'idrogeno, Idro Meccanica è specializzata nei compressori a tecnologia meccanico-idraulica per il biometano e l'idrogeno, con un parco compressori idrogeno installato di circa 150 unità e prodotti e applicazioni adatti a gestire la compressione dell'idrogeno fino a 700 bar.

Cristiano Musi, amministratore delegato Gruppo Landi Renzo: *Siamo molto soddisfatti dell'operazione e di accogliere nel nostro Gruppo Idro Meccanica,*

che porta in dote una gamma di prodotti molto innovativa e apprezzata dal mercato, oltre ad una squadra di professionisti di grande valore sulla quale puntiamo molto. Questa operazione si aggiunge all'acquisizione di Metatron, consentendo al nostro Gruppo di diventare un player di riferimento nella compressione dell'idrogeno, un settore in cui crediamo e dove ci aspettiamo una crescita significativa degli investimenti nei prossimi anni. È inoltre conferma della nostra volontà di essere leader nella catena del valore del biometano e dell'idrogeno, due "fonti energetiche" pulite e in grande crescita, che avranno un ruolo fondamentale nella transizione energetica del futuro.



Compressore per idrogeno Idro Meccanica. Il primo risale al 1996.

GNL: Edison e Iveco per la sostenibilità

Iveco S-Way vanta un'autonomia eccezionale di 1.600 km nella versione LNG.



Edison e **Iveco** hanno firmato un Memorandum of Understanding (MoU) per accelerare lo **sviluppo della mobilità sostenibile** a gas e facilitare la

penetrazione del gas naturale liquefatto (GNL) nel settore trasporto stradale in Italia. L'intesa si fonda sul riconoscimento del ruolo cardine che la **G-Mobility** (la mobilità a GNL e a gas naturale compresso, **CNG**) svolge nel processo di **decarbonizzazione** e fa leva sulla posizione che i due gruppi ricoprono nella sfida della transizione energetica: Edison quale operatore verticalmente integrato su tutta la catena del valore GNL e impegnato nello **sviluppo dei green gas** e Iveco quale leader per la produzione di veicoli commerciali a gas naturale.

Unendo le forze e facendo

*sistema con un gruppo importante non solo in Italia, ma a livello internazionale come Iveco, imprimiamo un'ulteriore accelerazione alla **conversione delle flotte** e alla transizione energetica, ha dichiarato **Nicola Monti**, amministratore delegato di Edison.*

Gerrit Marx, Ceo **Iveco Group**, ha aggiunto: *La mobilità a gas naturale ha un ruolo fondamentale nel nostro presente e nel nostro futuro. È un primo, ma importantissimo passo verso la decarbonizzazione del settore trasporti. I nostri sforzi pionieristici in questo campo hanno dato effettivi risultati: oggi siamo **leader** di mercato con il **55%** di quota in **Europa** nel settore dei veicoli alimentati a GNL. In quest'ottica, la collaborazione darà un ulteriore impulso alla **mobilità sostenibile**, rafforzato anche dalla progressiva introduzione del **biometano** nel piano di sviluppo del progetto.*

Snam, attraverso la controllata Snam4Environment attiva nel settore del **biometano** e dell'**economia circolare**, ha sottoscritto un accordo con **Asja Ambiente Italia**, produzione di energia verde da **biogas, biometano, eolico e fotovoltaico**, per l'acquisizione di un portafoglio di impianti e progetti di sviluppo nel settore del trattamento della **Forsu** (frazione organica dei rifiuti solidi urbani) e produzione di biometano.

L'operazione riguarda, nella prima fase, l'acquisizione di **quattro** società detentrici di altrettanti impianti in esercizio di recente costruzione con previsione di vita utile di circa 20 anni situati in **Liguria, Lazio e Umbria**, e l'ingresso in una società titolare di un impianto in costruzione e di uno in sviluppo in **Sicilia**, per una capacità totale di circa **8,5 MW** di cui 6 MW in esercizio per un *enterprise value* di circa **100 milioni**.

L'accordo prevede inoltre che Snam, al verificarsi di certe

Biometano: accordo Snam e Asja Ambiente Italia



Impianto per la produzione di biometano Asja Ambiente Italia di Foligno.

condizioni, rilevi nel tempo da Asja ulteriori **cinque** società, proprietarie di altrettanti impianti dalla capacità totale di circa **16 MW**, due dei quali in costruzione in **Piemonte e Lombardia**, e tre

in via di autorizzazione in **Sicilia**. Il perfezionamento dell'operazione avverrà nel corso dei prossimi cinque anni, in relazione allo stato di sviluppo dei diversi progetti, la cui

costruzione sarà a cura di Asja. L'accordo riguarda anche il personale specializzato nella gestione operativa e nella supervisione degli impianti che saranno oggetto di acquisizione.

Panda miglior auto da flotta a GPL

La mitica **Panda**, sul mercato da ben **41 anni** e già identificata come l'auto preferita degli italiani (e la **più venduta!**), si è aggiudicata il titolo di **Miglior auto da flotta a GPL**, attribuito nell'ambito dell'edizione 2021 di **Mission Fleet Awards**.

Mai come quest'anno – sottolinea la casa auto – uno dei principali punti d'interesse è rappresentato dalla sostenibilità, e in uno scenario di mercato che va virando verso l'elettrificazione le alimentazioni alternative continuano a rappresentare una

scelta virtuosa ed ecocompatibile. E non a caso, la versione a GPL rappresenta quasi il **10%** del totale delle Panda vendute nel 2021 a noleggiatori, piccole e medie imprese e liberi professionisti. Come per il resto della gamma

(amplissima: trazioni **4x2** e **4x4**; propulsori: benzina 4x4, **mild hybrid, metano e GPL**), anche Panda **1.2 Fire 69 CV Easypower** adotta un propulsore omologato **Euro6D-Final**. Questa motorizzazione è disponibile su un completo

ventaglio di allestimenti, in una gamma che è stata di recente rinnovata anche dal punto di vista tecnologico con l'introduzione della radio touchscreen da **7"** con funzionalità **Apple CarPlay™ / Android Auto™**: **Panda, City Life, Sport e Cross**.

A conferma della vocazione ecologica del modello, una curiosità: la Cross vanta l'innovativa plancia "woody" realizzata con scarti di legno riprocessati e i nuovi sedili in speciale tessuto **eco-friendly**, ottenuto con almeno il **37%** di plastica riciclata.



Barolo a emissioni zero

I vigneti certificati a biologico di Fontanafredda, nelle Langhe, produrranno il primo **Barolo emissioni zero** al mondo. Obiettivo possibile anche grazie all'ausilio del prototipo di trattore **New Holland** con motore **FPT Industrial** – l'**F28 Natural Gas** – alimentato a **biometano**. L'ecologico carburante è ottenuto tramite il processo di digestione anaerobica di residui agricoli, per promuovere un'**economia circolare**. La missione di Fontanafredda è creare un processo di produzione a **basso impatto** ambientale, dall'inizio alla fine. L'unico tassello mancante era un trattore a emissioni zero che potesse adattarsi agli spazi disponibili tra i filari dei vigneti.



Il motore F28 NG da 4 cilindri e 2,8 litri di cilindrata che equipaggia il cingolato New

Holland per Fontanafredda, sviluppa una potenza di 75 cavalli e una coppia massima di

350 Nm. Molto più silenzioso di un diesel, ne mantiene le prestazioni.

Biometano, verso il nuovo decreto

Dopo l'approvazione del **Consiglio dei Ministri** del Decreto Legislativo che recepisce la direttiva **Ue RED II** sulla promozione dell'uso di fonti rinnovabili (in vigore dal 15 dicembre), il 17 novembre è stato notificato alla **Commissione Europea** il nuovo **decreto**

Biometano che sostituirà il DM 2 marzo 2018, pietra miliare per il settore. Messo a punto dal **Mite**, ministero della **Transizione Ecologica**, coordinerà i nuovi sistemi di **incentivazione** del biometano con i contributi del **Pnrr** (Piano Nazionale di Ripresa

e Resilienza) per la realizzazione di **nuovi impianti** e la **riconversione** degli impianti agricoli di biogas con i contributi per la realizzazione di interventi di **agricoltura circolare**. Ma il punto d'arrivo pare ancora lontano: in seguito agli appelli degli operatori del

settore del recupero di rifiuti organici da raccolta differenziata (**Forsu**), che si ritengono penalizzati dall'attuale testo, il Governo comunica di aver avviato un "supplemento di valutazione". Il Pnrr destina allo sviluppo del biometano **1,92 miliardi** di euro.



VUOI DIVENTARE
UN'OFFICINA AUTORIZZATA
ECO WORLD GAS?



SIAMO SPECIALIZZATI IN SISTEMI DI
CONVERSIONE DEI MOTORI DIESEL E BENZINA
A GPL E METANO

www.gaseco.it

Distributore ufficiale ed esclusivo
per il territorio italiano di **Stag
Autogas System**, azienda leader a
livello mondiale nel settore dei
carburanti alternativi

Stag è anche **Stag Diesel**: Veicoli
commerciali, Suv, Camper, Compattatori,
Bus, Macchine movimento terra,
Trasporto pesante, Trattori agricoli,
Motori statici



ECO WORLD GAS S.r.l.

Sede Legale: Viale Armando Diaz, 36—52037 Sansepolcro (AR)

Sede Operativa: Via Senese Aretina, 300—52037 Sansepolcro (AR)

Tel. e Fax +39 0575 720316—info@gaseco.it

REA AR-171088 P.Iva 02229070517

Mazda2 Hybrid

Costruita in collaborazione con **Toyota**, è in vendita dalla primavera 2022. Unisce l'azione di un benzina 3 cilindri **1.490 cc** e di un elettrico per un totale di **116 CV**. Scatta da 0 a 100 km/h in **9,7"** con **175 km/h**. Nel combinato WLTP consuma **3,8-4 l/100 km** emettendo **87-93 g/km** di CO₂ (in base all'adozione di cerchi da 16" o 15"). All'avvio passa automaticamente in

modalità EV a **zero emissioni**. L'erogazione della potenza viene ripartita tra motore termico ed elettrico. In fase di decelerazione e frenata l'energia cinetica viene immagazzinata nella batteria, che non deve essere ricaricata in colonnina. 3 allestimenti, **Pure, Agile e Select**, tutti con una ricca dotazione: il primo (a partire da 20.300 euro) offre di serie cerchi in acciaio da 15", fari



alogeni, luci posteriori a LED, volante multifunzione, strumentazione analogica con computer di bordo 4,2", monitor centrale touch 7" con Android Auto ed Apple CarPlay, climatizzatore automatico, sensore luci, cruise control adattivo, riconoscimento della segnaletica stradale, mantenimento della carreggiata e abbaglianti automatici; Agile (**22.350 euro**) aggiunge cerchi in lega, volante e pomello del cambio in pelle, radio DAB a 6

vie, smart key, monitor da 8", specchietto retrovisore interno fotosensibile, videocamera e alzacristalli elettrici posteriori; infine Select (**25.900 euro**) monta cerchi in lega da 16", luci full LED, sedili sportivi, strumentazione digitale, climatizzatore automatico bi-zona, caricabatterie wireless per smartphone, sensori di parcheggio anteriori e posteriori, frenata automatica d'emergenza e sistema di monitoraggio posteriori.

S-Cross Hybrid

Disponibile presso le concessionarie e on line la **Suzuki S-Cross Hybrid**. Lunga **430 cm**, ospita comodamente 5 adulti, bagagliaio da **430 litri** e tetto apribile panoramico. Motore **1.4 Boosterjet** con sistema **ibrido Suzuki 48 V (mild-hybrid)** che può ridurre il consumo di carburante garantendo supporto all'erogazione di coppia

attraverso un motore elettrico da **10 kW**. Quando rileva la **richiesta di potenza**, il sistema di compensazione della coppia e il **torque boost** aumentano risposta, fluidità e accelerazione. Si può scegliere il cambio manuale **sei marce** o **automatico con convertitore di coppia** sei rapporti. Trasmissione a due opzioni: trazione



anteriore e **4x4 AllGrip Select**, con albero di trasmissione all'asse posteriore, a cui viene trasmessa coppia tramite **giunto idraulico a controllo elettronico**, che offre **quattro** modalità: **Auto, Sport, Snow e Lock**. La centralina elettronica adatta la quantità di coppia da trasferire alle ruote posteriori e dialoga con sistema **ESP**, gestione motore e gli altri sistemi di bordo per garantire la migliore efficienza. Due allestimenti; **Top+** e **Starview**: il

primo solo con **cambio manuale**, ordinabile 2WD o a trazione integrale; il secondo è solo con **cambio automatico**, ordinabile **2WD** o **4x4 Allgrip**. I prezzi partono da **28.890 euro** per la versione Top+ 2WD MT e arrivano, con un gap di 2.300 euro, a **33.690 euro** per la versione Starview 4WD AT. Oltre all'acquisto classico l'auto si può anche guidare con la formula del **Noleggio a Lungo Termine Suzuki Rent** e il finanziamento **Suzuki Solutions**.

Peugeot e-Expert Hydrogen

Il **primo** veicolo a idrogeno di produzione **Peugeot** e simbolo della strategia **Extended Power of Choice** del marchio di Stel-

antis è in produzione dal 13/12/2021. La casa del Leone è tra i primi costruttori ad offrire oltre alle versioni con



motore a combustione interna 100% elettrica una variante con celle a combustibile idrogeno nel segmento veicoli commerciali. Il **mid-power plug-in hydrogen fuel cell electric**, nel vano motore e nel sottoscoocca, è costituito da una cella a combustibile che produce l'energia elettrica necessaria per la propulsione del veicolo grazie all'idrogeno presente nel serbatoio e una **batteria 10,5 kWh ricaricabile agli ioni di litio ad alto voltaggio** che può essere ricaricata tramite la rete elettrica e alimentare anche il

motore elettrico in determinate condizioni di guida. Il veicolo si distingue per la sua capacità di coprire tutte le distanze senza produrre emissioni di CO₂, di fare il pieno di idrogeno in appena tre minuti per **oltre 400 km di autonomia nel ciclo WLTP** (in fase di omologazione). Da notare: presa di ricarica batteria ad alto voltaggio, due lunghezze disponibili (**Standard e Long**), volume di carico fino a 6,1 m³, carico utile fino a 1000 kg, capacità di traino 1000 kg e velocità max 130 km/h.

Megane E-Tech 100% Electric

Nasce sulla piattaforma **Cfm-Ev** dedicata ai veicoli elettrici dell'alleanza **Nissan-Renault**. Conta su **due batterie**: quella da **40 kWh** è abbinata al motore elettrico da **130 Cv** e consente una doppia modalità di ricarica, sia in corrente alternata fino a **22 kW** che in corrente continua fino a **85 kW**; la batteria da **60 kWh**

supporta il motore elettrico da **220 Cv**, con ricarica di serie in **AC** fino a **22 kW** e **DC** fino a **130 kW**. Tre allestimenti: **Equilibre**, **Techno** e **Iconic** con prezzi di partenza rispettivamente da 37.100, 40.100 e 43.100 per la versione da 130 Cv, mentre la 220 Cv parte da 41.700 per la Equilibre, con i due allestimenti



superiori in vendita a 44.700 euro per la Techno e 47.100 per la Iconic. Gli ordini sono aperti in Italia dal 16 dicembre per le versioni con batteria da 60 kWh. La Techno da 44.700 euro è disponibile con finanziamento Valore Futuro Renault da 289 euro al mese. La Megane elettrica beneficia di una garanzia di 2 anni per il veicolo (con assistenza 24/24, 7/7) e di **8 anni** (o **160.000 km**) per la batteria, inclusi i servizi di assistenza se si dovesse rimanere

a secco d'energia. Renault offre anche il **Mobilize Charge Pass**, soluzione che permette di accedere a oltre **260.000** punti di ricarica pubblici in **25** Paesi, localizzandoli ed effettuando il pagamento della ricarica in base a tariffe che verranno rese note al momento del rilascio dell'app dedicata. Sarà inoltre possibile eseguire l'update del **firmware over the air (Fota) gratis** per i primi **cinque anni**, mantenendo aggiornato il sistema multimediale **openR link**.

BRC amplia la gamma GPL

BRC Gas Equipment, storico produttore di sistemi per la conversione a GPL e metano, **amplia** ulteriormente la gamma delle vetture ad **iniezione diretta** trasformabili a GPL con il sistema **Sequent Maestro**. Fra le **oltre 100** nuove applicazioni disponibili alla vendita e consultabili sul preventivo BRC, troviamo le più recenti motorizzazioni **Citröen, Opel, Volvo, Toyota, Mazda, Lexus, Honda, Skoda, Dacia, Cupra** e

DS Automobiles, oltre a numerose aggiunte di modelli **Volkswagen, Audi, Seat, Fiat, Jeep, Mercedes, Nissan-Renault, Peugeot, Hyundai, Ssangyong, Kia e Hyundai**. Il sistema è composto dal **riduttore GPL eVP-500**, compatto, completamente elettronico, per motori a bassa ed alta potenza, dalla **centralina elettronica** di controllo e gestione **AFC-3.0 DI** e dagli **iniezioni BRC IN03**. Completano



Sequent Maestro altri componenti sempre made in **Westport Fuel Systems** (gruppo del quale BRC fa parte), fra i quali il **commutatore One-Touch BRC** e il **filtro** in fase gassosa **Type 94**. In alcune applicazioni BRC prevede in alternativa all'eVP-500 l'impiego del tradizionale **Riduttore Genius MB**.

*Idoneo ad un'ampia gamma di veicoli con motori di **tutte le potenze** e di ultima generazione (DI & DI-MPI) – sottolinea l'azienda – e rispondenti alla normativa **Euro 6D NEDC o WLTP**, Sequent Maestro è in grado di offrire una guida ancora più prestazionale, con minori emissioni e maggiore risparmio.*



Seat Ibiza Reference e FR metano

Le **due** nuove versioni di **Seat Ibiza a metano** sono disponibili. Sotto il cofano: propulsore **3 cilindri** in linea **TGI turbo da 999 cc**. Sebbene funzioni sia a metano (**CNG**) sia a **benzina**, l'utilitaria di **Martorell (Barcellona)** è omologata **monofuel**. La capienza delle bombole gas è di **13,8 kg**, il serbatoio di benzina è da **9 litri**, funzionale a

percorrere circa **100 km**, per una autonomia complessiva di circa **500 km**. La potenza massima è di **90 CV**, la coppia massima **160 Nm** fra i 1.900 e 3.000 giri/minuto. La compatta spagnola tocca i 100 km/h in **12,6 secondi** con una velocità max di **180 km/h**. Emissioni CO₂ **92 g/km** (standard omologazioni antinquinamento **Euro 6d tmp**).

17.300 euro la Reference, 19.500 la FR. La gamma Seat a metano – tecnologia dei motori

turbo a metano TGI by Seat – è completata dalle nuove **Arona e Leon**.



Due immagini della Seat Ibiza.

Auto zero incentivi

Foto Audi – Gruppo Volkswagen

Photo Audi – Volkswagen Group

La manovra ha lasciato il mondo dell'auto interdetto e deluso. Produttori di auto e di componentistica – compreso il virtuoso settore degli impianti gas – si trovano a dover ripartire e affrontare il 2022 senza, per il momento, alcun sostegno in programma, anzi dovendo portare sulle spalle il peso della carenza dei chip e i conseguenti ritardi nelle consegne di nuovi veicoli, l'aumento dei prezzi dei carburanti e dell'energia, nonché la sfiducia degli automobilisti.

Inspiegabilmente – sottolinea **Anfia**, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – *la Legge di Bilancio 2022 non prevede alcuna misura pluriennale di incentivazione all'acquisto di autovetture a zero e a bassissime emissioni né altre misure a supporto della graduale ripresa del comparto e, soprattutto, della transizione ecologica ed energetica che sta affrontando.* Il presidente dell'associazione **Paolo Scudieri**: *Il 2021 – un anno indiscutibilmente difficile per il mercato dell'auto, apertosi in piena pandemia e ostacolato dai problemi di approvvigionamento e rincari delle materie prime, a cui si è affiancata una preoccupante crisi della logistica e, in tempi più recenti, un'impennata dei costi dell'energia – si chiude con poco meno di 1,5 milioni di unità immatricolate, in recupero rispetto al 2020 (+5,5%), ma ancora molto lontano dai livelli pre-covid del 2019 (-23,9%). Riguardo alle prospettive 2022 per le materie prime, se per l'acciaio la situazione è probabilmente destinata a*

migliorare nel corso dei prossimi mesi, per i microchip occorrerà attendere almeno fino al 2023 e anche sul fronte della logistica non vedremo così rapidamente un ritorno alla normalità.

L'IMPULSO MANCATO

Scudieri mette in evidenza anche un altro aspetto: gli **incentivi**, come del resto accade sempre – ricordiamo quanto avvenuto con le auto a gas, sia Oem (Original equipment manufacturer), sia aftermarket, che nella prima decade degli anni 2000 e oltre hanno avuto grande impulso – avevano fatto il loro dovere.

I benefici degli incentivi 2021 sulla filiera automotive italiana parlano da sé – sottolinea – *sono state prodotte negli stabilimenti italiani il 21% delle auto incentivate della fascia 61-135 g/km di CO₂, il 23% delle auto Bev (Battery electric vehicle) e Phev (Plug-in hybrid electric vehicle) poco meno del 20% dei veicoli commerciali leggeri, con un fatturato generato dalla componentistica italiana di 280 milioni* – su ogni vettura realizzata in Italia, infatti, si contano circa **5.500** euro di componenti realizzati qui, mentre si arriva a **1.000** euro di impatto positivo a vettura, per l'indotto italiano, per le auto non prodotte in Italia. *L'assenza di un piano per la transizione avrà un pesante impatto sociale sul settore, mettendo a rischio oltre 70.000 posti di lavoro nel nostro Paese.*

L'assenza di una strategia almeno di medio periodo, con un piano di interventi organico – gli fa eco il presidente di Unrae (Unio-

ne Nazionale Rappresentanti Autoveicoli Esteri) Michele Crisci – farà ricadere i costi economici della transizione sui consumatori, e i costi sociali sui lavoratori di un comparto che genera un fatturato commisurabile al 20% del Pil.

E IL PARCO INVECCHIA

Il livello attuale di immatricolazioni, segnala il **Centro Studi Promotor**, è molto lontano dal minimo necessario per assicurare la regolare sostituzione del nostro parco circolante (**40 milioni** di autovetture). La conseguenza di questa disastrosa situazione è un ulteriore invecchiamento delle auto che circolano sulle nostre strade con effetti fortemente negativi su inquinamento e sicurezza. In assenza di interventi immediati ed efficaci, la previsione per il 2022 del Centro Studi Promotor è di **1.500.000** immatricolazioni. Se così fosse, nel triennio 2020-2022 verrebbero immatricolate in Italia **4.339.708** unità contro il livello minimo di **sei** milioni necessario per evitare un ulteriore **decadimento** del nostro vetusto parco auto.

MA L'EUROPA CORRE

Ad oggi, segnala Anfia, siamo l'unico tra i maggiori Paesi europei a non avere un piano di incentivazione per la diffusione delle nuove tecnologie in funzione dello svecchiamento del parco circolante. Per il solo 2022, fa notare ancora Unrae, fra Pnrr e Leggi di Bilancio la **Germania** ha stanziato **2.100 milioni** di euro, la **Francia 1.245** e la **Spagna 619 milioni**. ■ **RF**

Auto zero incentives

The 2022 budget law has left the world of cars surprised and disappointed. Car and components manufacturers – including the virtuous sector of gas systems – will have to face 2022 without any support program, instead, they will have to sustain the lack of chips availability, the consequent delays in delivering new cars, the increase of fuel and energy costs and on top of everything the disdain and mistrust of motorists. The current level of car registrations, reports the Centro Studi Promotor, is very far from the minimum necessary to ensure the regular replacement of our car fleet. The direct consequence is that the cars circulating in our streets are aging and have strong negative effects on both pollution and safety. To date, Anfia reports, we are the only major European country that does not have an incentive plan. ■

Auto 2021 in rosso, ma alternative al 50%



Idrogeno (Fcev): 10 Toyota Mirai vendute in Italia nel 2021.

Hydrogen (Fcev): 10 Toyota Mirai sold in Italy in 2021.

bili è di nuovo la più alta del mercato. Le diesel, in calo a dicembre del 43%, rappresentano il 19,7% del mercato del mese e il 22,2% dell'intero 2021 (era il 32,7% nel 2020). Da inizio anno sono quelle più in calo, con una riduzione delle immatricolazioni del 28,6%. In flessione anche le benzina, -42,1% e 26,6% di quota a dicembre e -16,4% nell'anno, con il 30% di quota (-7,8% rispetto al 2020).

ALTERNATIVE AL 50%

Le immatricolazioni delle auto ad alimentazione alternativa sono il 53,7% in dicembre e il 47,9% nel totale 2021, -5,9% nel mese e + 71,6% da inizio anno.

Le vetture elettrificate rappresentano il 43,6% del mercato di dicembre e il 38,4% nell'intero 2021. Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano dello 0,2% a dicembre e raggiungono il 29,6%, mentre crescono del 90,3% nell'anno (29%).

Le ricaricabili, in calo del 10,9% nell'ultimo mese dell'anno, sono al 14% in dicembre e 9,4% dell'anno intero (ibride plug-in al 6,9% del mese e 4,7% nel cumulato, elettriche 7,1% nel mese e 4,6% nel cumulato). Infine le auto a gas valgono il 10,1% in dicembre e il 9,5% del 2021; tra queste le Gpl 8,2% (-1,1%) nel mese e 7,3% (+14,3%) nel

dati del ministero Infrastrutture e Mobilità sostenibili danno un quadro sconcertante del mercato auto. A dicembre 2021 86.679 immatricolazioni, -27,5% rispetto allo stesso mese 2021 (119.620 unità). Ora è possibile il bilancio 2021: 1.457.952 immatricolati,

5,5% in più sul 2020, ma rispetto al 2019 23,9% in meno.

DIESEL E BENZINA IN DECLINO

Prosegue il declino delle autovetture diesel e benzina, a favore di ibride ed elettriche. A dicembre la quota di ibride non ricarica-

The best selling LPG fueled car



Dacia Sandero

Le auto a GPL più vendute



Dacia Duster



Renault Captur

2

1

3

| Marca/Modello | | Unità |
|---------------|----------|----------------|
| DACIA | SANDERO | 20.223 |
| DACIA | DUSTER | 18.673 |
| RENAULT | CAPTUR | 12.704 |
| RENAULT | CLIO | 10.339 |
| FIAT | PANDA | 8.530 |
| LANCIA | YPSILON | 5.308 |
| KIA | SPORTAGE | 4.010 |
| KIA | STONIC | 3.718 |
| KIA | PICANTO | 3.613 |
| FORD | FIESTA | 2.551 |
| Altre | | 18.150 |
| Totale | | 107.819 |
| % | | 7,3 |

(dati Unrae)

(data by Unrae)

Cars, 2021 in the red, but alternative fuel cars made up 50% of sales

The data from the Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility give a disheartening picture of the car market. In December 2021 were listed only 86,679 registrations, -27.5% compared to the same month 2021 (with 119,620 units). Now it is possible to draw a final 2021 balance: in total we had 1,457,952 registrations, 5.5% more than 2020, but compared to 2019 it is a 23.9% less. The decline of diesel and petrol cars is steady, in favor of hybrid and electric cars. In December, the share of non-rechargeable hybrid cars is the highest in the market again. Registrations of alternative fuel cars are 53,7 % in December and overall 47,9 % for 2021, registering a -5,9% in the month and a + 71.6% from the beginning of the year. ■

The best selling hybrid electric (HEV) fueled car



Fiat Panda

Le auto ibride elettriche (HEV) più vendute



Lancia Ypsilon



Fiat 500

2

1

3

| Marca/Modello | | Unità |
|---------------|---------|----------------|
| FIAT | PANDA | 82.606 |
| LANCIA | YPSILON | 37.330 |
| FIAT | 500 | 31.686 |
| TOYOTA | YARIS | 28.158 |
| FORD | PUMA | 22.587 |
| SUZUKI | IGNIS | 14.678 |
| SUZUKI | SWIFT | 14.078 |
| TOYOTA | C-HR | 12.790 |
| HYUNDAI | TUCSON | 11.636 |
| TOYOTA | RAV4 | 7.999 |
| Altre | | 164.376 |
| Totale | | 427.924 |
| % | | 29,0 |

(dati Unrae)

(data by Unrae)

cumulato, quelle a metano dell'1,9% nel mese (-46,5%) e del 2,1% nel cumulato (-0,6%).

CO₂

Le emissioni medie di CO₂ delle nuove immatricolazioni scendono a dicembre del 7,5% a 113,9 g/Km rispetto ai 123,0 g/Km dello stesso mese 2020. Nell'intero 2021 120,4 g/Km sui 133,2 del 2020.

L'analisi Unrae delle immatricolazioni per fascia CO₂ evidenzia una crescita in dicembre delle incentivate in fascia 0-20 g/Km che insieme alle 21-60 si posizionano al 13% (8,3% nei 12 mesi 2021). Scende al 60,3% la fascia 61-135 g/Km (63,2% nel cumulato). Stabile al 21,4% la fascia 136-190 g/Km (23,9% nell'anno) e risale all'1,9% quella penalizzata dal malus oltre

i 190 g/Km di CO₂ (1,7% nell'intero 2021).

BENE L'USATO

Il mercato dell'usato totalizza 274.998 trasferimenti di proprietà (al lordo delle minivolture a concessionari) a dicembre 2021, lo 0,6% in meno rispetto a dicembre 2020. Nell'intero 2021 3.452.755 i trasferimenti, +14,4% rispetto al 2020. ■ **RF**

ELETTRICHE (BEV)

| Marca/Modello | | Unità |
|---------------|---------|---------------|
| FIAT | 500 | 10.753 |
| SMART | FORTWO | 6.162 |
| RENAULT | TWINGO | 5.822 |
| DACIA | SPRING | 5.496 |
| TESLA | MODEL 3 | 5.047 |
| RENAULT | ZOE | 3.808 |
| VOLKSWAGEN | ID.3 | 3.440 |
| PEUGEOT | 208 | 2.758 |
| VOLKSWAGEN | UP! | 2.447 |
| PEUGEOT | 2008 | 2.321 |
| Altre | | 19.488 |
| Totale | | 67.542 |
| % | | 4,6 |



Fiat 500

IBRIDE ELETTRICHE PLUG-IN (PHEV+REX)

| Marca/Modello | | Unità |
|---------------|------------|---------------|
| JEEP | COMPASS | 8.743 |
| JEEP | RENEGADE | 6.037 |
| VOLVO | XC40 | 5.518 |
| RENAULT | CAPTUR | 4.400 |
| BMW | X1 | 3.737 |
| PEUGEOT | 3008 | 3.660 |
| FORD | KUGA | 2.703 |
| AUDI | Q3 | 2.090 |
| MINI | COUNTRYMAN | 1.984 |
| MERCEDES | CLASSE A | 1.785 |
| Altre | | 28.655 |
| Totale | | 69.312 |
| % | | 4,7 |



Jeep Compass

METANO

| Marca/Modello | | Unità |
|---------------|---------|---------------|
| SEAT | ARONA | 5.905 |
| VOLKSWAGEN | POLO | 5.553 |
| SKODA | KAMIQ | 4.231 |
| FIAT | PANDA | 3.486 |
| VOLKSWAGEN | UP! | 2.675 |
| SEAT | IBIZA | 2.530 |
| VOLKSWAGEN | GOLF | 2.076 |
| AUDI | A3 | 1.516 |
| SKODA | OCTAVIA | 1.441 |
| SKODA | SCALA | 632 |
| Altre | | 1.375 |
| Totale | | 31.420 |
| % | | 2,1 |



Seat Arona



2035, stop ai motori a combustione interna?

di *Monica Dall'Olio*

Quarta riunione del Cite, il **Comitato interministeriale per la Transizione ecologica**, presieduta dal vice presidente e ministro della Transizione ecologica **Roberto Cingolani**: definite le tempistiche di sostituzione dei veicoli con motore a combustione interna.

La decisione presa il 9 dicembre: in linea con la maggior parte dei paesi avanzati, il **phase out (eliminazione graduale)** delle automobili nuove con motore a combustione interna dovrà avvenire entro il **2035**,

mentre per i furgoni e i veicoli da trasporto commerciale leggeri entro il **2040**. La nota del **ministero della Transizione Ecologica** prosegue facendo una specifica di grande importanza per le alimentazioni alternative: *In tale percorso occorre mettere in campo tutte le soluzioni funzionali alla decarbonizzazione dei trasporti in una logica di **neutralità tecnologica** valorizzando, pertanto, non solo i veicoli elettrici ma anche le potenzialità dell'idrogeno, nonché riconoscendo – per la transizione – il ruolo imprescindibile dei **biocarburanti**,*

in cui l'Italia sta costruendo una filiera domestica all'avanguardia.

Un paragrafo è dedicato ai cosiddetti **costruttori di nicchia**, riferendosi ad alcune **eccellenze motoristiche italiane**: *misure specifiche potranno essere eventualmente valutate con la Com-*

missione europea all'interno delle regole comunitarie.

L'annuncio ha scatenato reazioni molto forti. Quella, durissima, di **Anfia**, Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica: *La nota stampa diffusa dal Cite ha sorpreso e messo in **serio allarme** le aziende della filiera produttiva automotive italiana – e, probabilmente, anche tutti gli imprenditori e le decine di migliaia di lavoratori che rischiano il posto a causa di un'accelerazione **troppo spinta** verso l'elettrificazione – non essendo coerente con le posizioni espresse, ancora poche ore prima, da autorevoli esponenti del **Governo**. A nome di tutte le imprese della filiera, degli imprenditori italiani e dei lavoratori del settore automotive auspichiamo un ripensamento, o comunque un **chiarimento**, su quanto espresso nella nota e, soprattutto, chiediamo al **Governo italiano** di fare quello che i governi degli altri Paesi hanno già fatto: dare delle **certezze alla filiera** e definire al più presto la road map italiana per la transizione produttiva e della mobilità sostenibile.*

CONSEGUENZE DELLO STOP

Clepa, l'Associazione europea della componentistica, ha quantificato in uno studio i **danni**, occupazionali ed economici, derivanti dalla possibile messa al bando dei motori a combustione interna al 2035 nei diversi Paesi manifatturieri a vocazione automotive. L'Italia rischierebbe di perdere, al **2040**, circa **73.000** posti di lavoro, di cui **67.000** già nel periodo 2025-2030. Perdite, sostiene **Anfia**, *che le nuove professionalità legate all'elettrificazione dei veicoli non basteranno a compensare.*

Rincarare la dose **Unem**, Unione Energie per la Mobilità: *La decarbonizzazione del settore dei trasporti* – sottolinea l'associazione di derivazione **Unione Petrolifera** – si raggiungerà solo sviluppando fino al massimo potenziale le diverse tecnologie disponibili con un approccio **tecnologicamente neutrale**, in un quadro normativo e regolamentare inclusivo, chiaro e stabile che permetta agli operatori di **programmare** i necessari investimenti. L'annuncio del Mite crea incertezza e appare non in linea con gli indirizzi contenuti nel **Piano per la Transizione Energetica**, anche alla luce del parere recentemente espresso dalla **Commissione Ambiente del Senato**, nel quale si chiede il rispetto del principio della neutralità tecnologica nel definire le politiche e nel promuovere lo sviluppo delle diverse tecnologie che costituiranno l'insieme di soluzioni per il raggiungimento dei target climatici al 2030 e al 2050. La Commissione raccomanda, inoltre, l'adozione del **Life Cycle Assessment (LCA)** per la valutazione degli impatti reali dovuti al trasporto su strada, includendo nell'analisi i processi di fab-

bricazione e di fine vita del veicolo e dei singoli carburanti nonché l'emanazione di norme attuative volte a favorire lo sviluppo dei carburanti **low carbon** liquidi e gassosi, che rispettino i criteri di sostenibilità e di **riduzione delle emissioni** di gas a effetto serra.

Dello stesso tenore i commenti di **Assopetroli Assoenergia**, che rivolge la sua attenzione anche alla seconda parte dell'annuncio **Mise**.

Come la nostra Associazione ha avuto più volte modo di rappresentare, i biocarburanti e i carburanti di origine sintetica avranno effettivamente un ruolo cruciale nella transizione energetica, avendo il vantaggio di unire alle **eccellenti performance** ambientali anche la possibilità di essere distribuiti mediante l'**infrastruttura**

ra già esistente. Per far sì che dispieghino a pieno il proprio potenziale nella partita della decarbonizzazione, però, servono **ingenti investimenti**, la cui sostenibilità economica è strettamente correlata alla possibilità di impiegare i suddetti prodotti su larga scala e in tutti i settori, anche e soprattutto nel **trasporto leggero**. Con una data di fine vita per i motori endotermici verrà meno la spinta agli investimenti in ricerca e sviluppo. Viene anche **preclusa** ogni prospettiva funzionale alla modernizzazione e alla razionalizzazione della rete distributiva, spingendo gli operatori (soprattutto i piccoli) a **disinvestire**, generando problematiche di sicurezza e di tenuta in esercizio dell'intero comparto nella delicata fase della transizione energetica. ■



Biogas. Il documento del Cite riconosce il ruolo imprescindibile dei biocarburanti (foto Sesa).

Bio gas. Cite's document that recognizes the essential role of bio fuel (photo by Sesa).

2035, stop to internal combustion engines?

During the fourth Cite's meeting (the Inter Ministerial Committee for Ecological transition), chaired by Vice President and Minister of Ecological Transition Mr. Roberto Cingolani, the time frames for replacing vehicles with internal combustion engines have been defined. The decision made on December 9th has been announced: in line with most of the other advanced countries, phase out of new cars with internal combustion engines must take place before 2035, while trucks and light transport vehicles have time until 2040. The announce from the Minister of Ecological Transition continues making a very important statement regarding alternative fuels: In such transition we must employ all of the solutions available and functional to decarbonization of transportation reaching a "technological neutrality" promoting non only electric vehicles but exploiting also all of the potential of hydrogen, as well the fundamental role that bio fuel can play in this transition, as Italy has built a very important and advanced production chain. A paragraph is dedicated to the so called niche constructors, referring to some Italian motor sport excellences: specific measure could possibly be evaluated with the European Commission within the boundaries of the community laws. The announcement has sparked very strong and contrary reactions from the associations, which call for a better plan and road map. ■

Tassonomia UE: il nodo nucleare e gas

di Monica Dall'Olio

Da qualche tempo si parla molto di **tassonomia europea**, ovvero la **classificazione degli investimenti ritenuti sostenibili in Europa** dal punto di vista ambientale che guida e mobilita gli investimenti privati nelle attività necessarie per raggiungere la **neutralità climatica** nei prossimi 30 anni. Il regolamento sulla tassonomia, pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'**Unione europea** il 22 giugno 2020, è in vigore dal 12 luglio ma necessita, per il suo completamento, di atti delegati, ovvero di regole che dettagliano più approfonditamente la classificazione.

A tal fine la **Commissione europea** ha avviato il **31 dicembre** le consultazioni con il gruppo di esperti degli Stati membri sulla finanza sostenibile e con la piattaforma sulla finanza sostenibile, ai quali è stata sottoposta una bozza che include nella tassonomia determinate attività nel settore nucleare e del gas.

NUCLEARE E GAS, QUANDO SONO GREEN

Per il nucleare la bozza al vaglio prevede che gli investimenti nelle centrali nucleari possano essere considerati **green** se completi di piano di sviluppo, fondi e sito di **stoccaggio** dei rifiuti radioattivi, con permessi di costruzione antecedenti il **2045**. Possono entrare nella classificazione anche gli impianti già esistenti, considerando attività verde anche l'estensione del ciclo di vita *in considerazione dei tempi lunghi per gli investimenti in nuova capacità di generazione nucleare*.

Per quanto riguarda gli investimenti nel gas, le nuove centrali devono ricevere le autorizzazioni necessarie entro il **31/12/2030** e sostituire impianti più inquinanti producendo emissioni inferiori a **270 g** di CO₂eq per kWh. La capacità produttiva del nuovo impianto non deve superare di oltre il **15%** la capacità di quello sostituito e bisogna dimostrare che non può essere sostituito da uno a energia rinnovabile. È inoltre richiesto l'impegno a impiegare almeno il **30%** di gas rinnovabili o low carbon dal 1/1/2026, il **55%** dal 1/1/2030 fino a completare la transizione entro il **31/12/2035**.

Se le associazioni ambientaliste gridano all'ambientalismo di facciata (*greenwashing*) e alcuni Paesi – citiamo Austria, Spagna e Germania per il nucleare – manifestano il loro dissenso, la Commissione spiega la scelta in una nota ufficiale: *Il mix energetico varia da uno Stato membro*

*all'altro e alcune zone dell'Europa dipendono ancora fortemente dal carbone ad alte emissioni di carbonio, quindi la tassonomia stabilisce le attività nel campo dell'energia che consentono agli Stati membri di raggiungere la **neutralità climatica** partendo da posizioni diverse.*

EU Taxonomy : the issue of nuclear energy and gas

For quite some time, there has been a lot of talk about European taxonomy, meaning the classification of those investments that are considered sustainable in Europe on an environmental stand point. This guides and mobilizes private investments in the activities necessary to reach the climate neutrality in the next 30 years. Taxonomy guidelines have been published in the European Union's Official Gazette on June 22nd, 2020 and became official law on July 12th but it needs some more delegated acts, which are rules to better detail the classification. To this end, the European Commission, on December 31st, launched consultations with the Member States' group of experts. A draft was submitted to them which includes in the taxonomy specific activities in the nuclear and gas sector. Taking into account scientific advice, technological evolution and the diversity of the challenges that the transition poses to Member States, the Commission has in fact considered that natural gas and nuclear power have a place as energy sources that facilitate the transition to a future based mainly on renewable. Their classification in the taxonomy would be subject to clear and strict defined conditions. ■

Nuclear power plant. Among the countries in favor of introducing nuclear energy in Eu taxonomy there are France, Croatia, Czech Republic, Finland, Hungary, Slovakia, Slovenia and Romania.

GAS NATURALE E NUCLEARE

Tenuto conto di pareri scientifici, evoluzione tecnologica e diversità delle sfide che la transizione pone agli Stati membri, la Commissione ha ritenuto che il gas naturale e il nucleare trovino posto come fonti di energia che **facilitano il passaggio** a un futuro basato prevalentemente sulle rinnovabili. La loro classificazione nella tassonomia sarebbe subordinata a condizioni definite chiare e rigorose (ad esempio, il gas deve provenire da fonti **rinnovabili** o produrre basse emissioni entro il 2035), considerando in particolare il loro contributo alla transizione verso la neutralità climatica. Per garantire **trasparenza** la Commissione modificherà l'informativa sulla tassonomia, in modo che gli investitori possano stabilire se e in quale misura le attività riguardano il settore nucleare o del gas, e fare così una scelta informata. *Le attività coperte da questo atto delegato complementare – spiega la Commissione – accelererebbero l'abbandono graduale delle fonti più dannose, come il carbone, a favore di un mix energetico più verde e con meno emis-*

Centrale nucleare.
Tra i Paesi favorevoli all'inserimento del nucleare nella tassonomia Ue ci sono Francia, Bulgaria, Croazia, Repubblica Ceca, Finlandia, Ungheria, Polonia, Slovacchia, Slovenia e Romania.



sioni. Come per le altre attività incluse nel regolamento Tassonomia, i criteri per le attività nel settore del gas e del nucleare saranno aggiornati in funzione dell'evoluzione della tecnologia.

Terminate le consultazioni, la Commissione esamina i contributi, per arrivare all'adozione formale. Segue l'esame di **Parlamento europeo e Consiglio** (che hanno delegato alla Commissione il potere di adottarlo), da 4 a 6 mesi per controllare il testo ed eventualmente sollevare obiezioni. Finito il periodo di controllo in mancanza di obiezioni.

ni dei legislatori l'atto entrerà in vigore. Intanto poco prima di andare in stampa si apprende che la Commissione europea intende adottare il 2 febbraio il regolamento che include gas e nucleare nella tassonomia, possibili solo "piccole modifiche" rispetto alla bozza inviata il 31 gennaio ai Paesi membri e agli esperti della Piattaforma finanza sostenibile (che nel frattempo si sono detti contrari). Lo ha detto la Commissaria responsabile del dossier Mairead McGuinness in un'intervista al Frankfurter Allgemeine Zeitung. ■

**RISPETTA
L'AMBIENTE!**

INSTALLA
UN IMPIANTO
ZAVOLI.

ZAVOLI
IMPIANTI GPL E METANO
LPG and CNG equipment

✉ zavoli.cesena@wfsinc.com 🌐 www.zavoli.com



Piaggio Porter a metano per Poste Italiane

I Gruppo Piaggio ha avviato a gennaio la fornitura a **Poste Italiane** di **300** veicoli commerciali leggeri, **Porter NP6 a metano**, destinati alla consegna dell'ultimo miglio di pacchi e posta. La fornitura, con formula noleggio a lungo termine, fa parte della più ampia commessa assegnata da Poste Italiane alle società di autonoleggio **Leasys** e **LeasePlan** per il

rinnovo del parco veicoli operativi. Prodotto negli stabilimenti Italiani di **Pontedera** del Gruppo Piaggio, è il primo **city truck** in grado di unire dimensioni compatte (cabina larga solamente **1,64 metri**) a una portata di tutto rispetto, con motorizzazioni esclusivamente eco-friendly. Le nuove motorizzazioni da **1.498 cc Euro 6D Final CombiFuel benzina/GPL e ben-**

zina/metano, unite alle dimensioni, fanno di Piaggio Porter NP6 il veicolo ideale per il lavoro in città e il trasporto di merci a corto e medio raggio. Le motorizzazioni CombiFuel sono in due versioni, secondo l'autonomia GPL o metano di cui si necessita: Short Range, per un uso prevalentemente urbano, e Long Range, sviluppato per svolgere attività più impegnative grazie

Methane fueled Piaggio Porter for Poste Italiane

Piaggio Group started in January the supply to Poste Italiane of 300 light commercial vehicles. They are the Porter NP6, methane fueled, destined to the last mile delivery of packages and postage.

The supply, through a long term rental, is just a part of a larger order given from Poste Italiane to the long term rental and leasing company Leasys and LeasePlan in order to renew all of the operative fleet of vehicles.

This vehicle, produced in the Italian plant of Pontedera by Piaggio Group, it is the first city truck able to combine together small dimensions (the cabin is only 1,64 meters large) and a considerably large carrying compartment. All of the motors are Eco friendly. The new engines available are 1.498 cc Euro 6D Final CombiFuel petrol/LPG and petrol\methane, and together with its convenient size, makes of Piaggio Porter NP6 the ideal vehicle for working in the city and for deliveries in the short or medium range.

The CombiFuel can be chosen according to the LPG or methane autonomy needed: Short Range, for city use mostly, and Long Range, developed to engage in harder activities thanks to its longer autonomy and larger load capacity. ■



Equipped with a specific load of 4 cubic meters, this vehicle proved to be the one most in line with the requirements of the call for tenders for its specific category (Light trucks with high maneuverability, capacity not less than 0.5 ton – petrol/methane supply).

Allestito con specifico box di carico di 4 metri cubi, si è rivelato il veicolo più in linea con i requisiti del bando di gara per la sua categoria specifica (Autocarri leggeri ad alta manovrabilità, portata non inferiore 0,5 ton – alimentazione benzina/metano).

ad una maggiore autonomia e una portata superiore.

Cilindrata 1,5 l, 4 cilindri in linea longitudinale, 16 valvole con doppio albero a camme in testa comandato da catena, doppio variatore di fase su aspirazione e scarico,

monoblocco e testa in lega di alluminio. Rispetto alla precedente versione il Piaggio Porter NP6 è dedicato a un **target più ampio**, grazie all'elevata allestibilità e all'incremento della **portata** utile, che cresce fino a circa il **30%**: le versioni con ponte po-

steriore a ruote singole supportano fino a **1.275 kg**, mentre quelle con ruote gemellate superano i **1.600 kg**, riuscendo a trasportare carichi ben superiori al proprio peso e mantenendo una massa a terra non superiore ai **2.800 kg**. ■ **RF**

**Our tradition,
YOUR FUTURE!**

OMVLTM

info.omvl@wfsinc.com | www.omvlgas.it



Autogas Italia, 100 bus diesel gas

di Augusta Bruni



Bus Iveco Magelys diesel-GPL convertito con il sistema DDF Autogas Italia.

Iveco Magelys Diesel-LPG fueled bus converted with DDF Autogas Italia's system.

vo in sostituzione del diesel rimosso. L'intervento è stato effettuato presso l'officina Azzolina di Brescia.

AUTOBUS DIESEL GAS, PRATICA CONSOLIDATA IN MOLTI PAESI

Già da anni autobus con alimentazione dual fuel diesel gas viaggiano negli **Emirati Arabi (Dubai e Abu Dhabi), Brasile, Sud Africa, Ucraina, Messico, Indonesia, Russia** e da ultima in **Italia**, impiegando il tipo di carburante alternativo maggiormente disponibile o incentivato.

Nell'ultimo periodo – sottolinea **Valter Madrepierla** di Autogas Italia – *anche in Italia è in crescita l'interesse verso i sistemi di alimentazione Diesel Dual Fuel, che a tutti gli effetti sono da considerare un valido aiuto per la transizione ecologica, alla quale ci si sta avviando, ma che prima di essere concretamente raggiunta richiederà alcuni decenni.*

MINORI EMISSIONI E RIDUZIONE DEI COSTI DI GESTIONE

L'installazione di sistemi a doppia alimentazione Diesel Dual Fuel, siano essi a **CNG, LNG, LPG** o **biometano**, consente una consistente riduzione delle sostanze inquinanti emesse dai veicoli diesel, senza trascurare il discreto vantaggio sui costi di gestione.

La modenese **Autogas Italia** del gruppo **Holdim**, specializzata nella progettazione di sistemi per la conversione a gas dei veicoli, da oltre un quinquennio esporta i propri sistemi DDF (**Diesel Dual Fuel**), convertendo anche autobus, in diversi continenti, utilizzando tutta la gamma

dei carburanti alternativi gassosi: Metano (CNG), Metano liquido (LNG), Biometano e GPL (LPG).

Con la tecnologia Dual Fuel si **riduce l'impiego di diesel** nell'alimentazione motore, con conseguenti **minori emissioni**: una percentuale di gasolio viene rimossa e sostituita con un carburante alternativo in

ugual rata energetica. Un'opportunità per dare una **seconda vita** ai bus diesel, in particolare quelli ancora performanti ma inadeguati dal punto di vista ambientale.

L'azienda ha installato il suo centesimo sistema DDF su un **bus Iveco Magelys** dell'azienda di trasporti **Crescini Cesare di Lonato (Bs)**, utilizzando il **GPL** come carburante alternati-



Alloggiamento serbatoi GPL.

LPG tanks placement.

Autogas Italia, 100 Diesel-Gas fueled busses

The Modena based company Autogas Italia, that belongs to the Holdim group, is specialized in the design of systems for onverting vehicles to gas. It is over five year that the company exports its DDF (Diesel Dual Fuel), also converting buses, in different continents, allowing the use of all of the range of alternative gaseous fuels such as Methane (CNG), Liquid Methane (LNG), Biomethane and LPG. With the Dual Fuel technology, the use of diesel for the engine is reduced and therefore there will be lower emissions. A percentage of diesel is removed and replaced by an alternative fuel with the same energetic traits. This is an opportunity to give a second life to diesel buses, in particular to those still performing well bat not adequate to under an enviromental point of view. The company has recently installed its 100th DDF system on an Iveco Magelys bus owned by the transportation company Crescini Cesare from Lonato (Bs), using LPG as alternative fuel substituting the diesel fuel. The work was carried out at the Azzolina workshop in Brescia. On the Magelys – explained Mr. Valter Madrepierla of Autogas Italia – our Diesel/LPG supply kit allows a reduction of about 35 to 40% of gas oil, while the autonomy in dual fuel about 1,100 kilometers, and all of this maintaining unchanged the motor's performances. In Italy, the fleet of vehicles converted with DDF includes also diesel/methane fueled buses with many years of work behind them and many many kilometers traveled all over Europeans. ■



Vano motore
Iveco Magelys.

Iveco
Magelys' s
motor.

L'alimentazione a gas si conferma soluzione estremamente versatile dalle numerose applicazioni. Tema caro al gruppo Holdim che dal 2009 ha sviluppato la piattaforma Diesel Dual Fuel, oggi condivisa da **Ecomotive Solutions** e Autogas Italia.

IL SISTEMA DDF AUTOGAS ITALIA

Sul Magelys – spiega ancora Madreperla – il nostro kit di alimentazione Diesel/GPL permette una riduzione gasolio variabile dal 35 al 40%, mentre l'autonomia in dual raggiunge circa 1.100 chilometri, mantenendo invariate le prestazioni motoristiche del mezzo.

Il parco veicoli convertiti in Italia con i sistemi DDF comprende anche autobus con alimentazione **gasolio/metano** con alle spalle anni di lavoro e tanti chilometri percorsi su tutte le strade d'Europa. Nel costante sviluppo sui propri sistemi, Autogas Italia sta testando un innovativo **sistema di monitoraggio continuo** che a bordo del mezzo può dialogare con un centro di controllo per ottimizzare e monitorare funzionalità, guidabilità sostenibilità ambientale: *La soluzione proposta offre alle aziende di trasporto pubblico e privato la possibilità di sostituire con progressività il loro parco circolante con nuovi veicoli sempre più green.* ■

LA TRASFORMAZIONE DIESEL DUAL FUEL DEL BUS IVECO MAGELYS

ALIMENTAZIONE MOTORE

Il motore può funzionare sia Diesel che Diesel Dual Fuel, scelta attivabile attraverso il **selettore** sulla plancia. Nella modalità 'dual', le centraline **DGID** e **GATEWAY** gestiscono gli elettro-iniettori del gas e i riduttori di pressione a cui sono collegati, oltre a diversi sensori che inviano informazioni sul funzionamento. Il **GPL** così entra nel condotto di aspirazione e crea una miscela aria/gas che tramite il collettore di aspirazione arriva ai cilindri dove si miscela con la percentuale di diesel rimasta.

Oltre a gestire i componenti elettromeccanici, la centralina DGID è il **terminale hardware e software** che riceve e invia tutte le informazioni strategiche indispensabili ad una corretta riduzione del diesel e il conseguente reintegro in sostituzione della **corretta** quantità di GPL. Terminato il GPL all'interno dei serbatoi, il sistema passa automaticamente a diesel (avvisando acusticamente il conducente) ma resta predisposto al funzionamento in Dual, permettendo così una ripartenza a gas dopo il rifornimento.

SERBATOI

Sono alloggiati nel gavone posteriore **due serbatoi** GPL di circa **30 kg** ciascuno con capacità totale di circa **160 litri**. Su ogni serbatoio è presente un dispositivo controllato elettricamente dalla centralina elettronica DGID che gestisce tutto il sistema.

PRESA DI CARICA

Le prese di carica per il rifornimento dei serbatoi sono sulla parte esterna della carrozzeria in prossimità dell'alloggiamento serbatoi.

Esperienza, servizio e risparmio per il tuo GPL



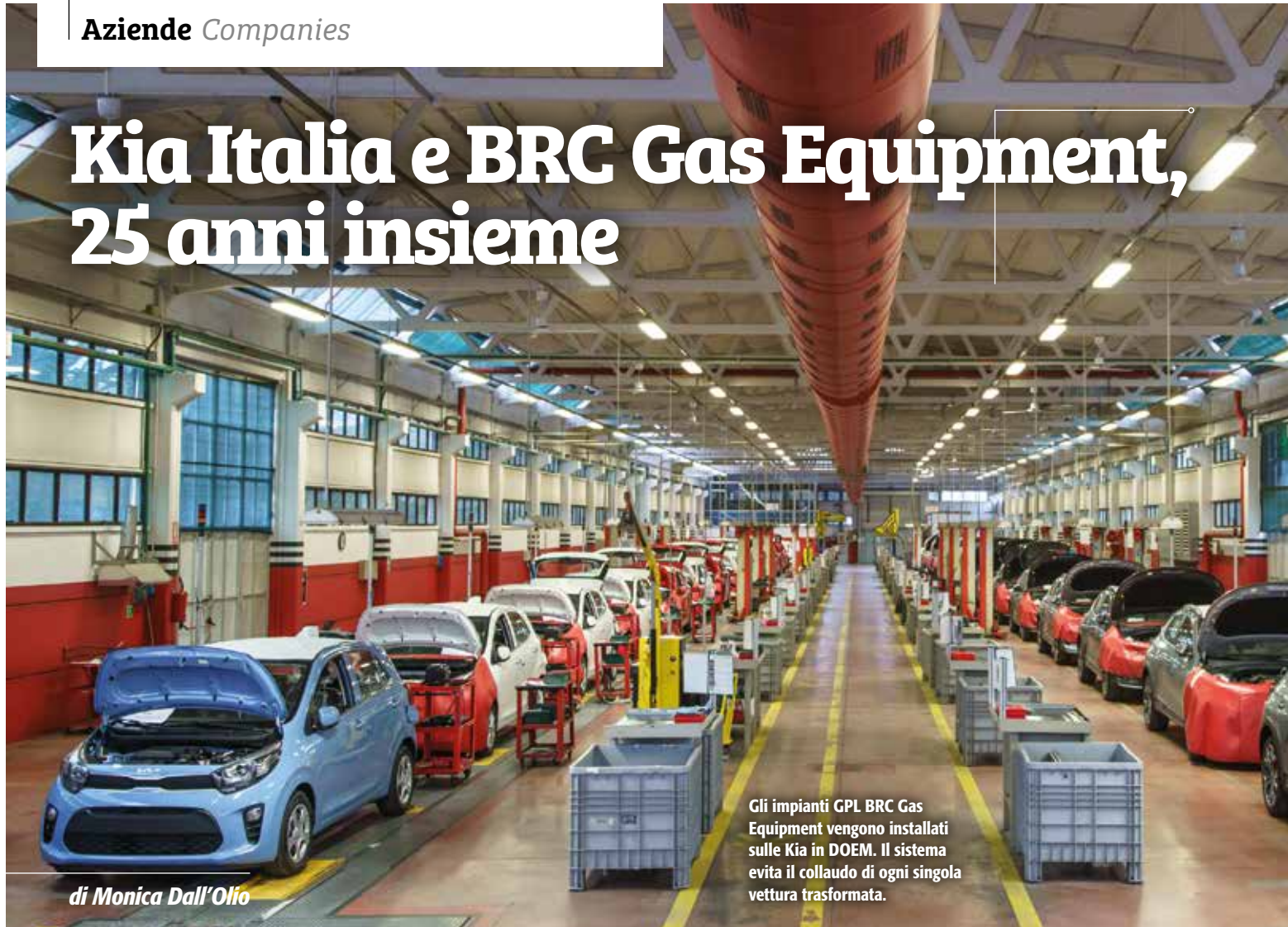
zannoni
carburenti
GPL



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

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

Kia Italia e BRC Gas Equipment, 25 anni insieme



di *Monica Dall'Olio*

Gli impianti GPL BRC Gas Equipment vengono installati sulle Kia in DOEM. Il sistema evita il collaudo di ogni singola vettura trasformata.

La collaborazione tra **Westport Fuel Systems Italia** (proprietaria del marchio **BRC Gas Equipment**) e la casa automobilistica **Kia Italia** compie **25** anni. Per celebrare l'occasione l'azienda produttrice

di impianti GPL e metano ha aperto le porte del suo stabilimento, dove è stato possibile visitare i laboratori di **ricerca e sviluppo** della componentistica e le aree deputate ai controlli di qualità e all'installazione degli impianti sulle vetture Kia.

Nozze d'argento all'insegna di un successo commerciale che ha già superato gli oltre **100.000** veicoli venduti in Italia equipaggiati con la tecnologia GPL fornita da Westport Fuel Systems Italia.

Numeri che stimolano a proseguire, sottolinea un comunicato congiunto, in una collaborazione caratterizzata da un'idea virtuosa, racchiusa dall'acronimo **DOEM**, ovvero l'installazione di impianti di alimentazione GPL su veicoli nuovi, omologati in fase 2 – quindi al di fuori nel sito produttivo originario Kia – ma con **criteri qualitativi ed industriali** propri del primo impianto. Le vetture Kia vengono inviate direttamente allo stabilimento piemontese dove avviene la trasformazione. In virtù degli **altissimi standard** qualitativi e tecnologici, la storica **garanzia 7 anni** di Kia non viene toccata, mantenendo inalterato tutto il suo valore. Kia ha intercettato perfettamen-

La sede Westport di Cherasco, Cuneo.

Westport Headquarter in Cherasco, Cuneo.





BRC Gas Equipment LPG plants are installed on Kia in DOEM. This system avoids the testing of each individual car transformed.

*trasparenti nate sulla base solida di stima reciproca. È una garanzia che ha permesso la continuità a questa importante collaborazione tra Kia Italia e Westport Fuel Systems Italia. Un lavoro fatto di **ricerca e continua sperimentazione**, che vanta l'impiego di materie prime di qualità e uno sviluppo al passo con i tempi.*

*Oltre **1.400 brevetti** di proprietà dimostrano la capacità dell'azienda nel campo della ricerca e dello sviluppo. Il gruppo canadese, la cui sede è a Vancouver, in Canada, guarda al futuro e ricerca sistemi affinché si possa preservare l'ambiente e garantire un domani più pulito. Siamo un fornitore leader di componenti e sistemi avanzati per motori con*



Giuseppe Bitti

*combustibili puliti, a basse emissioni di carbonio, come **gas naturale, gas rinnovabile, propano e GPL** per l'industria automobilistica globale. Insieme a Kia Italia, ci prepariamo ad affrontare nuove sfide.*

te le opportunità del mercato GPL nazionale, nel quale ha una quota che supera il **14%** e grazie al quale ottiene oltre un terzo delle vendite del brand, grazie a modelli quali **Picanto, Sportage, Stonic, XCeed, Ceed e Rio**.

Il matrimonio proseguirà, più vitale che mai e carico di promesse: all'orizzonte c'è il desiderio di **espandere l'alimentazione ecologica GPL anche ai modelli ibridi**.

MARCO SEIMANDI, VICEPRESIDENT SALES & MARKETING DI WESTPORT FUEL SYSTEMS ITALIA

La morale della storia di successo di questi 25 anni di collaborazione è nelle scelte



Marco Seimandi

GIUSEPPE BITTI, AMMINISTRATORE DELEGATO DI KIA ITALIA

*Questo traguardo ci rende orgogliosi ed è spunto per celebrare quanto fatto finora con un attento sguardo al futuro. La soluzione di doppia alimentazione benzina GPL ha fatto la storia di Kia in Italia e oggi, con l'era dell'elettrificazione alle porte, siamo pronti a spingerci oltre. La sfida sarà quella di portare il sistema a GPL su vetture **native ibride**, una soluzione capace di coniugare al meglio esigenze di clientela che ricercano **avanguardia tecnologica** con un occhio attento a costi di **esercizio** e **sostenibilità ambientale**. ■*

Kia Italia and BRC Gas Equipment 25 years together

The collaboration between Westport Fuel Systems Italia (owner of the trademark BRC Gas Equipment) and the motor company Kia Italia celebrates 25 years. To celebrate this occasion, the plant producing company opened the doors of its factory where it was possible to visit the components' research and development labs, the quality control areas and the actual placement of the gas plant on Kia vehicles. A 25 years anniversary marked by a commercial success that has already exceeded the more than 100,000 vehicles sold on the Italian market and equipped with LPG technology supplied by Westport Fuel Systems Italia. Numbers that gratify and that stimulate to continue, underlines a joint press release, in a collaboration characterized by a virtuous idea, enclosed by the acronym DOEM, meaning the installation of LPG fuel systems on new vehicles, approved in phase 2 but with qualitative and industrial criteria typical of the first plant. The cars produced by Kia are sent directly to the Piedmont plant where the transformation takes place. ■

DrossOne V2G Parking: dai veicoli elettrici un aiuto alla rete

di *Monica Dall'Olio*

Le colonnine V2G. In primo piano una Fiat 500 e, le vetture elettriche utilizzate.

V2G charging stations. In the close up picture a Fiat 500 e, the type of electric cars chosen.

E in fase avanzata di sviluppo e realizzazione il progetto coordinato da **Free2Move eSolutions** – operatore tecnologico dell'**e-Mobility**, joint venture tra **Stellantis** e **Nhoa**, già Engie Eps – che vede protagonisti i veicoli elettrici parcheggiati sul piazzale logistico del Drosso, nel comprensorio **FCA Mirafiori a Torino**. Collegati ad apposite stazioni di ricarica **bidirezionali**, supportate da un sistema di accumulo stazionario realizzato grazie a **batterie ricondizionate** (second-life batte-

ries), consentiranno di fornire supporto alla rete elettrica mentre attendono di essere spediti alle concessionarie di automobili. L'energia e la potenza delle batterie sarà a disposizione del sistema elettrico nazionale tramite Terna, operatore della rete nazionale di trasmissione e responsabile di bilanciamento della rete elettrica. Un servizio la cui domanda è destinata a crescere di pari passo con l'incremento di penetrazione delle **rinnovabili** e la diffusione delle auto elettriche che introducono elementi di instabilità sulle reti elettriche.

A dicembre 2020 **FCA Italy** e Free2Move eSolutions si sono infatti aggiudicate un'asta per l'approvvigionamento del servizio di regolazione **ultra-rapida** di frequenza (Fast Reserve) pari a una potenza di 25 MW su 5 anni, dal 2023 al 2027. Si tratta di una più ampia iniziativa di Terna che aggrega fino a 230 MW di capacità nominale di **Fast Reserve Units** (FRU, unità di riserva rapida) al fine di garantire la **stabilità** della rete. Il servizio sarà interamente gestito da Free2Move eSolutions. L'ultimazione del progetto – il più grande



The project is based on the intelligent and bidirectional interaction between car and network. Il progetto si basa sull'interazione intelligente e bidirezionale tra auto e rete.

Il DrossOne V2G Parking in fase di allestimento.

DrossOne V2G Parking during its setting up.

del genere al mondo – è prevista nel corso del 2023, con la completa entrata a regime.

L'investimento è parzialmente coperto dal contributo dell'**Innovation-Fund**, il nuovo canale di investimenti dell'**Unione Europea** con il quale Bruxelles eroga **118 milioni** a favore di **32** progetti (di cui solo **due** in Italia) pensati per immettere sul mercato tecnologie a **basse emissioni** per le industrie ad alta intensità energetica.

GLI OBIETTIVI

Il progetto è volto a dimostrare la fattibilità di un sistema di **ricarica** centralizzato da veicolo a rete (**V2G**, Vehicle-to-Grid) su larga scala, che in questo caso sarà in grado di garantire una potenza massima erogabile di **30,8 MW**. La tecnologia V2G, sottolineano gli esperti di Free2Move eSolutions, consente ai veicoli di scambiare in modo intelligente ener-



gia con la rete, rendendoli una risorsa preziosa per il sistema elettrico nazionale gestito da Terna contribuendo alla realizzazione di un sistema più **sostenibile** rappresentando un'opportunità per ottimizzare i **costi di esercizio** delle vetture a

vantaggio degli automobilisti, nonché una concreta possibilità per contribuire a un sistema elettrico più stabile e ridurre le costose operazioni di manutenzione alla rete.

LE COLONNINE

In totale saranno installate **280** punti di ricarica bidirezionali dotati di doppio connettore (**2x50kW** ciascuno), la cui tecnologia consente sia di caricare la vettura che di restituire potenza alla rete. A settembre 2020 è iniziata la fase pilota – con l'obiettivo di sperimentare la tecnologia e la gestione logistica del parcheggio di Mirafiori – con l'inaugurazione delle prime **32** colonnine V2G in grado di connettere **64** veicoli.

SUL TETTO DEL PARCHEGGIO I PANNELLI

A copertura del parcheggio destinato alle vetture collegate al V2G è stata posta una maxi-pensilina composta da circa 12 mila pannelli fotovoltaici che andranno ad alimentare con energia elettrica *green* i locali di produzione e di logistica. L'impianto permetterà di produrre su base annua oltre **6.500 MWh** di energia, risparmiando così all'ambiente ogni anno oltre **2.100** tonnellate di CO₂. ■

COME CAMBIA LA RETE ELETTRICA

Negli ultimi anni si assiste, sulla spinta delle politiche di **transizione ecologica** europee, a una trasformazione radicale del settore elettrico caratterizzata dalla crescita di impianti a **Fonti Rinnovabili Non Programmabili** (FRNP), dismissione di impianti convenzionali in grado di fornire i servizi di regolazione necessari ad assicurare l'esercizio in **sicurezza** del sistema e alla progressiva fusione di punti di ricarica per veicoli elettrici in ambito pubblico e privato.

Ciò determina sempre più condizioni di forte criticità, dovute, per esempio: alla riduzione della potenza regolante di frequenza e tensione derivante dalla modifica del mix produttivo a favore di impianti **FRNP**; ai crescenti periodi di over-generation da impianti rinnovabili nelle ore centrali della giornata che possono comportare tagli all'energia prodotta da tali impianti; all'aumento delle situazioni di congestioni di rete a causa della distribuzione disomogenea degli impianti rinnovabili sul territorio nazionale (principalmente localizzati al Sud) e della distanza dai principali luoghi di consumo.

Terna ha quindi avviato – attraverso progetti pilota – un processo di progressiva apertura del **mercato dei servizi di dispacciamento** (MSD) a nuove tipologie di risorse distribuite e non abilitate, inclusi sistemi di accumulo (stazionari o su ruote, come nel caso del parcheggio **V2G DrossOne**), unità di consumo o produzione distribuiti.



DrossOne V2G Parking: an aid to the net from electric vehicles

The project coordinated by Free2Move eSolutions – a technological operator in the e-Mobility field- is already in its development phase. This company was born from a joint venture between Stellantis and Nhoa, aka Engie Eps and it involves the electric vehicles parked in the logistic district of Drosso, in FCA Mirafiori in Turin. The vehicles are connected to bidirectional charging stations supported by a stationary storage system made thanks to reconditioned batteries (second-life batteries). The batteries will be an aid to the electric network while they are waiting to be sent to the car dealerships. In this way, the energy produced will be available to the national energy network through Terna, a operator of the national transmission system, responsible for balancing the electricity net. A service whose demand is destined to grow hand in hand with the increase of renewable energy and the spread of electric cars which will introduce elements of instability on the electrical power system. ■



Lo stand Emme Informatica. A Oil&nonOil focus sulla digitalizzazione delle stazioni di servizio.

Oil&nonOil: Fit for 55 sia neutrale, valorizzare le fonti nazionali

di Maria Chiara Amadori

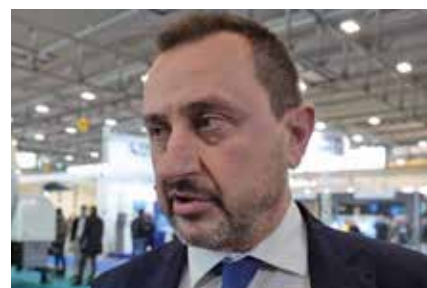
Emme Informatica's stand. Present at Oil&nonOil with the focus on gas station digitization.

Il 24, 25 e 26 novembre la **16ma** edizione di **Oil&nonOil** ha portato alla **Fiera di Verona** il mondo della rete distributiva e di stoccaggio dei carburanti, con uno sguardo sul futuro delle **nuove energie** e della **mobilità alternativa**. In contemporanea anche **Asphaltica**, principale salone nazionale per tecnologie e soluzioni per pavimentazioni stradali, sicurezza e infrastrutture. Presenti **150** aziende espositrici, **250** buyer dall'estero e oltre **5mila** operatori qualificati. **45** convegni e workshop hanno analizzato le opportunità offerte dal **Pnrr** e affrontato temi d'attualità come **transizione energetica**, sicurezza sulle strade, logistica e la grande sfida dell'**idrogeno "green"**. Numerose le presenze istituzionali e del

mondo associativo: all'inaugurazione è intervenuta la viceministra dello **Sviluppo Economico, Alessandra Todde**; la giornata conclusiva ha visto la visita del vicepresidente della **Camera dei Deputati, Ettore Rosato**.

La manifestazione ha toccato lo scottante tema del pacchetto di proposte legislative "**Fit for 55**", adottato dalla **Commissione europea** per ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra del **55** per cento rispetto ai livelli del 1990, protagonista tra l'altro del convegno conclusivo.

*Che la transizione energetica venga affrontata con un **approccio neutrale** dal punto di vista delle tecnologie: questa la richiesta dei rappresentanti del settore, compatto nel denunciare le criticità.*



Mr. Ettore Rosato, Vice President of the Deputies Chamber. Ettore Rosato, vicepresidente della Camera dei Deputati.

I COMMENTI

Per **Sebastiano Gallitelli**, segretario generale di **Assopetroli-Assoenergia**, la revisione proposta dei limiti alle emissioni *indirettamente decreta la fine del motore endotermico mentre dobbiamo arrivare a certificare i veicoli a motore endotermico alimentati con carburanti low carbon come veicoli a zero emissioni.*

Marina Barbanti, direttrice generale **Unione energie per la mobilità** (Unem), ha evidenziato la necessità di utilizzare più fonti possibili e valorizzare quelle nazionali e di non rinunciare al patrimonio di infrastrutture esistente.

Sulle alternative, i prodotti liquidi e gassosi che possono sostituire quelli fossili attualmente più usati, si sono espressi **Andrea Arzà**, presidente **Federchimica-Assogasliquidi**, che ha invitato a considerare le peculiarità del territorio italiano, la nostra industria della componentistica, lo sviluppo del *retrofit del Gpl e del metano*, **Flavio**



Lo stand Ecomobile.

Ecomobile's stand.



Mrs. Vannia Gava, Under Secretary of the Ecological Transition. Vannia Gava, sottosegretaria alla Transizione ecologica.



Mr. Massimo Berutti, member of the Commission Public Work, Senate department. Massimo Berutti, membro commissione Lavori pubblici, comunicazioni Senato.



Mr. Marco Campomenosi, member of the Transport and Tourism Commission of the European Parliament. Marco Campomenosi, membro commissione Trasporti e turismo del Parlamento europeo.

Merigo, presidente **Assogasmetano** e **Dante Natali**, presidente **Federmetano**, a sostegno del biometano.

Elio Ruggeri, vicepresidente **Assocostieri**, pur riconoscendo del valore nel pacchetto *olistico* della Commissione, ha osservato che il Gnl è stato *accettato come combustibile di transizione*, mentre *andrebbe riconosciuto come un combustibile strategico*.

Le istanze del settore hanno trovato corrispondenze da parte degli esponenti politici intervenuti. **Vannia Gava**, sottosegretaria del ministero della Transizione ecologica (Mite), nel suo messaggio ha riconosciuto di trovare *comprensibili gli allarmi delle aziende dell'automotive. Completare il passaggio all'elettrico entro il 2035 semplicemente non è possibile se non al prezzo di chiudere le nostre aziende e regalare quote di mercato ad alcuni gruppi*. Allo stesso modo **Massimo Berutti**, **commissione Lavori pubblici, comunicazioni del Senato**, che ha chiuso i lavori, ha affermato che non si può non pensare *ai processi, agli investimenti fatti, al tessuto di ogni Paese*.

Competitività è la parola d'ordine di **Marco Campomenosi**, commissione **Trasporti e turismo del Parlamento europeo**: l'Ue ha espresso *una visione ideologica molto forte* rispetto alla quale occorre *introdurre correttivi*. **Sara Moretto**, commissione **Attività produttive, commercio e turismo della Camera**, ha promesso un impegno per il *mantenimento di settori industriali che sono stati e sono ancora strategici*. **Luca Sut**, della stessa commissione, si è soffermato sull'opportunità di *utilizzare il Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) per cercare di costruire una filiera italiana delle batterie*, insistendo anche sull'aspetto del riciclo, in mancanza delle materie prime. ■



Mrs. Alessandra Todde, Vice Minister of Economic Development. Alessandra Todde, ViceMinistra allo Sviluppo Economico.



Mrs. Sara Moretto, member of the Commission Productive Activities, Commerce and Tourism of the Chamber. Sara Moretto, membro commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera.



Mr. Luca Sut, member of the Commission Productive Activities, Commerce and Tourism of the Chamber. Luca Sut, membro commissione Attività produttive, commercio e turismo della Camera.



Oil&nonOil: Fit for 55 should be neutral and enhance national sources

On November 24th, 25th and 26th, took place the 16th edition of Oil & nonOil, bringing the world of fuel distribution and storage networks to the Verona Fair, with a look at the future for new energies and alternative mobility. At the same time it was also held Asphaltica, the main national exhibition for technologies and solution for road paving, safety and infrastructures. The numbers: 150 exhibiting companies, 250 buyers from abroad and over 5 thousands qualified operators. 45 meetings and workshops analyzed the opportunities offered by the PNRR and dealt with subjects like energetic transition, road safety, logistics and the great challenge given by "green" hydrogen. During the exhibition it was also talked about the hot subject of the "Fit for 55" laws, adopted by the European Community in order to reduce by 2030 at least 55 per cent of gas emission compared to the 1990's levels. This theme was the main topic of the final meeting. The request by all of the sector representatives, all agreeing in reporting this critical issue, is that the energetic transition needs to be faced with a neutral approach from a technological stand point. During the meeting Bio methane and Bio LNG, a solution for the climate and energetic crises, promoted by Assogasmetano, the President Mr. Flavio Merigo stated: Bio-methane fits perfectly in the circular economy logic; it is renewable and reduces gas emissions. Bio-methane, electricity and hydrogen must have the same and equal treatment. The bio methane fueled vehicles must be recognized the status of Zero Emission Vehicle, as it already done in Sweden and Norway. ■

Assogasmetano: status di Zero Emission Vehicle ai veicoli a biometano

di Augusta Bruni

Il Biometano rientra perfettamente nelle logiche di economia circolare: è rinnovabile e riduce le emissioni. Biometano, elettricità e idrogeno devono avere parità di trattamento, afferma **Flavio Merigo**, presidente **Assogasmetano**, in apertura del convegno *Biometano e BioGNL, una soluzione alla crisi climatica ed energetica*, moderato da **Monica Dall'Olio**, direttore di **Ecomobile**, svolto il 25 novembre a Verona in occasione della Fiera Oil&nonOil. Ai veicoli a Biometano – ha aggiunto Merigo – deve essere riconosciuto lo status di Zero Emission Vehicle, come già avviene in Norvegia e Svezia. Sull'argomento sono intervenuti numerosi rappresentanti delle aziende e delle associazioni, che hanno tracciato un quadro dello stato dell'arte e delle prospettive.

I NUMERI

L'Italia è il secondo mercato europeo per numero di impianti di biogas, ne abbiamo 1.700 – ha sostenuto **Lorenzo Maggioni**, responsabile Ricerca e Sviluppo del **Consorzio Italiano Biogas** – entro il 2022 ci aspettiamo di raggiungere il traguardo di 30 impianti di liquefazione, che potranno garantire oltre 100 mila tonnellate prodotte all'anno, quantità che ci farebbe diventare i primi al mondo nella liquefazione del biometano.

Negli ultimi anni – ha rilevato il prof. **Antonio Sileo**, direttore **Osservatorio Innov-E di I-Com** e **Fellow Green Bocconi** – il metano ha acquisito il suo spazio di

mercato e la rete è in continua espansione, con **1.514** stazioni di rifornimento. Le vecchie auto, se convertite a metano, possono allungare di molto il proprio ciclo di vita. Il biometano – ha dichiarato **Serena Vanzetti**, socia **Cooperativa Speranza** – è una concreta soluzione alla crisi climatica ed energetica. La produzione di BioGNL garantisce sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

LE BEST PRACTICE

Sono intervenuti anche rappresentanti di società attive nella distribuzione di metano e biometano.

A settembre 2021 – ha dichiarato **Marco Lucà**, **Ad Blu Way** – abbiamo raggiunto il traguardo del **20,2%** di biometano liquefatto consegnato nella nostra stazione di Beinasco (TO): un rifornimento su 5 è stato di Biometano.

Il biometano – ha aggiunto **Mauro Mosca**, responsabile marketing **TotalEnergies** – è un prodotto ad alto valore aggiunto, su cui puntiamo per ridurre la quota di prodotti oil.

Il gruppo **Edison** – ha detto **Davide Macor**, direttore mercato business Edison Energia – vuole essere presente su tutta la filiera biometano. Nel 2018 siamo diventati il primo operatore a ritirare biometano. Oggi riforniamo **250** stazioni. Per i veicoli pesanti il GNL è l'unica soluzione tecnicamente utilizzabile al posto del gasolio.

Per **Andrea Ricci**, **SVP Filling station di Snam4Mobility**, in futuro per gli spostamenti di breve raggio si utilizzerà l'elettrico, men-



tre per il lungo raggio idrogeno e biometano che è uno dei vettori strategici chiave per abbattere le emissioni climalteranti.

Sono seguiti interventi dei rappresentanti delle associazioni.

Il biometano – ha detto **Franco Del Manso**, rapporti internazionali, ambientali e tecnici di **Unem** – è un ottimo carburante, risorsa molto importante e contribuirà concretamente agli obiettivi UE di riduzione della CO₂.

Negli ultimi anni – ha continuato **Sebastiano Gallitelli**, segretario generale **Assopetroli-Assoenergia** – l'offerta di carburanti alternativi si è molto sviluppata. Entro due o tre anni in Italia è prevista la produzione di 1,5 miliardi di m³/anno di biometano, che potrebbe soddisfare completamente i consumi di metano legati ai trasporti.

Il biometano – ha sottolineato **Fabio Ermolli**, esperto tecnico di **Assocostieri** – offre notevoli vantaggi ambientali ed esistono notevoli margini di incremento della sua produzione. ■

Assogasmetano: Zero Emission Vehicle status for bio methane fueled vehicles

Bio methane fits perfectly into the logic of circular economy: it is renewable and reduces emissions. Bio methane, electricity and hydrogen must be treated equally. This was stated by Mr. Flavio Merigo, President of Assogasmetano, at the opening of the conference titled: *Bio methane and BioLNG, a solution to the climate and energy crisis*, which was held on November 25th in Verona at the Oil & nonOil Fair. Bio methane vehicles – added Merigo – must be granted the status of Zero Emission Vehicle, as is already the case in Norway and Sweden. ■

EMMEinformatica



BENVENUTO IN

Pin-Go

la tua app di pagamento

Inizia

Accedi

Powered by

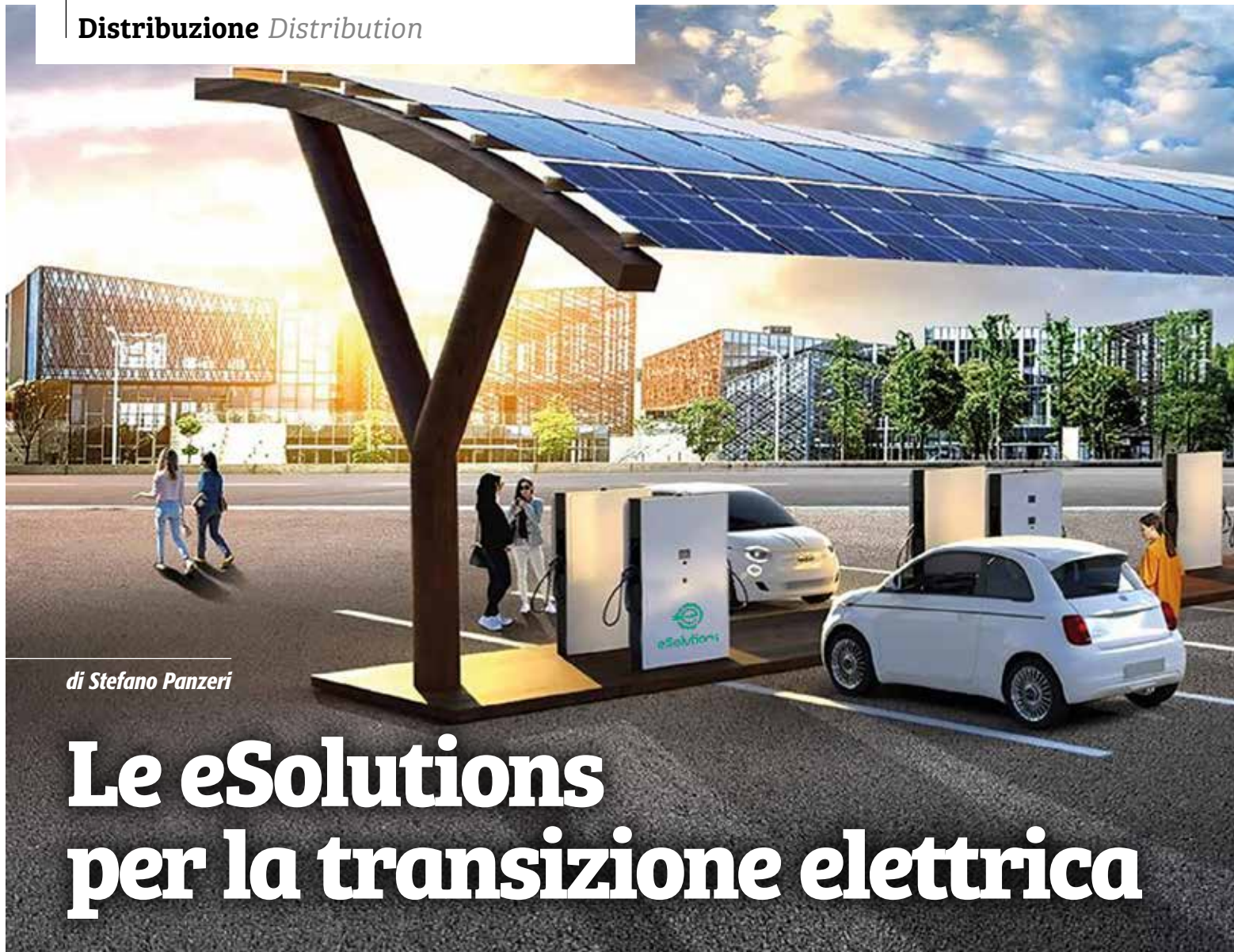


Portiamo la tua Stazione di Servizio al Livello Successivo

Emme Informatica srl
T. +39 049 626 663

Via San Marco, 123/A
35129 Padova - IT

www.emmeinformatica.com
www.telematico.online



di Stefano Panzeri

Le eSolutions per la transizione elettrica

Nata per “semplificare la mobilità dei suoi clienti”, **Free2Move eSolutions** offre un’ampia gamma di **servizi, soluzioni e tecnologie** per rendere **più facile** la gestione del veicolo a privati e aziende. Un impegno focalizzato ad agevolare la **transizione verso la mobilità elettrica**, ancora complicata a causa del cambio radicale richiesto nelle abitudini per il rifornimento e il viaggio. A illustrare le soluzioni per semplificare il passaggio verso i veicoli a batterie è **Roberto Di Stefano**, amministratore delegato dell’azienda sorta dalla joint venture tra **Stellantis** e **NHOA**.

QUALI SONO LE SOLUZIONI PER LA RICARICA DOMESTICA?

La proposta base per i clienti domestici è l’**easyWallbox**, soluzione economica (meno di **500 euro**) e semplice grazie all’installazione **Plug&Play** effettuabile in autonomia per ricaricare con **2,3 kW**, potenza

incrementabile a **7,4 kW** con un semplice upgrade. Chi ha maggiori esigenze può optare per l’**eProWallbox**, modello “intelligente” gestibile tramite smartphone, connesso per assistenza da remoto e con potenze fino a **22 kW**. Poi ci sono soluzioni più evolute, come la **eFast Family** con storage



La ePro è una wallbox domestica “intelligente” gestibile tramite smartphone e potenze fino a 22 kW.

integrato per ricariche rapide. Di fatto, abbiamo una gamma modulabile in grado di soddisfare le diverse esigenze di clienti privati, business e gestori di flotte.

L’INSTALLAZIONE DI UNA WALLBOX PUÒ DARE COMPLICAZIONI...

Si, alcune anche ostiche come la **burocrazia** richiesta per l’eventuale adeguamento della potenza. La nostra idea è fornire tutto il necessario per muoversi in elettrico. Oltre alla wallbox possiamo provvedere all’**installazione**, all’eventuale sostituzione del **contatore**, alla modifica dell’**impianto elettrico** comprensiva delle **certificazioni** di sicurezza di legge, ma pure segnalare un **provider** per la fornitura di energia, inclusi quelli con offerte **100% green**. Di fatto, siamo in grado di fornire tutto il ne-

The ePro is a “smart” home wallbox that can be managed via smartphone and powers up to 22 kW.



9.000 stazioni di ricarica con colonnine Fast da 200 kW previste per il progetto Atlante.

9,000 charging stations with 200 kW Fast columns planned for the Atlante project.

nessario per iniziare a usare l'auto elettrica senza pensieri. Sarebbe tuttavia necessario avere un piano nazionale per lo sviluppo della rete di ricarica in linea con i piani europei, poi servirebbe una mappatura nazionale delle potenze disponibili della rete elettrica e, infine, lo snellimento delle pratiche per l'installazione delle colonnine: oggi hanno tempi insostenibili.

E PER CHI HA L'ESIGENZA DI VIAGGIARE?

Stesso approccio: possiamo offrire la ricarica presso nostri partner o dare un servizio 360° grazie alle nostre attività **Charging as a service**. Nello specifico, offriamo i pac-

chetti **ALL-e** che prevedono un canone mensile variabile tra i **50** e i **90** euro in base ai servizi inclusi e alle ricariche (domestiche e pubbliche) necessarie per la percorrenza annua prevista e consentono di accedere a oltre **250.000** punti di ricarica in tutta **Europa**, numero in costante crescita. Una soluzione basata su un'app con diverse funzioni, compresa la **navigazione guidata** per raggiungere la colonnina di ricarica e il **pagamento** del rifornimento. Con ALL-e risolviamo un'altra incertezza legata alla mobilità elettrica, quella relativa ai costi di gestione.

TRA LE VOSTRE PROPOSTE CI SONO ANCHE SOLUZIONI TECNOLOGICHE?

Parte rilevante del nostro business riguarda la progettazione, lo sviluppo, la produzione e la vendita di **tecnologie a terzi**, come la fornitura di **hardware** per le colonnine o di **software** per la gestione di sistemi energetici evoluti. Partecipiamo pure a progetti condivisi con partner, come Atlante. Un piano sviluppato con NHOA per attivare **9.000** stazioni e **35.000** punti di ricarica **Fast** con potenze fino a **200 kW** entro il 2030 in **Italia, Francia, Spagna e Portogallo**. Stazioni dotate della tecnologia **VGI** (vehicle grid integrated) progettate per creare un **sistema energetico integrato** costituito da rete elettrica, batterie dei



Roberto Di Stefano, amministratore delegato di Free2Move eSolutions.

Mr. Roberto Di Stefano, CEO of Free2Move eSolutions.

veicoli, impianti di produzione di energia rinnovabile e sistemi di accumulo di corrente. Un **ecosistema** con molti vantaggi, quali la stabilizzazione della rete nazionale, l'efficiente sfruttamento delle fonti "verdi" e il contenimento dei prezzi energetici. ■



Le colonnine per la ricarica pubblica di eSolutions.

The eSolutions public charging stations.

The eSolutions for electric transition

Free2Move eSolutions was born to "simplify its clients mobility", now offers all of the solutions to switch to an electric car without any problems. The company supplies domestic, company and public recharging stations and takes care of all of the bureaucratic necessities. A modular package that can satisfy private citizens and companies' needs, It also designs and produces technological tools for public recharging stations. Free2Move eSolutions AD, Mr. Roberto Di Stefano will talk about all of the present and future projects. ■

ZD DS2, un gufo da città

Il motore da 30 kW consente una guida brillante e una velocità di 105 km/h.



di *Stefano Panzeri*

The 30 kW engine enables brilliant driving and a speed of 105 km/h.

Agili nel traffico, facili da parcheggiare, a **emissioni zero** e con costi di gestione **contenuti**. Per molti i **quadricicli** sono il futuro della mo-

bilità urbana, tanto da indurre molti costruttori a debuttare sul mercato. A farlo è la **ZD Italia**, importatore dell'omonima azienda cinese produttrice della **DS2**, **microcar** disponibile anche in varianti con

omologazione da auto che offrono velocità superiore e l'accesso a **tangenziali** e **autostrade** pur mantenendo le doti tipiche dei quadricicli. Minicar provata proprio nella variante top di gamma, la **Owl**, gufo in inglese.

Un'auto dalle forme gradevoli lunga **281** cm (7 più della Smart fortwo) e larga **150**, ingombri minimalisti che si ripercuotono nell'abitacolo, un po' stretto per due adulti di buona corporatura. Al **comfort** dei passeggeri provvedono i comodi sedili in ecopelle e una plancia dal design curato dominata dal display del sistema di **infotainment** comprensivo di navigatore, visore per la telecamera posteriore e sistema **android** per la condivisione con lo smartphone tramite Bluetooth. I comandi sono per lo più al volante, con il **selettore** per attivare la trazione e la retro posto tra i sedili. **Discreto il bagagliaio**, in grado di ospitare la spesa o una bici pieghevole per proseguire il viaggio a **emissioni zero** dove le auto sono interdette.



L'abitacolo è accogliente e tecnologico.

L'abitacolo è accogliente e tecnologico.

La DS2 ha batterie da 27 kWh per autonomie urbane fino a 280 km.



The DS2 has 27 kWh batteries for urban ranges up to 280 km.

The ZD DS2 Owl is ideal for moving around in silence and zero emissions in urban centers.



La ZD DS2 Owl è l'ideale spostarsi in silenzio e a emissioni zero nei centri urbani.



Il bagagliaio è adatto per la spesa e può contenere anche una bici pieghevole.

The trunk is suitable for shopping and can also hold a folding bike.

L'avvio keyless è avvolto dal silenzio e dal colorato **cruscotto digitale** con la centro il tachimetro e ai lati gli indicatori del livello delle batterie e del consumo istantaneo. A differenza di altre elettriche, l'accelerazione è meno intensa e richiede una buona pressione sul pedale per sfruttare appieno i **30 kW** di potenza massima del motore e raggiungere i **105 km/h**. La guida è semplice e rilassante, merito del **servosterzo elet-**

tronico, dell'elevata agilità e di una buona dinamica conferita dall'assetto rigido. Buone le sensazioni in tema di **sicurezza** grazie a un impianto frenante comprensivo di **ABS**, quattro rotori e sistema di **recupero dell'energia** in frenata e decelerazione. Dispositivo che contribuisce ad allungare la percorrenza consentita dai **27 kWh** delle batterie fino a **280 km** nel ciclo urbano. Il tempo necessario per la ricarica è di **6-8** ore.

Se il piccolo gufo è pratico e divertente da guidare, il listino di **24.900** euro appare poco accessibile in assenza di cospicui incentivi malgrado l'**ottima dotazione** comprensiva, tra l'altro, di alzacristalli e specchietti elettrici, volante in pelle, climatizzatore e cerchi in lega.

CINQUE ANIMALETTI DA CITTÀ

Cinque le versioni della DS2. Tre omologate **L7e** come **quadricicli** con velocità di 85 km/h: **Geko** (18.900 euro, 180 km di autonomia), **Ant** (19.900 euro, 180 km) e la **Colibri** (21.900 euro, 280 km). Le due auto (**M1e**) sono la **Bee** (22.900 euro, 180 km) e l'**Owl** della prova. Geko a parte, airbag guidatore e ABS sono di serie. ■

LE CONCORRENTI

Smart EQ fortwo, in vendita da **25.210** euro, ma con autonomia limitata a **135 km**. Rivali anche **Renault Twingo** (da **22.200** euro, **190** km di percorrenza), **Volkswagen e-up!** (da **25.850** euro, **260** km) e **Dacia Spring** (**20.100** €, **218** km).



281 cm long and 150 cm wide, the "owl" is agile and practical to park.



Lunga 281 cm e larga 150, il "gufo" è agile e pratico da parcheggiare.

ZD DS2, a city owl

The electric mini car ZD DS2 Owl is designed to move around the city with agility, without the hassle of parking and zero emissions. The cockpit is a little bit tight, but it is welcoming and with a rich technological equipment, including a navigation system and a rear view camera. It is easy to drive, quite and pleasant. It has an autonomy of 280 km thanks to the 27 kWh batteries and to its energy recovery system. It has a 30kW motor, it can reach 105 km/h and a price listed at 24,900 euros. ■



ECOdolomitesGT 2021, in gara le ecologiche

di **Monica Dall'Olio**

Già decise le date 2022: si gareggia dal 17 al 19 novembre.

The 2022 dates have already been set: the competition will be from November 17th til 19th.

Si è svolta il 25, 26 e 27 novembre a **Primiero San Martino di Castrozza**, in provincia di Trento, l'**ECOdolomitesGT**, manifestazione sportiva automobilistica riservata alle vetture con propulsioni e carburanti alternativi.

Il percorso si è spinto fino a **Ortisei** toccando suggestivi angoli delle **Dolomiti in Trentino, Veneto e Alto-Adige**, valicando sotto una nevicata diversi passi, dal Rolle al Sella, dal Gardena al Campolongo fino al Cereda.

4 i settori per **413 km** totali, con un massimo di circa **200** chilometri tra una ricarica e l'altra per le auto elettriche. **8** le prove speciali per un totale di **157** chilometri, durante le quali i driver

hanno dovuto mantenere le specifiche medie imposte.

Due classifiche, quella dell'e-rally di regolarità e consumo riservato ai veicoli elettrici e

quella dell'ecorally di regolarità per alimentazioni alternative, valevoli per International FIA E-Rally Regularity Cup 2021 e Campionato Italiano ACI-Sport Green Challenge Cup.



In piazza del Municipio a Fiera di Primiero l'EDGT Charge-Park, quartier generale dell'evento motoristico e sede del charge park, dove le auto elettrificate hanno potuto fare il pieno di energia elettrica da fonti rinnovabili.

At the Piazza of Municipio in Fiera di Primiero the EDGT Charge-Park, headquarters of the motoring event and home of the charge park, where electrified cars were able to fill up with electricity from renewable sources.



La neve ha accompagnato gli ecoralisti lungo il percorso.

Snow accompanied the eco-rallies along the drive.

INTERNATIONAL FIA E-RALLY REGULARITY CUP 2021

Primi classificati i francesi **Didier Malga** e **Anne-Valerie Bonnelle** del team francese Red Cow Racing su **Kia e-Niro ID4**, secondi il bulgaro **Kalin Dedikov** e il ceco **Petr Benes** del team ceco Phoenix Contact CR, su **Hyundai Kona E** e terzi l'italiano **Guido Guerrini** e il polacco **Artur Prusak** del Team italiano Autotest Motorsport a bordo di una **Volkswagen ID.3**. I punti assegnati sono validi per l'International FIA E-Rally Regularity Cup 2021. Si confermano in testa alla classifica internazionale gli spagnoli **Eneko Conde Pujana** per i piloti e **Lorenzo Serano Gallegos** per i co-piloti (navigatori).



The podium of the International FIA E-Rally Regularity Cup 2021. In the middle the winners Didier Malga and Anne-Valerie Bonnelle, on the left the second classified: Kalin Dedikov and Petr Benes and on the right the third classified: Guido Guerrini and Artur Prusak.

Il podio dell'International FIA E-Rally Regularity Cup 2021. Al centro i primi classificati Didier Malga e Anne-Valerie Bonnelle, a sinistra i secondi Kalin Dedikov e Petr Benes e a destra i terzi Guido Guerrini e Artur Prusak.

hanno garantito ottime performance. Elettriche comprese, che hanno affrontato dislivelli, tempi di percorrenza e di ricarica senza problemi.
L'evento è stato realizzato dal Christof RaceBioConcept Team – BioDrive Academy e l'Associazione ECOMove, in collaborazione con Christof Industries, Christof Global Impact, NSP, POP interactive, E-Station, Comune e APT di **Primiero San Martino di Castrozza - Passo Rolle - Primiero-Vanoi, Christian Gobber Termoidraulica, Immobiliare Zeta di Primiero** e altri numerosi partner, con il patrocinio di **Green Way Primiero**. ■

CAMPIONATO ITALIANO ACI-SPORT GREEN CHALLENGE CUP

Ben 3 gare nel corso della tre giorni: sul podio più alto di Gara 1 **Michal Zdarsky e Jakub Nabelek** su **Kia E-Niro 64 kW**, team Kia Czech, Gara 2 **Carlos Sergnese Mastelli e Josè Luis Rodriguez Perez** su **Volkswagen ID4 1st**, team RPMV, Gara 3 **Franko Spacapan e Tadej Spacapan** su **Hyundai Kona E**, team Mhale AMD Gorica. Ai premiati speciali trofei che lo scultore **Renzo Zeni** ha ricavato dagli alberi abbattuti dalla tempesta Vaia del 2018. Scolpiti nella forma delle dolomiti, rappresentano un omaggio ai luoghi e un modo per ricordare una locale conseguenza del cambiamento climatico.

Con **ECOdolomitesGT** – ha sottolineato **Mario Montanucci Pignatelli**, coordinatore del **CHRISTOF RaceBioConcept Team & BioDrive Academy**, co-organizzatore – *vogliamo testimoniare la nostra passione*

per la mobilità sostenibile e promuovere la diffusione dei mezzi alternativi, dimostrando sul campo la loro usabilità quotidiana. Anche su percorsi particolarmente impegnativi come quelli montani durante la stagione invernale tutte le auto in gara

*ECOdolomitesGT
TeslaClubItaly
SpecialPrize 2021
a Vincenzo Di Bella
(da sinistra) e
Giorgia Zannini del
ChristofRaceBioConcept
Team, driving a Tesla
Model X, granted in
use from Christian
Gobber Termoidraulica.
In the picture with
the organizers: Mario
Montanucci Pignatelli
and Daniel Campisi.*

*ECOdolomitesGT
TeslaClubItaly
SpecialPrize 2021
a Vincenzo Di Bella
(da sinistra) e
Giorgia Zannini del
ChristofRaceBioConcept
Team, a bordo di Tesla
Model X, concessa in
uso da Christian Gobber
Termoidraulica. In foto
sono ritratti con gli
organizzatori: Mario
Montanucci Pignatelli e
Daniel Campisi.*



ECOdolomitesGT 2021, ecological cars in competition

On November 25th, 26th and 27th, in Primiero San Martino di Castrozza, in the Trento province, took place the automobile sportive event **ECOdolomitesGT**, dedicated to alternative propulsion cars. The route reached Ortisei going through suggestive corners of the Dolomites in Trentino, Veneto and Alto-Adige, crossing several mountain passes from Rolle al Sella, through Gardena al Campolongo up to Cereda, under a snowfall. In total 413 km divided in 4 stretches, the longest of about 200 kilometers between recharges for electric cars. There were 8 special tests for a total of 157 kilometers, during which the drivers had to meet the specification prescribed. At the end, two were the final rankings. International FA E-Rally Regularity Cup 2021 – First classified Didier Malga and Anne-Valerie Bonnelle from the french team Red Cow Racing driving a Kia e-Niro ID4, second place to Kalin Dedikov and Petr Benes from the Czech team Phoenix Contact CR, driving a Hyundai Kona E and third place to Guido Guerrini and Artur Prusak from the Italian team Autotest Motorsport on a Volkswagen ID.3. Italian championship ACI-Sport Green Challenge Cup – Three races during 3 days: the winner of the first competition Michal Zdarsky and Jakub Nabelek on Kia E-Niro 64 kW, team Kia Czech, Second competition Carlos Sergnese Mastelli and Josè Luis Rodriguez Perez on Volkswagen ID4 1st, team RPMV, Third competition Franko Spacapan and Tadej Spacapan on Hyundai Kona E, team Mhale AMD Gorica. ■

Evoluzione del gas naturale autotrazione



di **Monica Dall'Olio**

Federmetano, la Federazione Nazionale Distributori e Trasportatori di metano, lo scorso 17 dicembre ha organizzato un seminario da remoto volto a fornire a operatori del settore e utenti un quadro della situazione attuale del comparto e delle **sfide** che sta affrontando. Comparto di grande interesse per il **futuro della mobilità**, ma minacciato dal rincaro dei prezzi e dalle dichiarazioni di **eliminazione graduale (phase out)** dal motore a combustione interna. Ne abbiamo parlato con il presidente **Dante Natali**.

PERCHÉ QUESTO INCONTRO?

Il sovrapporsi di provvedimenti e situazioni stanno avendo un pesante impatto sul nostro settore, a cominciare dal **Fit for 55 Package**. Se le finalità del pacchetto legislativo sono condivisibili in vista del **benessere dell'ambiente** in cui viviamo, non condividiamo però il percorso individuato per arrivare ai risultati indicati. Sancire la fine del motore endotermico, al 2035, è un errore che bloccherà gli investimenti e gli sviluppi che in questi anni si sono succeduti e che sono in programma in merito ai **biocarburanti**.



Dante Natali

Porsi obiettivi così ambiziosi come quelli del Pacchetto Fit for 55, in termini di **riduzione CO₂**, e pensare di riuscire a realizzarli attraverso un'unica tecnologia è un obiettivo **non perseguibile** realisticamente. È necessario dare modo ai biocarburanti, in particolare al biometano, di fare la propria parte nella partita per la decarbonizzazione, secondo il principio di **neutralità tecnologica**. A questa situazione si è aggiunto, dal 1 di ottobre, lo tsunami prezzi.

CARO PREZZI. QUALI LE CAUSE?

Le cause dell'attuale tensione del mercato del gas sono molteplici. Certamente sul nostro settore stanno confluendo una serie di **tensioni geopolitiche** il cui andamento influisce pesantemente sul prezzo del gas, tanto da portarlo fino a **126 cents/smc**. Cifre mai viste in **70** anni di storia e che nessuno avrebbe mai immaginato, se consideriamo che dal 2005 a oggi il prezzo medio annuale del gas si è sempre attestato intorno ai **24,50 cents/smc**.

La situazione è fonte di forte preoccupazione, poiché le conseguenze si abbattano su operatori del settore, imprenditori e lavoratori che rappresentano una **eccellenza nazionale**, e su una utenza che dimostra grande fiducia nel gas naturale per auto e che ha compiuto una scelta dettata da motivazioni sia ecologiche sia economiche. Parimenti penso agli autotrasportatori che hanno scelto mezzi a **LNG**, contribuendo così a un **trasporto sostenibile**, e si trovano oggi ad affrontare tale criticità.

COSA CHIEDETE ALLA POLITICA?

Dai frequenti incontri con esponenti politici abbiamo riscontrato appoggio e impegno nel portare avanti le istanze del nostro settore. Tra le misure chieste da Federmetano, nell'ambito del confronto con i deci-

sori politici che dura da mesi, puntiamo all'applicazione **dell'Iva agevolata al 5%** anche all'uso autotrazione con la possibilità di traslare questo beneficio all'utenza finale, essendo la fiscalità l'unico aspetto su cui è possibile intervenire. Diversi coloro che ci hanno assicurato il loro appoggio in tal senso, come il Sottosegretario al ministero della **Transizione ecologica On. Vannia Gava** e il senatore **Paolo Arrigoni**, 13a Commissione Territorio, ambiente, beni ambientali, che hanno preso parte al seminario da remoto.

Chiediamo inoltre attenzione per il biometano come **chiave** per un trasporto **immediatamente sostenibile**: combustibile 100% **rinnovabile, made in Italy**, utilizzabile esattamente come CNG e LNG di origine fossile, ma con emissioni di CO₂ pari a **zero**, su ogni veicolo attualmente alimentato a gas naturale senza necessità di modifiche motoristiche. Soluzione in grado di soddisfare molteplici esigenze di trasporto, da quello leggero a quello pesante su distanze di migliaia di km.

IL BIOMETANO È GIÀ UNA REALTÀ?

Certamente, il nostro settore è fortemente all'**avanguardia** per quanto riguarda la **decarbonizzazione**. Nel 2020 il **20%** di metano usato in autotrazione era di origine bio – circa **2,04 mld** di km sono stati percorsi dagli **1,088** milioni di veicoli a gas naturale attualmente circolanti in Italia a impatto zero – percentuale che è stata stimata del 30% per il 2021. Risultati importanti che certamente devono essere incrementati – a fronte del biometano che si andrà a produrre al 2026, pari a circa **3,5 mld Smc** (Standard metro cubo) per tutti gli usi (fonte **PNIEC** e **PNRR**) – nel trasporto pubblico locale (**TPL**), nel trasporto leggero e in quello pesante. ■

The evolution of natural gas for auto traction

Federmetano, the National Federation of Methane Distributors and Transporters, last December 17th, organized a seminar aimed at providing field operators and users with a picture of the current situation of the sector and the challenges it is facing. It is a sector of great interest for the future of mobility, but threatened by rising prices and declarations of phasing out from the internal combustion engine. We talked about it with the President Mr. Dante Natali: The overlapping of measures and situations are having a heavy impact on our sector, starting with the Fit for 55 Package. If the purposes of the legislative package can be shared in view of the environment well-being, we do not, however, share the path identified to achieve the indicated results. Deciding to end the use of the internal combustion engine by 2035 is an error that will block the investments and developments that have taken place in recent years and that are planned in relation to bio fuels. ■

100 milioni per veicoli ecologici e rinnovo mezzi pesanti

Eurocargo
CNG by
Iveco. Eurocargo
CNG di
Iveco.



di Augusta Bruni

Il ministro delle **Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili** ha firmato due decreti che prevedono **100 milioni** per agevolare l'acquisto da parte delle **imprese di autotrasporto** di mezzi **ecologici** e tecnologicamente avanzati così da rinnovare il parco veicoli riducendo l'inquinamento e aumentando la **sicurezza** sulle strade.

L'autotrasporto – ha dichiarato il ministro – è di fondamentale importanza per il funzionamento del sistema economico ed è chiamato, come altri settori, a contribuire in modo significativo alla transizione ecologica e all'aumento della sicurezza stradale. Il parco veicolare esistente ha un'elevata età media e mi auguro che le aziende di autotrasporto colgano questa opportunità per contribuire al rinnovamento dei mezzi in linea con le politiche dell'Unione europea volte alla riduzione

delle emissioni di gas climalteranti.

50 milioni per gli anni dal 2021 al 2026 per l'acquisto di veicoli ad **alimentazione alternativa** ed ecologici (in Gazzetta il 22 gennaio), in particolare **ibridi** (diesel/elettrico), elettrici e a carburanti di ultima generazione (**CNG, LNG**). Gli incentivi dipendono dalla tipologia e dalla massa complessiva del veicolo e vanno da un minimo di **4.000 €** per quelli ibridi di massa complessiva da **3,5 a 7 tonnellate** fino a **24.000 €** per quelli elettrici oltre le **16 tonnellate**. Si aggiunge un contributo di **1.000 €** in caso di rottamazione di un veicolo diesel.

Ulteriori **50 milioni** di euro per il biennio 2021-2022 per incentivare la sostituzione dei mezzi da parte delle imprese di autotrasporto, rottamando quelli più inquinanti e meno sicuri (in Gazzetta il 15 dicembre). Riserva una quota di **35 milioni** per l'ac-

quisto di mezzi diesel **Euro 6** solo a fronte di una contestuale rottamazione di automezzi commerciali vecchi e inquinanti. Gli incentivi vanno da un minimo di **7.000** a un massimo di **15.000** euro. Per l'acquisto di veicoli commerciali leggeri **Euro 6-D Final** ed **Euro 6** il contributo è invece pari a **3.000** euro. Una quota di **5 milioni** è riservata all'acquisto di automezzi a trazione alternativa (**ibridi, elettrici, CNG e LNG**) con incentivi che, anche in questo caso, vanno da un minimo di **4.000** a un massimo di **24.000** euro, a cui si aggiungono **1.000** euro in caso di rottamazione di un mezzo obsoleto. Ulteriori **10 milioni** sono stati stanziati per l'acquisto di **rimorchi** e **semirimorchi** adibiti al trasporto combinato ferroviario e marittimo e dotati di dispositivi innovativi volti a conseguire maggiore sicurezza e risparmio energetico. ■

100 million for ecological vehicles and renewal of heavy transportation vehicles

The Minister of Infrastructure and Sustainable Mobility has signed two decrees providing 100 million in order to facilitate the purchase by road transport companies of ecological and technologically advanced vehicles so to renew the vehicle fleet and therefore reducing pollution and increasing safety on the roads. Road transportation – said the Minister – is extremely important for the functioning of our economic system. Like other sectors, it is now called to contribute significantly to the ecological transition and fundamental to increase road safety. The existing vehicle fleet has a high average age so my hope is that the road transportation companies will take this opportunity to contribute to the renewal of vehicles in line with the European Union policies aimed to reduce greenhouse gas emissions. ■

Rav4, con Autogas è ancora più green

di *Stefano Panzeri*

Un concentrato di **tecnologie** la **Rav4**, Suv presentata da **Toyota** nel 1994 e giunta alla quinta generazione dopo avere venduto oltre **8,5 milioni** di esemplari in tutto il globo. Un modello ricco di dispositivi **innovativi** che abbiamo

provato nella versione **Hybrid 2.5 Active 2WD** con un sistema **GPL** altrettanto moderno, il **PJ+** di **Autogas Italia**.

ORIGINALE FUORI, PRATICA DENTRO

Rav4 è una Suv medio-grande (è lunga **460** cm e larga **186** cm) dal design spigoloso reso **originale** dai molti dettagli stilistici, compresi quelli pensati per ottimizzare l'**aerodinamica** come lo spoiler sopra il lunotto. **Curato** pure l'abitacolo, **spazioso** per cinque adulti, con materiali e finiture di buon livello. La strumentazione di facile lettura include l'indicatore istantaneo della potenza usata e recuperata ed è integrata dal display 8" del sistema **infotainment** con comandi vocali. Intuitivi i tasti concentrati nella consolle e sul volante, con il commutatore/indicatore del livello del **GPL** ben visibile a sinistra della plancia. La capacità del capiente bagagliaio (**580** litri, **1.690** ripiegando il divano) rimane invariata con l'adozione del serbatoio del gas da **58** litri lordi sotto il piano di carico, che allunga l'autonomia di oltre **700** km.

MOTORE

4 cilindri di **2.487 cc**

ALIMENTAZIONE

Benzina

GPL

POTENZA

218/160 cv/kW **218/160**

COPPIA

221 Nm **221**

ACCELERAZIONE 0-100 KM/H

8,4 secondi **8,4**

VELOCITÀ MASSIMA

180 km/h **180**

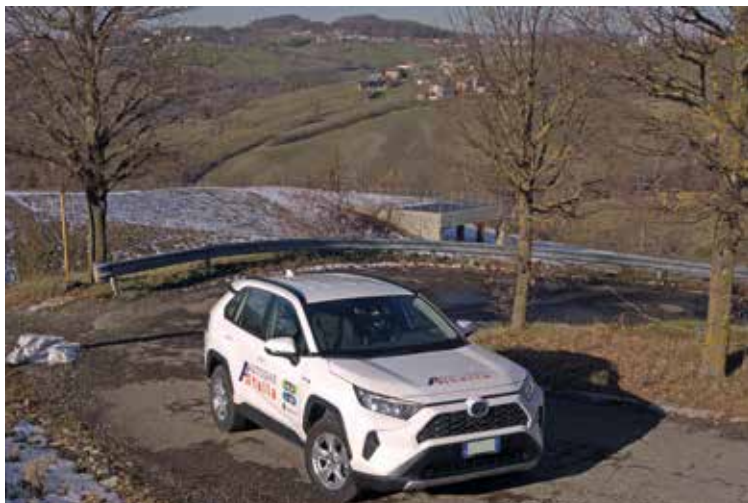
CONSUMO MEDIO

5,4 l/100 km **5,1+0,4 benz.**

EMISSIONI CO2 MEDIO

126 g/km **105**

I costi chilometrici sono calcolati con benzina a 1,77 euro/l e GPL a 0,82 euro/l e consumi dichiarati dal proprietario.



La Rav4 offre elevato comfort, tanta sicurezza e ottima tenuta di strada malgrado il rollio sui percorsi misti.

Rav4 offers high comfort, safety and an excellent road holding despite a little rolling on mixed type of roads.



La presa di carico del GPL è integrata nello sportello per il rifornimento di benzina.

The LPG inlet is integrated into the refueling petrol flap.



**Toyota Rav4
Hybrid 2.5 Active 2WD
GPL Autogas Italia**



L'abitacolo, spazioso e curato, ha comandi ergonomici, compreso il commutatore/indicatore del livello del gas posto a sinistra della plancia.

The cabin is spacious and well detailed; it has ergonomic commands and it includes on the left side of the dashboard the gas switch/indicator.

COMODA E SICURA

Alla guida si apprezzano la comoda posizione rialzata, il **comfort** acustico e quello conferito dall'assetto morbido delle sospensioni. Impostazione che influisce sul rollio sui percorsi misti, ma senza compromettere tenuta di strada e **stabilità**, sempre eccelse. Alla sicurezza concorrono i dispositivi elettronici del pacchetto **Toyota Safety Sense 2.0**, come la **frenata automatica d'emergenza** capace di vedere anche pe-

La quinta generazione della Rav4 ha design spigoloso, originale e curato nei dettagli aerodinamici.

The Rav4 fifth generation has an edgy design, original and attentive to aerodynamic details.





PJ+ kit by Autogas Italia replices the double power circuit of the 2.5 VVT-iE leaving the performances unchanged.

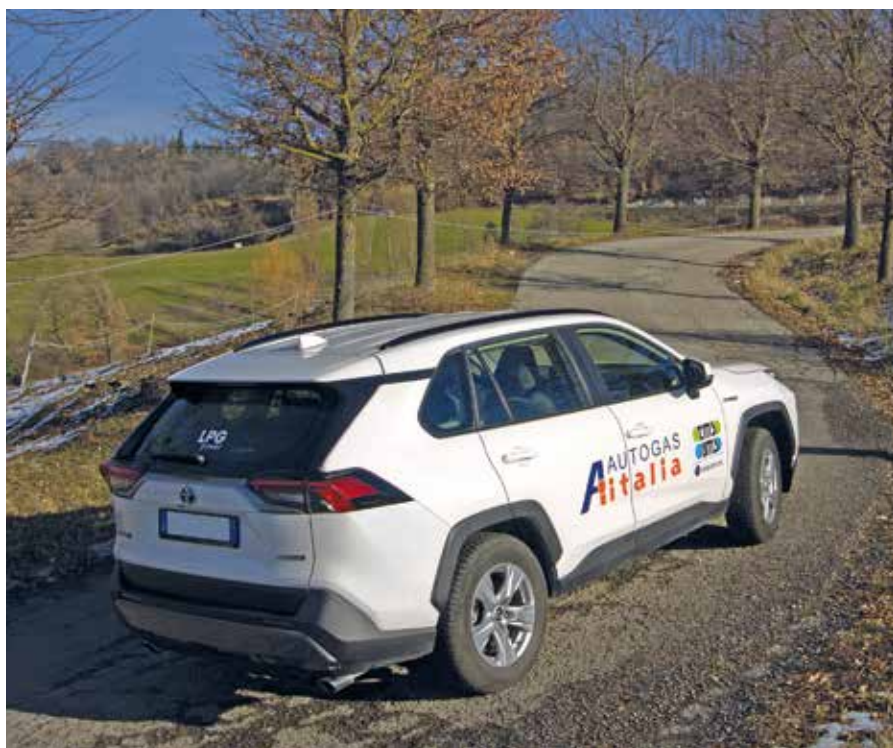
Il kit PJ+ di Autogas Italia replica il doppio circuito di alimentazione del 2.5 VVT-iE lasciando inalterate le prestazioni.



doni e ciclisti, il cruise control adattativo e il sistema di **mantenimento corsia**. In città la guida è piacevole, merito della **fluidità**

del cambio, della spinta del motore elettrico e della buona **visibilità**, con quella posteriore supportata da retrocamera e

sensori di parcheggio. Sulle extraurbane e in autostrada si apprezzano **comfort**, sterzo diretto e preciso e l'efficienza della tecnologia hybrid.



IBRIDA CON DOPPIA INIEZIONE

Il sistema ibrido della Rav4 è costituito dal motore a benzina **2.5 VVT-iE** con ciclo **Atkinson**, **176 CV** e **221 Nm**, e da un'unità elettrica **88 kW** e **202 Nm**. La potenza complessiva di **218 CV** consente una velocità di **180 km/h** e di accelerare a 0-100 km/h in **8,4"**, seppure la dote migliore è la fluidità di marcia ideale per una guida rilassante. Penalizza la guida sportiva il cambio **E-Cvt** a variazione continua, poco efficace nelle forti accelerazioni. Temperamento invariato con l'alimentazione GPL grazie all'impianto **PJ+** di Autogas Italia, con **8 iniettori**, 4 per il sistema iniezione

L'adozione del sistema Autogas Italia prolunga l'autonomia di oltre 700 km.

The adoption of Autogas Italia system extends the autonomy of over 700 km.



The gas plant reduces the refueling cost from 0,124 to 0,058 euro/km. | L'impianto a gas riduce la spesa per il rifornimento da 0,124 a 0,058 euro/km.



With LPG, the CO2 lowers from 126 to 105 grams/km and the polluting emissions are reduced considerably. | Con il GPL la CO2 scende da 126 a 105 grammi/km e le emissioni inquinanti di riducono in modo più consistente.

diretta e 4 per quella indiretta, per replicare la doppia alimentazione sviluppata da Toyota per **incrementare prestazioni e ridurre le emissioni**. Kit comprensivo di centralina evoluta, che legge i dati del dispositivo originale e gestisce due circuiti di iniezione e lo spegnimento durante il funzionamento elettrico. L'esito sono **prestazioni immutate** con l'alimentazione GPL e una maggiore efficienza riscontrabile dai dati dei consumi.

CONSUMA E INQUINA POCO

Rav4 consuma nel ciclo combinato WLTP

5,6 l/100 km, dato ottimo per un modello di **1.680 kg** grazie all'**efficienza** del sistema full hybrid capace di sfruttare con efficacia la trazione elettrica per le ripartenze e percorrere tratti a **zero emissioni**. Il consumo reale medio di **7,0 l/100 km** con il gas si traduce in **6,0 l/100 km** di GPL più **0,5 l/100 km** di benzina. Dati, se confermati, che consentono una **forte riduzione dei costi**, da **0,124 a 0,058 euro/km** (0,049 di GPL e 0,009 di benzina). Delta di **0,066 euro/km** utile per **recuperare il costo dell'impianto (2.000 euro circa)** in poco più di **30.000 km**. Si riducono pure le emis-

sioni di gas serra e inquinanti, con le prime in calo da **126** grammi/km a circa **105** e le seconde, già molto basse (gli **NOx** sono **inferiori del 96%** rispetto al limite di legge), in ulteriore flessione grazie alla composizione chimica del GPL.

UNA BASE DAGLI ALTI CONTENUTI

Active, allestimento base, costa **36.850 euro** con **dotazione piuttosto completa e 5 anni** di garanzia. Di serie tra l'altro cerchi in lega, volante in pelle, clima bi-zona, 7 airbag e sensori per l'accensione automatica di luci Led e tergicristalli. ■



The 58 liters gas tank under the load plank leaves untouched the 580 liters trunk space.



Il serbatoio del gas di 58 litri lordi sotto il piano di carico lascia inalterato il bagagliaio di 580 litri.

Rav4 with Autogas is greener than ever

As a technological evolved SUV, Rav4 by Toyota has an original sharp and a welcoming cabin in terms of both room and design. On the road is safe and comfortable, thanks to its many devices for active safety. The hybrid power train combines a 2,5 petrol engine with an electric battery for a total of 218 HP, which translates in good performances. Its best traits are a smooth drive and reduced consumption of fuel that in everyday usage translates into 7 l/100 km. This quality is improved by the LPG PJ+ Autogas Italia kit, with direct and indirect double fuel, which limits the car "thirst" to 6 l/100 km of gas (+ 0,5 l/100 km of petrol) allowing to recover the cost of the plant (about 2,000 euros) in 30,000 km. Rav4 Active costs 36,850 euros with a lot of accessories already included. ■

Frenata automatica di emergenza L'Adas più apprezzato

Simulazione pacchetto Adas in dotazione alla Peugeot 208.

Simulation of the Adas supplied with the Peugeot 208.

di Monica Dall'Olio

Il dispositivo tecnologico o **Adas** (Advanced Driver Assistance Systems, ovvero Sistema Avanzato di Assistenza alla Guida) più apprezzato in Italia è la **frenata automatica di emergenza**, importante per l'**83%** degli automobilisti. Al **70%** un sistema di navigazione integrato, mentre Blind Spot Warning, che monitora l'angolo cieco degli specchietti e Lane Departure Warning, che avvisa quando il veicolo esce dalla corsia, sono considerati importanti dal **66%**.

Al quarto posto videocamera 360 gradi e controllo automatico della temperatura, al quinto il parcheggio assistito. Seguono tasti e manopole, l'Adaptive cruise control, l'Hotspot WiFi, gli aggiornamenti software over-the-air, Apple Car Play o Android Auto, la guida semi automatica e infine i sedili riscaldati o rinfrescati.

La classifica emerge da un'elaborazione dell'**Osservatorio Autopromotec** realizzata sulla base del Global Automotive Consumer Study 2021 di Deloitte.

I sistemi di sicurezza e assistenza alla guida sono essenziali per ridurre il rischio di incidenti stradali gravi, che risulta quasi dimezzato. Secondo uno studio realizzato dalla Fondazione Caracciolo di ACI in collaborazione con il Politecnico di Torino, con il sistema di assistenza alla frenata sono evitabili 4 incidenti per tamponamento su 10.

UNO SGUARDO SUL MONDO

I dati elaborati includono le graduatorie dei sistemi più apprezzati anche in altri otto paesi. La frenata automatica di emergenza è la preferita anche in **Francia** (76% degli automobilisti), **Spagna** (84%) e **Turchia** (88%). Diverse le tendenze in Centro Europa, dove l'Adas più apprezzato è il Blind spot warning, sia in **Austria** (dal 66% degli automobilisti), sia in **Belgio** (71%), sia in **Germania** (65%). Nel **Regno Unito** il dispositivo tecnologico più desiderato è il sistema di navigazione integrato, in **Sudafrica** è, ancora una volta, il Blind spot warning.

INNOVAZIONE TECNOLOGICA E AUTORIPARAZIONE

Dispositivi tecnologici e Adas – sottolinea l'Osservatorio Autopromotec – hanno avuto un boom negli ultimi anni e saranno sempre più presenti sulle auto. Anche il mondo dell'**autoriparazione** sarà interessato da questa evoluzione. Molteplici sfide attendono il settore dell'**aftermarket automobilistico**, che, per essere al passo con l'evoluzione tecnologica dovrà puntare su una specializzazione sempre maggiore sia per le **attrezzature** di autoriparazione sia nelle **attività** di officina.

L'innovazione tecnologica nel settore autoriparazione è uno dei temi portanti della prossima edizione di **Autopromotec**, rassegna internazionale delle attrezzature e dell'aftermarket automobilistico, che si terrà nel quartiere fieristico di **Bologna** dal 25 al 28 maggio 2022. ■

La classifica del gradimento dei dispositivi tecnologici sulle automobili

| Dispositivi tecnologici (Adas) | % di italiani che lo considerano importante |
|-------------------------------------|---|
| Frenata automatica di emergenza | 83% |
| Sistema di navigazione integrato | 70% |
| Blind spot warning | 66% |
| Lane departure warning | 66% |
| Videocamera a 360 gradi | 64% |
| Controllo temperatura automatico | 64% |
| Parking assist | 62% |
| Tasti e manopole fisiche | 58% |
| Adaptive cruise control | 58% |
| Hotspot WiFi | 48% |
| Aggiornamenti software over-the-air | 48% |
| Apple Car Play/Android Auto | 48% |
| Guida semi-automatica | 44% |
| Sedili riscaldati/rinfrescati | 36% |

Adas: the automatic emergency breaking system is the most appreciated of all

The technological device Adas (acronym of Advanced Driver Assistance Systems) that is most appreciated in our country is the automatic emergency breaking system. In fact it is considered very important by 83% of Italian drivers. The 70% of the drivers instead considers very important to have on board an integrated navigation system, while only the 66% considers important the Blind Spot Warning, meaning that device that monitor the blind spot in the review mirrors or the Lane Departure Warning. In fourth place we find the 360 degrees camera and the automatic temperature control system and finally in fifth place the assist parking. Drivers like other devices and physical buttons or knobs as well, such as the Adaptive cruise control, Hotspot WiFi, over-the-air software updates, Apple Car Play or Android Auto, semi-automatic drive and the heated or cooled seats. ■

La fiaba nucleare dell'uomo bambino

di Hamid Ismailov – Editore Utopia

Hamid Ismailov è originario dell'**Uzbekistan**, che ha dovuto abbandonare per stabilirsi nel **Regno Unito**. Narra gli effetti delle **radiazioni** e dell'**inquinamento** dando vita a una storia tenera e immortalando la cattiveria, il timore e l'ingenuità dell'essere umano di fronte ai maltrattamenti che la Terra subisce. Nella carrozza di un treno, che attraversa la sconfinata e monotona steppa kazaka, un viaggiatore si imbatte in un venditore che suona magistralmente il violino, Erzhan, giovane adulto con aspetto da bambino. Lo prega di parlare della sua storia. Si dipana così il

misterioso racconto dell'uomo bambino, nato in un **villaggio sperduto**, un microcosmo scandito da riti magici e **credenze remote**, con la rigida educazione del nonno e innamorato della piccola Ajsulu. Un'infanzia serena con un'ombra minacciosa, che si proietta dalla **Zona**, area impenetrabile al centro della steppa. Detonazioni oscurano il cielo e fanno **tremare la terra**, provocano uragani e generano timori. Violando le raccomandazioni della famiglia, un giorno il bambino si immerge nel **Lago Morto**, bacino formato dopo un'**esplosione nucleare**. E smette di crescere.



Jova Beach Party 2022

Dal 2 luglio al 10 settembre 2022 in 12 località italiane ritorna il **Jova Beach Party**, dopo il successo del 2019: **emozioni, danze** e divertimento si mescolano a sabbia e salsedine in maniera spontanea, senza copioni e vincoli. Protagonisti non solo i partecipanti e i numerosi ospiti da tutto il mondo ma anche l'**ambiente**. Sin dalla prima



edizione il motto è stato *lascерemo le spiagge più pulite di prima*, ponendo un'attenzione particolare al **pianeta**. Nel 2022 arrivano nuove iniziative sostenibili in collaborazione con **WWF** e **Intesa Sanpaolo**, tra cui la raccolta fondi **Ri-Party-Amo**: obiettivo, **pulire 20 milioni** di metri quadrati di fondali, spiagge, laghi e fiumi. La raccolta si svolgerà in due modi: una **donazione online** oppure al momento dell'acquisto in prevendita dei biglietti. Chi contribuisce alla raccolta fondi, previsti **5 milioni** di euro, potrebbe vincere uno dei **4.000** biglietti omaggio del concerto di Milano nel prossimo tour del cantante. Il progetto ambientale vede anche la collaborazione con **Guardia Costiera** (sicurezza e rispetto del mare) e Banco Alimentare, presente nell'area food and beverage per l'abbattimento di eventuali sprechi. Enfatizzata la cultura del **cibo eco-friendly** e **acqua gratuita** per chi userà le borracce personali oppure vendita solo in lattine di alluminio.

Info: www.tridentmusic.it/jovabeachparty2022/



La Crociata

di Louis Garrell

Il 5 gennaio è uscito il nuovo film diretto e interpretato da **Louis Garrell**, su un'idea del regista **Jean-Claude Carrière**: riprende l'argomento del cambiamento climatico tramite un susseguirsi di vicende comiche e caricaturali. Joseph, figlio di Abel (Garrell) e Marianne (**Laetitia Casta**), vende cose preziose di famiglia – un abito di Dior, libri antichi, anelli, cappotti e vini pregiati –, per finanziare, insieme a centinaia di suoi coetanei nel mondo, un

progetto ecologico in Africa per portare il mare nel Sahara. I genitori, soprattutto la madre Marianne, decidono di supportarlo. L'intera vicenda è sostenuta dagli adolescenti che si mobilitano per contrastare il cambiamento climatico. Tutto quello che ci viene proposto in questo film fa riferimento alla realtà, soprattutto riguardo lo scetticismo di ancora troppi adulti e lo spirito virtuoso e salvatore delle nuove generazioni.

Sci ad alta efficienza energetica

Aperta la pista Superpanoramica del **Baradello** nella skiarea **Aprica-Corteno, Valtellina**: grazie alla nuova illuminazione ad alta efficienza energetica e basso impatto ambientale sarà praticabile in due tratti anche di notte. Un dislivello di 810 mt su **6 km**, dai 1.927 m fino ai

1.162m per la pista illuminata **più lunga** d'Europa. Ideata da **Baradello 2000 SpA** in collaborazione con i comuni di **Aprica e Corteno Golgi** è stata progettata da Sea (controllata **Eni gas e luce**) e realizzata grazie alla partecipazione di quest'ultima. Tecnologie innovative permettono di **ridurre** al minimo il consumo elettrico contenendo anche l'**impatto luminoso**.

Corpi illuminanti differenziati rispondono al meglio alle esigenze di ciascun tratto di pista: il sistema **Lumosa** sull'impianto di risalita consente flessibilità ed effetti di luce scenografici con **altissima efficienza** e senza abbagliare, mentre i proiettori **Corus** offrono un flusso di luce uniforme lungo la pista. Un doppio circuito

con tre cabine indipendenti dotate di gruppi di **continuità** e generatori separati consente una continuità di illuminamento per **3 ore** anche in caso di blackout generale.

Il nuovo sistema di innevamento che completa l'opera può coprire l'intera pista in **72 ore**.

MIMO

MILANO MONZA MOTOR SHOW



Un'immagine della prima edizione di MIMO. Passerella davanti al Duomo.

www.milanomonza.com

2ª edizione del **MIMO Milano Monza Motor Show** dal 16 al 19 giugno 2022: attese anteprime e novità di oltre **50** brand auto e moto. La manifestazione si svilupperà tra le città di **Milano** e **Monza**, mantenendo il format gratuito per il pubblico, che potrà ammirare i modelli

esposti su pedane tutte uguali, passeggiando per le strade del centro milanese, oltre che nei box e in pista all'**Autodromo Nazionale di Monza**. **Andrea Levy**, presidente MIMO: *MIMO 2022 vuole essere una manifestazione di qualità popolare e anche la scelta di spostarci nella settimana successiva alla chiusura delle scuole vuole essere un'occasione perché sia volano per il commercio e il turismo attraverso un coinvolgimento superiore di giovani e famiglie.*

MONZA, CUORE DELLA PASSIONE DINAMICA

Sabato 18 e domenica 19 giugno riflettori su Monza e sull'Autodromo, cuore della passione dinamica del MIMO. Oltre all'esposizione delle novità delle case nei 20 box eventi con oltre **2.000 supercar, hypercar e classiche di pregio**, tutte attese nella corte e nelle sale di **Villa Reale**, headquarter e hub di MIMO 2022. Sabato 18 dalla collaborazione con **1000 Miglia** nasce il **Trofeo MIMO 1000 Miglia**, la prova cronometrata sulla pista di Formula 1 con la quale si cimenteranno le oltre **300 supercar** iscritte agli eventi dinamici del calendario MIMO. La partnership tra MIMO e 1000 Miglia rappresenta una contaminazione, suggestivo incontro tra le ultime tecnologie automotive dei brand e il mondo del classico. Domenica 19 giugno sarà il momento delle **dreamcar** di **Cars&Coffee** che arriveranno da tutta **Europa** per un meeting glamour e adrenalinico tra le strade di Monza e la pista di Formula 1.

MILANO, LATO GLAMOUR: ESPOSIZIONE, PREMIERE PARADE, TEST E VENDITA AL PUBBLICO

Giovedì 16 giugno alle 19 in **piazza Duomo** ci sarà **Premiere Parade**, presentazione dinamica su red carpet delle **anteprime**, guidate dai manager delle case o da testimonial. Una sfilata per svelare le novità che diventerà un video, comunicato ai media internazionali e nei mercati. Il Focus auto **elettriche** sarà area **test drive** e vendita diretta: i visitatori potranno **acquistare** i modelli elettrici e ibridi provati su strada in viabilità ordinaria nel centro di Milano. Una possibilità d'incontro efficace per le case auto e il pubblico che s'inserisce nel processo di **rinnovamento del parco** auto auspicato dalla politica e dal settore stesso, un processo nel quale MIMO vuole rappresentare un importante momento di spinta.



Andrea Levy, presidente MIMO.

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 editte 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.

150

Spett.le CENTRO STAMPA E MEDIA S.r.l. - Vi prego di sottoscrivere a mio nome un abbonamento per 6 numeri della rivista **ECOMOBILE - A TUTTO GAS NEWS**

Abbonamento ITALIA € 15,00
 Abbonamento EUROPA € 45,00

Abbonamento EXTRA-UE € 50,00

Allego ricevuta versamento sul c/c postale n° 26308403 a Voi intestato
 Allego un assegno sul c/c a Voi intestato
 Allego copia Bonifico Bancario sul c/c 50227 a Voi intestato presso BANCO BPM. AG. 14 - BOLOGNA
ABI 05034 CAB 02410 CIN A - IBAN IT66A05034024100000000050227

NOME _____ COGNOME _____
INDIRIZZO _____ TELEFONO _____
CAP / CITTÀ / PROVINCIA _____ ECO-CARBURANTE PREFERITO _____
PROFESSIONE _____ AUTOVEETTURA POSSEDUTA _____

CAMPAGNA ANNUALE ABBONAMENTI (6 numeri)

FORATURA? NO PROBLEM!

KIT ANTIFORATURA PER AUTO. RIPARA, GONFIA E RIPARTI!

Slime,

SLIME è il nuovo sistema automatico che ripara in pochi minuti i tuoi pneumatici senza danneggiarli, ovunque tu sia!



VASTA GAMMA DI PRODOTTI ANTIFORATURA PER AUTO, SUV, MOTO E BICI.



ACQUISTALO SU WWW.SLIME.IT

Distributore per l'Italia
www.puntogas.it

PUNTO GAS
IL VERO PUNTO DI PARTENZA

IMPIANTI GPL E METANO

Scegli le soluzioni della rete **PUNTO GAS**



Impianti GPL e Metano per auto

Impianti GPL e Metano su motori Diesel



Ganci traino rimorchi

BRC gas service

Centri specializzati aria condizionata

Revisione periodica bombole metano

OFFERTA DEL MESE

850,00

IMPIANTO
GPL BRC
SU FIAT PANDA
DEDICATO



Escluso collaudo m.c.t.c. / Con serbatoio toroidale 200x580.

SOSTITUZIONE DECENNALE SERBATOI GPL

VANTAGGI DEI SERBATOI **PUNTO GAS**

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



Numero Verde

800 904 961

Chiama subito per un preventivo

392.9580992

www.puntogas.it

info@puntogas.it

PUNTO GAS

IL VERO PUNTO DI PARTENZA

RISPETTA L'AMBIENTE



RIDUCI I COSTI DI GESTIONE

PER LA TUA AUTO SCEGLI UN IMPIANTO A GAS BRC!

Riduci le emissioni e i costi di gestione della tua auto senza rinunciare alle prestazioni. Rispetta la natura, cura i tuoi interessi e preserva il futuro delle prossime generazioni.

Converti la tua auto con un **impianto BRC!**
Entra nell'officina **BRC GAS SERVICE** più vicina a te per ottenere tutte le informazioni sulla qualità dei nostri impianti.

www.brc.it



Scarica La Nostra App

