

Ecomobilità

Abbiamo guidato la versione della vettura Fiat alimentata con il biometano prodotto da acque reflue: consumi sorprendenti e la certezza di non far male all'ambiente

PAOLO PITTALUGA

Non voleva essere un rigido test vincolato a consumi e prestazioni. Ma un giro con la best sellers delle utilitarie, l'auto che vende di più in Italia (146 mila vetture nel 2017) e che non conosce concorrenti nel suo segmento. Fiat Panda è sinonimo di successo dagli albori, dalla prima serie del 1980 - disegnata da Giorgetto Giugiaro - alla seconda del 2003 nata dalla matita di Giuliano Biasio - alla terza del 2012 disegnata dal Centro stile Fiat -. L'auto per tutti, con lo spirito della cittadina, declinata in tante versioni e motorizzazioni, benzina, diesel e a gas, Gpl e metano. E fu pure elettrica. Ne abbiamo presa una a metano ma non una qualsiasi: una vettura che si "beve" metano, anzi un biometano, prodotto dall'impianto di depurazione delle acque reflue (in parole povere le fogne) del Gruppo CAP a Bresso-Niguarda, al nord di Milano. Una vettura che partecipa al progetto #BioMetaNow, che vede come protagonisti Fca e il Gruppo CAP, insieme con LifeGate, il network che opera in Italia per lo sviluppo sostenibile. E che in quasi due anni di prove ha raggiunto i 20mila km alimentata da questo biometano senza registrare problemi né effetti sul motore, considerando che la macchina è tenuta sotto stretto controllo con approfonditi test effettuati al nel Centro ricerche di Fca. La nostra "gita" vede la partenza in una Milano da attraversare all'ora di punta mattutina, con soffermi fermi e partì e lunghi incolonnamenti, direzione Lecco. Superati gli imbuto cittadini, immaginata dal mega tunnel la laboriosa Monza, la superstrada verso "quel ramo del lago di Como" di manzoniana memoria viene percorsa con qualche effetto fisarmonica ma riuscendo spesso a tenere i 90 km/orari laddove indicati dalla segnaletica stradale. Il ferma e parti però ci aspetta ancora qualche km prima di Lecco, da Annone Brianza. Ma, una volta superata (anche qui sotto mega tunnel) la città lacustre, la superstrada verso Colico e la Valtellina permette di viaggiare tranquilli, ai 90 orari consentiti. Sino a Bellano



La Panda a biometano: 250 km con un pieno nella nostra prova su strada

dove l'abbandoniamo e infiliamo i ripidi tornanti in salita che portano in Val Sassina che percorriamo a ritroso verso Lecco che ci riaccoglie in zona ospedale con un bel quarto d'ora di code... Di qui ancora in superstrada verso Milano. Percorriamo 180 chilometri e la Panda sorprende: si guida con naturalezza, per essere una "cittadina" fa capire che invece sa essere anche un'auto da gita fuori porta, confortevole per il suo segmento, ben insonorizzata, ri-

finita con materiali dignitosi (seppur plastiche dure) che, in due anni di vita, non scricchiolano neppure sui tanti fondi disastrati che incontriamo. Ma è meccanicamente che ci sorprende di più: il bicilindrico TwinAir turbo da 900 cc va tenuto un po' su di giri, ma dai 3mila in su comincia a dare piccole soddisfazioni. Inaspettate per un "engine" così piccolo e per di più a metano. E pure a metano bio! Ci sconvolge, è il caso di dirlo, all'arrivo: sembra proprio che non

abbia consumato perché l'indicatore del metano - diviso in quattro sezioni - dice che tre sono ancora piene. O abbiamo guidato in maniera imperisparmiata, o l'auto fa molto meglio di quello che i tecnici ci indicano, ossia circa 250 km (che è già un ottimo risultato) con un pieno. Sorprende la Panda a (bio)metano: viaggia bene, non consuma, non inquina. È pronta senza alcuna modifica rispetto a quella già commercializzata da Fiat a utilizzare il bio-

metano. E a fare concorrenza all'elettrico (i due box in alto spiegano il perché) ora più che mai visto che è operativo un decreto che permette di produrre e commercializzare il biometano e un finanziamento di 4,7 miliardi - nel periodo 2018-2022 - come sistema di supporto alla filiera. Produrre energia pulita dalle fogne quindi non è solo un impegno verso la sostenibilità, ma lo diventa nella ricerca dei carburanti del futuro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La Bio-Panda cha va a rifiuti ha un'aria molto pulita

97% **100**

Un'auto a biometano ha le stesse emissioni di un veicolo elettrico alimentato interamente a energia prodotta da fonte eolica, ovvero il 97% in meno di un analogo a benzina. (Fonte: Consorzio Italiano Compostatori)

Secondo recenti stime, con 70 kg di scarti di cucina si possono ottenere 9 metri cubi di biogas, dai quali si ottengono 4 kg di biometano, quantitativo sufficiente a percorrere 100 km (Fonte: Ecogas).

BIOMETANO/DECRETO

Uso per autotrazione: ora si può Euro-incentivi per 4,7 miliardi

«Finalmente l'Italia potrà investire su un prodotto innovativo come il biometano: le nostre aziende sono pronte da tempo e ora avranno la possibilità di produrlo e commercializzarlo. Con la firma del Ministero dello Sviluppo Economico otteniamo il pezzo mancante...». Così Massimo Centemero, direttore del Consorzio Italiano Compostatori (CIC), ha commentato i decreti per la promozione dell'uso del biometano nei trasporti e le agevolazioni per le imprese a forte consumo di gas naturale che sono stati firmati il 2 marzo scorso. «Una bella notizia che arriva all'indomani del parere positivo espresso sul decreto biometano dalla Commissione Europea». Il decreto prevede un sistema di supporto alla filiera della produzione di biometano come carburante avanzato di 4,7 miliardi di euro tra il 2018 e il 2022 per gli impianti che entreranno in esercizio. «È un altro passo per la valorizzazione del rifiuto organico in Italia, che già avviene con la produzione di compost. Il biometano per autotrazione è un tassello importante per la transizione del nostro Paese verso fonti di carburante rinnovabile e maggiormente rispettoso dell'ambiente. Si consideri che dall'umido proveniente dalla raccolta differenziata di ogni cittadino si può produrre biometano sufficiente a percorrere 100 km: questo è un esempio concreto di economia circolare», aggiunge

Centemero. Il decreto servirà anche all'Italia per raggiungere l'obiettivo del 10% al 2020 del consumo di energie rinnovabili nei trasporti. Il CIC stima che se tutta la frazione umida dei rifiuti urbani fosse riciclata negli impianti dedicati, si potrebbe generare un quantitativo di biometano più che sufficiente ad alimentare le flotte di mezzi destinati alla raccolta di tutti i rifiuti solidi urbani prodotti in Italia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prova/1. Kia L'estetica oltre la sostanza Arriva Picanto X-Line

Qual è uno dei motivi principali di acquisto di una vettura? Sicuramente il design. Vincere dei prestigiosi premi, quindi, diventa un ottimo biglietto da visita per un costruttore. Come Kia Motors, che con il rinnovamento dell'intera gamma, ha puntato parecchio sull'estetica. Il risultato? Dopo i successi ai prestigiosi iF design Awards 2018, ecco anche quelli, più importanti, ai Red Dot Awards dove la Gran Turismo Stinger, l'urban crossover Stonic e la city car Picanto sono state premiate nella categoria Product Design. Disegnare una GT è il sogno di tutti i designer che hanno la possibilità di sbizzarrirsi, ma il lavoro più difficile è proprio quello di disegnare una city car. Dimensioni, utilizzo, spazio, versatilità, comfort sono tutti vincoli da rispettare da parte del designer che, quasi sempre, ne limitano la fantasia. Bene, diciamo pure che la nuova Picanto, da questo punto di vista, è riuscita molto bene. Probabilmente è la versione più bella e moderna di sempre. Così, a distanza di un anno circa dalla sua commercializzazione, ecco che la gamma si amplia con l'arrivo della variante X-Line che strizza l'occhio ai crossover. Ha un assetto più alto (+ 15 mm rispetto alle altre Picanto), griglia importante, doppio scarico cromato, minigonne laterali, paraurti importanti, passaruota dedicato, pedaliera in alluminio, cerchi in lega da 16 e, soprattutto, un nuovo motore. Si tratta del tre cilindri di produzione KIA da ben 100 CV e 172 Nm, lo stesso - aggiornato - riservato ai modelli Ceed e Rio. Con questo propulsore la Picanto X-Line è scattante, veloce, divertente da guidare e anche parsimoniosa nei consumi: 4,5 litri per 100 km il valore dichiarato. Ottimo lo sterzo, così come la visibilità, l'accessibilità e la spaziosità per tutti i 5 (l'ideale è viaggiare al massimo in 4) passeggeri. Il listino? Parte da 15.050 euro, che tenendo conto del ricco equipaggiamento e dell'immanicabile - per Kia - garanzia di 7 anni, rappresenta un buon rapporto qualità/prezzo.



Notizie, test e approfondimenti nella sezione Motori vai sul sito www.avvenire.it

La nuova Bmw X2
Sopra, la Kia Picanto X-Line

Ferdinando Sarno
© RIPRODUZIONE RISERVATA

La prova/2. BMW Sportiva, coupè e crossover Si chiama X2 e si fa in tre

Difficile catalogarla, ma nel sovrappollato mondo dell'auto l'arrivo di una nuova crossover coupè fa notizia: se poi è una BMW, fa ancora più rumore. Si chiama X2, è in vendita da qualche settimana con prezzi a partire da 33.150 euro e rompe le convenzioni di un marchio tradizionalmente ancorato alle sue regole stilistiche e di contenuto mettendo insieme il tipico piacere di guida del brand tedesco con la sportività dei modelli più "spinti". Il cocktail sembra ben riuscito, almeno a giudicare dal primo impatto, sia visivo sia al volante. La nuova X2 riprende l'architettura della X1 ma con linee più modaiole, o "aspirazionali" come si usa dire oggi, nel senso che ha come target di riferimento il mondo dei giovani che hanno abbastanza euri in tasca per permettersela, o di chi giovane si sente comunque e cerca un prodotto originale senza rinunciare alla sicurezza del marchio. Al lancio sono disponibili solo motorizzazioni TwinTurbo di elevata potenza - la X2 sDrive20i con 192 Cv, la X2 xDrive20d con 190 Cv e la X2 xDrive25d con 231 Cv. Le due varianti a gasolio sono dotate di serie della trazione integrale xDrive e del cambio Steptronic a otto rapporti, mentre la X2 a benzina a trazione anteriore utilizza la trasmissione a doppia frizione Steptronic sportiva a sette rapporti.

Dire che guidarla è più che piacevole, sarebbe ovvio, anche se il confort non è quello dei modelli più classici e la sensazione complessiva risente della tipologia ibrida della vettura, più vicina al carattere di una Mini che a quello di un classico Suv BMW. Insonorizzazione efficace, pronto e diretto lo sterzo, appagante il 2.0 turbodiesel che abbiamo provato nel traffico di Milano, terreno ideale per lo spirito urbano di una vettura come la X2.

Alberto Caprotti
© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Se il vigile vigila solo sulle multe

Il comandante dei vigili urbani di Torino si chiama Emiliano Bezzon. Ha ricevuto l'incarico da meno di sei mesi ed è uno che non ama i giri di parole. Così nella lettera che ha inviato alle sezioni interne, ha ricordato il numero di contravvenzioni effettuate nel 2017 dai suoi agenti e l'obiettivo di crescita per il 2018. Non parla di obiettivo di crescita dei controlli, ma proprio di crescita delle multe. Nella lettera si legge anche che il numero di contravvenzioni eseguite "faranno parte degli obiettivi definitivi assegnati per l'anno 2018 per la corresponsione del conseguente premio economico". Insomma, il premio di fine anno per gli agenti della polizia municipale di Torino verrà erogato a coloro che riusciranno a fare più multe. Regolare il traffico e aiutare chi è in difficoltà? Non se ne parla: il vigile che vigila è roba antica. Ora incassa, e basta. Ed è scritto nero su bianco.