



L'affascinante viaggio da Trieste a Savona lungo le coste del nostro paese visto dal mare e dalla strada. Arrivo previsto l'8 luglio dopo 1.500 miglia.

L'ibrida e la barca



MARCO SCAFATI

La terra vista dal mare e viceversa. In un intrecciarsi di onde, verde e asfalto, attraverso paesaggi mozzafiato e angoli del Belpaese ancora sconosciuti. Il tutto, vissuto in maniera semplice e naturale. Questa è la missione di un giro d'Italia molto particolare, che non si fa a pedali ma a vela e, in parte, a batteria. Perché per portarlo a termine si sono messe in "parallelo" una barca lunga dodici metri e mezzo costruita con materiale riciclabile e un'auto ibrida sportiva, in grado anche di viaggiare col solo motore elettrico. Loro sono la Sly 42 Fun e la Porsche Panamera ibrida, l'inusitata circumnavigazione dello Stivale è stata invece battezzata "Un giro per la vita". E proprio in questo momento, dopo aver preso il via il primo maggio da Trieste, sta toccando una delle 25 tappe che al termine di 1.500 miglia e due percorsi (uno sottocosta, l'altro su strade che si affacciano sul mare) arriverà l'8 luglio al punto finale di approdo, quello di Andora nei pressi di Savona. Con i due equipaggi, quello della barca capitanato dall'ambientalista, scrittore e velista Alfredo Giacon e quello dell'auto dove si alterneranno una trentina di giornalisti, ideali ambasciatori di uno stile di vita ecologicamente corretto, per usare un termine di moda. Anche perché di porto in porto, almeno nelle tappe principali, daranno vita a dibattiti su temi come cibo sano, turismo intelligente, beni culturali, tutela e salute del mar Mediterraneo, libri di viaggio e sport pulito. «È da molto tempo che avevo in mente di organizzare una cosa del genere», rivela il numero uno di Porsche Italia, Loris Casadei.

Da dove nasce questa idea?
«Molti anni fa sulla rivista Airones lessi il reportage di due ragazzi che fecero il giro dell'Italia a piedi, lungo la costa. Trovavo questa cosa molto poetica, soprattutto per il continuo confronto terra-mare. Dunque quando Giacon, che già conoscevo, è venuto a dirmi che voleva fare questo giro e a chiedermi di dargli una mano, ho capito che era ora di ritirare fuori il progetto. E ho risposto che non solo una mano gliela davo, ma che avremmo fatto il giro insieme a lui».



Porsche Panamera hybrid



Il modello

I segreti della Panamera berlina Porsche ecologica

Con i suoi 159 grammi per chilometro di anidride carbonica immessa nell'aria, è la Porsche più "pulita" tra quelle in commercio. Non è un caso dunque che sia toccato proprio alla Panamera ibrida, portabandiera della rinnovata sensibilità della casa di Stoccarda riguardo alle tematiche ambientali, fare da apripista al viaggio ecologico di cui è stato dato ampio riscontro.

Del resto, il sistema full hybrid della Porsche qualche spunto interessante lo regala. Innanzitutto si tratta di un ibrido cosiddetto parallelo, dove il motore elettrico è integrato direttamente nella catena di trasmissione, all'interno di un modulo ibrido posizionato tra il cambio ed il propulsore principale, quello a combustione. In tal modo la gestione dell'interazione tra l'unità a benzina e quella a batteria è interamente elettronica. Di conseguenza, ottimizzata in ogni istante di

guida. Insieme, il 3.0 V6 sovralimentato a benzina e il suo "collega" a batteria sviluppano una potenza totale di 380 cavalli. Dato che fa tornare alla mente che pur sempre di un'auto sportiva si sta parlando, anche se ecofriendly: non si può definire altrimenti una vettura che scatta da zero a cento in sei secondi e raggiunge una velocità di punta di 270 orari. E che, nonostante questo, riesce a contenere i consumi intorno ai sette litri ogni cento chilometri.

Ma è anche e soprattutto nella dinamica di guida che si ritrovano i dettami della tecnologia ibrida. Ad esempio, quando si viaggia a velocità fino ai 165 km orari e si alza il piede dall'acceleratore, il motore a combustione viene disaccoppiato dal sistema di trazione e spento, per limitare ulteriormente i consumi. Basti poi premere di nuovo il pedale per riaccenderlo automaticamente. Insomma, una "vela" da tirare fuori quando serve. (m. s.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Un giro d'Italia per la vita

Non ha tentennato nemmeno un attimo?

«L'idea mi ha subito entusiasmato. Ma confesso che una volta resomi conto dell'impegno, non tanto economico ma di tempo e dedizione personale, stavo per gettare la spugna. Per fortuna ho dei collaboratori passionali e motivati, che mi hanno convinto».

Loris Casadei
"Il problema delle elettriche è sapere da dove viene l'energia"

E abbiamo organizzato tutto in tre settimane».

Risultato?
«Questo giro ci sta sorprendendo. Le persone che "frequentano" le marine sono piene di ottimismo e con loro ci troviamo in sintonia anche perché puntiamo sul sociale, non abbiamo certo scopi di lucro. Le dirò poi che stiamo scoprendo potenzialità interessanti riguardo a territorio, turismo, economia. Sa che noi sfruttiamo pochissimo le nostre coste? Ad esempio in Austria e Germania ci sono più di 10 mila persone che lavorano nel business dei tour in bicicletta. Perché non organizzare qualcosa del ge-

nere anche in Italia, vicino al mare? Purtroppo mancano i servizi, e giusto dei coraggiosi come i tedeschi affronterebbero le buche delle nostre strade...»

Dalle due alle quattro ruote, il tema dell'ambiente diventa centrale.

«C'è tanta ipocrisia sull'ecologia. Il problema non è usare o meno auto elettriche, ma sapere da dove viene l'energia che le ricarica. Perché se viene da fonti non rinnovabili siamo punto e capo. Le faccio un esempio: se il parco circolante italiano, per assurdo, fosse tutto composto da veicoli a batteria e l'energia che li spinge venisse prodotta da centrali cine-

si, l'anidride carbonica immessa nell'aria sarebbe superiore a quella che invece è oggi. Per questo in Porsche abbiamo allo studio accordi con fornitori che certifichino la provenienza dell'elettricità».

Una battaglia che può essere estesa a tutti i costruttori?

«Le case automobilistiche

"E comunque l'auto non va certo demonizzata inquinata di più il riscaldamento"

stanno investendo molte risorse per adeguarsi a normative sempre più stringenti, che tali non sono in altri settori: si demonizza l'auto, che è sempre sotto la lente d'ingrandimento dell'opinione pubblica, ma la sua responsabilità è marginale: inquinano molto di più i riscaldamenti o il bestiame».

Cos'ha in programma Porsche in tema di mobilità sostenibile?

«La questione ecologica è una priorità per noi: a Cayenne e Panamera full hybrid si aggiungeranno presto modelli plug-in. Le tecnologie, del resto, si evolvono. Per azzardare un parallelo, direi che come accadeva cent'anni fa anche oggi stiamo testando quelle nuove. Nelle competizioni sportive, ad esempio, per poi portarle sulle strade di tutti i giorni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA