EQUILIBRI
sviluppo e ambiente

MOTORI ALLA FRONTIERA DELLA SOSTENIBILITÀ

Novità, promesse e “utopie” che il futuro ha in serbo per chi guida

73

Periodico trimestrale del Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati - Registrazione Tribunale di Roma - n. 374/89 del 21/06/1989 Anno XXIII - Numero 73 - gennaio/marzo 2012 - Poste Italiane SPA - Spedizione in abbonamento postale - 70% - DCB Roma

INDICE numero 73

EDITORIALE 3
Motori puliti: non basta sognarli

PRIMA PAGINA 4
Ma perché in Italia fare il pieno costa sempre di più?

ISTITUZIONI 6
Mobilità sostenibile nelle città italiane

AMBIENTE 10
Auto&Riciclo

INNOVAZIONE 14
Le tecnologie eco-friendly alleate delle massime prestazioni

IN PISTA 16
Auto ecologica, un futuro dietro le spalle

STILE 17
L'unione fa la corsa

DALL'ESTERO 21
"Battery warning"

COOU 23
Il ruolo del COOU al VII Rapporto MOPAmbiente

Periodico trimestrale
del Consorzio Obbligatorio
degli Oli Usati

Registrazione Tribunale di Roma
n. 374/89 del 21/06/1989

Direttore Responsabile:
Paolo Tomasi

Segreteria di redazione:
Maria Savarese

Anno XXIII
Numero 73
Gennaio/Marzo 2012

Direzione, redazione, amministrazione:
Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati
Via Virgilio Maroso, 50 – 00142 Roma

Progetto grafico e realizzazione:
eprcomunicazione
Via Arenula, 29 – 00186 Roma

Stampa:
Piramide Comunication
Roma

Stampato nel mese di giugno 2012

MOTORI ALLA FRONTIERA DELLA SOSTENIBILITÀ

Novità, promesse e "utopie" che il futuro ha in serbo per chi guida

Motori puliti: non basta sognarli

È probabile che tra le tante cose che ci riserva il futuro ci sia anche un motore perfetto. Un motore efficiente, pulito, che utilizzi sofisticati sistemi di propulsione e carburanti leggeri come l'aria e veloci come la luce. Se solo pensiamo ai motori di venti o trenta anni fa, già quelli che abbiamo a disposizione oggi potrebbero sembrarci fantascientifici e sicuramente quella corsa non si è fermata. Noi stessi, come COOU, siamo testimoni degli incredibili progressi compiuti verso motori più puliti e meno famelici: lo vediamo nel drastico e progressivo calo del consumo di lubrificanti nel corso stesso della vita del Consorzio.

Se anche solo il trend rimanesse quello degli ultimi anni, nessuno si stupirebbe di ritrovarsi, in tempi relativamente brevi, al volante di automobili che viaggiano in virtù di principi completamente nuovi rispetto a quelli che conosciamo.
Le auto elettriche, quelle ibride, quelle ad energia solare (come la Phylla, il prototipo della Fiat) sono già realtà avanzate, i laboratori di mezzo mondo lavorano a ritmo serrato per renderle sempre più efficienti, affidabili e alla portata di tutti.
La strada però è ancora lunga: non tutti i sogni possono trasformarsi in realtà. Perché un prodotto si affermi sul mercato e diventi una realtà industriale non può solo corrispondere ad un desiderio astratto di perfezione e compatibilità ambientale, o si rischia di portare direttamente i progetti dai laboratori ingegneristici ai musei delle meraviglie. L'innovazione deve camminare sulle gambe della concretezza e della fattibilità. Non ci saranno mai investimenti sufficienti a trovare la soluzione per il trasporto del futuro se i ricercatori inseguiranno solo i loro sogni senza fare i conti con il fenomeno ormai affermato della motorizzazione di massa e della necessità di molti Paesi in via di sviluppo di recuperare il tempo perduto.

Perché l'automobile non può solo essere considerata fonte di inquinamento: per le società occidentali, per l'Italia, le quattro ruote hanno significato un elemento di modernità, di innovazione, di indipendenza, di mobilità verso migliori occasioni di vita e di lavoro. La cara vecchia automobile non può passare da tutto questo al cestino dei rifiuti della storia come fosse stato un errore di calcolo o un malanno da circoscrivere.

I motori tradizionali sono stati protagonisti di una eccezionale evoluzione che tutt'ora li pone come punto di riferimento per qualsiasi novità nel settore. È a questa capacità di innovazione che dobbiamo saper guardare e a cui non dobbiamo far venire meno ricerca e risorse, magari nell'illusione di un improvviso e salvifico balzo tecnologico che li renda obsoleti da un giorno all'altro.

> **Per l'Italia, le quattro ruote hanno significato un elemento di modernità, di innovazione, di indipendenza.**

Come la natura, neppure la scienza compie salti, ma procede secondo un cammino che non scorda e non cancella i passi precedenti. Per questo ben vengano i sogni futurologici ma allo stesso tempo non scordiamo, tutti e ciascuno, la nostra missione qui ed ora, che è sempre quella di fare meglio ciò che già abbiamo imparato a fare. È questo anche l'impegno del COOU, in attesa del motore perfettamente pulito.

Paolo Tomasi

Carlo Stagnaro *(*)*

Ma perché in Italia fare il pieno costa sempre di più?

Fare il pieno con la benzina vicino o sopra 1,8 euro / litro suscita, comprensibilmente, l'indignazione di tutti. Purtroppo, non sempre l'indignazione trova una traduzione politica basata sui fatti; anzi, molto più facilmente essa sfocia in un populismo privo di costrutto. Infatti, se prevale la ricerca di un capro espiatorio, e se tale capro espiatorio viene individuato nel settore petrolifero, il rischio è quello di prendere fischi per fiaschi e confondere le responsabilità. Il punto è allora, in fondo, semplice: per capire chi è relativamente più "colpevole", e quali leve possono o debbono essere azionate, occorre anzitutto vivisezionare il prezzo.

Facciamo un esempio. Nel giorno in cui questo articolo viene scritto, il prezzo medio di un litro di benzina con servizio è 1,84 euro. Cosa c'è dentro? Lo "zoccolo" è rappresentato dall'accisa, pari a 70 centesimi di euro (più, dove sono state introdotte, le addizionali regionali). Sull'accisa si applica l'Iva (21%), che porta la componente fiscale "fissa" (cioè indipendente dal prezzo industriale del prodotto) a 85 centesimi. Il prezzo industriale è, invece, di 82 centesimi circa. Anch'esso è soggetto all'Iva, che porta al mulino del fisco altri 17 centesimi. Riassumendo: per ogni litro di benzina, 82 centesimi (44%) servono per pagare il carburante, mentre 1,02 (56%) vanno direttamente in pancia all'erario. Dentro gli 82 centesimi "privati", devono trovare remunerazione tutte le voci di costo: la principale è la materia prima, ossia la benzina stessa. I carburanti vengono scambiati sui mercati internazionali e hanno un prezzo di riferimento stimato attraverso un indice, il Platts Cif Med. Lo stesso giorno, tale indice valeva 65 centesimi. Ciò significa che l'intera catena del valore del carburante deve "accontentarsi" di 17 centesimi, pari alla differenza tra il prezzo industriale e il costo della benzina sui mercati internazionali. Questi 17 centesimi contengono tutti i costi di distribuzione primaria e secondaria, di stoccaggio, e infine il margine della compagnia petrolifera e del gestore dell'impianto. Se tutti questi costi fossero azzerati (inclusi stipendi, affitti, bollette, imposte sul reddito, ecc.), il prezzo della benzina scenderebbe di

Fare del settore petrolifero l'unico capro espiatorio, rischia di farci prendere fischi per fiaschi.

17 centesimi. Questo è il limite invalicabile di qualunque riforma.
È un limite importante perché serve, da un lato, a fornire una misura concreta di quel che è possibile attendersi dalla razionalizzazione del settore; dall'altro lato, contribuisce, quando si dà la caccia ai veri colpevoli, a mettere tutto nella giusta prospettiva. Dentro i 17 centesimi, infatti, c'è ancora un po' di grasso che può essere eroso. In particolare, varie indagini hanno evidenziato come una maggiore concorrenza (che può essere stimolata rimuovendo tutte le residue regolamentazioni, soprattutto a livello regionale, che impediscono l'adeguamento dell'offerta) potrebbe portare a una riduzione media attorno ai 4 centesimi al litro. Valori analoghi si presentano nel caso del gasolio.
Tutto ciò per quel che riguarda il livello dei prezzi. Ma le loro variazioni? È vero o no che i petrolieri "speculano" sull'impossibilità, per gli automobilisti, di fare a meno della benzina? In un comunicato stampa del 6 marzo scorso, l'Unione Petrolifera ha sottolineato che quello registrato sui mercati internazionali "per la benzina si tratta di un aumento di oltre il 17% rispetto ad un anno fa, pari a circa 10 centesimi euro/litro, a fronte di un prezzo industriale italiano (al netto delle tasse) cresciuto nello stesso periodo di poco meno del 10%, pari a circa 7 centesimi". C'è qualcosa che l'Up non evidenzia, forse per sensibilità istituzionale, ma che merita invece di essere enfatizzato.
Nell'arco degli ultimi 12 mesi, l'accisa sulla benzina è cresciuta da 56 a 70 centesimi. Ciò attraverso una serie di provvedimenti, volti prima a reperire risorse per finanziare il Fondo Unico per lo Spettacolo (FUS) e la guerra in Libia, e poi a ridurre il deficit pubblico nel decreto "Salva Italia" di fine 2011. Contemporaneamente, l'Iva è salita dal 20 al 21%, trascinando un ulteriore rincaro implicito anche dell'accisa. In altre parole, mentre il prezzo industriale è salito di circa il 10%, la componente fiscale ha fatto un balzo del 25% (26% se si include l'Iva). Quello che si osserva, se si guardano sia il livello sia l'evoluzione dei

Il 2012 si è aperto, in Italia, con gli scioperi del "Movimento dei forconi": tra i motivi di protesta degli autotrasportatori, il rincaro di benzina e gasolio.

prezzi, insomma, è che i rincari sono stati guidati da due variabili: il mercato dei prodotti raffinati (e, a monte, del petrolio) e la fiscalità. Ma, tra i due, è la fiscalità ad aver giocato la parte del leone. E, soprattutto, mentre nel passato si sono osservate variazioni anche molto significative del prezzo industriale (che sale o scende in funzione degli andamenti internazionali), la quota del fisco non fa altro che crescere ininterrottamente. Lo dimostra, indirettamente, il fatto che nonostante l'enorme attenzione pubblica per i prezzi dei carburanti, e a dispetto dell'ovvio effetto recessivo di un costo stabilmente alto dei carburanti per autotrazione, nessun governo abbia cercato seriamente strumenti per ridurre il peso delle imposte.

I rincari sono stati guidati da due variabili: il mercato e la fiscalità. Ma, tra i due, è la fiscalità ad aver giocato la parte del leone.

Anzi: gli automobilisti sono stati sistematicamente considerati un "bancomat" presso il quale era facile, per lo Stato, ritirare liquidità aggiuntiva allo scopo di finanziare una spesa pubblica in continuo e inarrestabile aumento.
La conseguenza di tale constatazione è piuttosto problematica. Da un lato, chi ha accesso alla leva più immediata per calmierare i prezzi non ha alcuna intenzione di utilizzarla (anzi, la preme in senso contrario). Dall'altro, eventuali interventi di razionalizzazione della rete – pure necessari e utili – hanno un potenziale ridotto, valutabile in circa 4 centesimi, che appaiono una frazione anche solo degli aumenti fiscali osservati nell'ultimo anno. Dall'altro lato ancora, i provvedimenti adottati dall'esecutivo nell'ambito del decreto liberalizzazioni appaiono non solo di scarsa portata (come nella liberalizzazione del self service ma solo nelle zone extraurbane) ma, spesso, ispirate a una lettura incompleta dei problemi. L'insistenza sul modello di business degli impianti (dunque sulla libertà di approvvigionamento, che è incompatibile, nei termini in cui venne presentata inizialmente, con la libertà contrattuale e organizzativa) anziché sull'accesso e l'uscita dal mercato, impedisce di prendere di petto il vero tema. Cioè la riduzione del numero di impianti e la sostituzione di quelli più piccoli e inefficienti con stazioni di più grandi dimensioni e non dipendenti dalla sola vendita di carburanti. In questo il decreto fa alcuni passi avanti – per esempio la liberalizzazione della vendita di giornali e tabacchi e la riduzione della superficie minima per ospitare la rivendita di prodotti non oil – ma non con sufficiente convinzione. Lo Stato, insomma, pecca sia di azione (per le tasse) che di omissione (per il mancato intervento sulle norme regionali).

(*) Carlo Stagnaro è giornalista e Direttore Ricerche e Studi dell'Istituto Bruno Leoni.

Milano, e il cielo è sempre più blu

"PREVENZIONE, RIDUZIONE, SENSIBILIZZAZIONE: ECCO COME HO CAMBIATO IN POCHI MESI LA SOSTENIBILITÀ URBANA IN CITTÀ"

Intervista a Pierfrancesco Maran
Assessore all'Ambiente, Mobilità e Arredo Urbano di Milano *(*)*

Da dove è partita Milano per essere una metropoli "green"?
Innanzitutto la delega all'Ambiente è stata accorpata ad altre deleghe che sono Mobilità, Arredo Urbano e Verde, proprio per sottolineare la trasversalità delle misure che questa amministrazione intende attuare a difesa dell'ambiente inteso come aria, acqua, suolo e verde. Le priorità fanno quindi parte di un quadro più ampio, che comprende diverse azioni tra cui: dare impulso alla mobilità sostenibile, potenziando il trasporto pubblico e diminuendo il traffico; realizzare piste ciclabili e isole pedonali; sviluppare il car sharing e il bike sharing come mezzi alternativi all'auto privata; sostituire gli impianti di riscaldamento funzionanti ancora a gasolio con sistemi a metano o con allacciamenti al teleriscaldamento. Molte delle scelte di questa amministrazione in tema di ambiente sono state messe in atto a seguito della consultazione dei cittadini. Nel giugno del 2011 si è tenuto a Milano un referendum grazie al quale i milanesi hanno potuto esprimere il loro parere su ambiente, verde, inquinamento e mezzi pubblici. Ne abbiamo tenuto conto fin dall'inizio proprio perché la partecipazione dei cittadini alla costruzione del futuro della loro città e alle scelte dell'amministrazione è per noi di assoluta importanza.

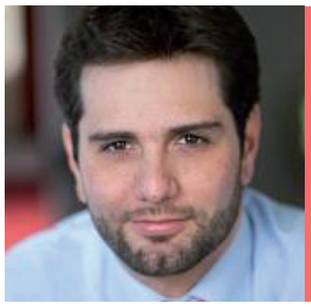
In che modo a Milano la mobilità sostenibile viene incoraggiata?
Purtroppo lo scorso settembre, per fronteggiare la riduzione degli investimenti statali, il biglietto singolo ordinario dei mezzi è aumentato da 1 euro a 1 euro e 50. Tuttavia, per incoraggiare e tutelare chi usa il trasporto pubblico, abbiamo mantenuto intatto il costo degli abbonamenti annuali e mensili. Inoltre abbiamo introdotto importanti agevolazioni: gli anziani residenti a Milano, possessori di un Isee inferiore ai 16.000 euro, dallo scorso primo dicembre possono richiedere una tessera e viaggiare gratis; i giovani sotto i 26 anni, anche lavoratori, possono usufruire di una tessera scontata (prima destinata ai soli studenti); i genitori in famiglie con almeno quattro figli potranno entrambi richiedere un abbonamento annuale scontato del 50%; chi usa le biciclette pieghevoli per spostarsi in città, le potrà portare gratuitamente su tutti i mezzi negli orari stabiliti dall'azienda trasporti.

Con l'Area C abbiamo liberato le strade del centro da 115.000 veicoli con una riduzione delle emissioni, del rumore e degli incidenti.

Informazione e sensibilizzazione: quali misure?
Negli ultimi mesi abbiamo cercato di avvicinare sempre di più i cittadini alla mobilità sostenibile con iniziative a loro rivolte. Ad esempio abbiamo istituito le domeniche a piedi per diffondere la cultura dell'ambiente. Abbiamo chiuso la città al traffico e organizzato un centinaio di iniziative, dai giochi di strada nelle piazze alle piscine aperte gratuitamente, agli ingressi agevolati ridotti nei musei fino al biglietto unico del trasporto pubblico per tutta la giornata, esteso anche sulla rete Atm ai Comuni dell'hinterland. La domenica ecologica è stata un successo e abbiamo deciso di replicarla anche il 25 marzo in occasione della "Stramilano", la gara di corsa più vecchia di Milano, il 15 aprile per la Milanocity Marathon e il 27 maggio nella domenica di arrivo del Giro d'Italia.

Area C: una scelta impopolare ma necessaria?
I cittadini hanno chiesto lo scorso giugno, in occasione dei referendum sull'ambiente, e continuano a chiedere attraverso lettere, e-mail, manifestazioni e assemblee, di migliorare la qualità ambientale della nostra città curando e aumentando gli spazi verdi, realizzando nuovi tracciati di piste ciclabili e sistemando quelli già esistenti, potenziando il trasporto pubblico e rafforzando e ampliando i sistemi che disincentivano l'uso dell'auto. Dando seguito alle istanze dei cittadini abbiamo improntato una serie di azioni a partire dalla cessazione del sistema Ecopass che ormai da tempo era diventato inefficace – come ammesso anche dal Sindaco precedente, Letizia Moratti, poco prima della fine del mandato – all'avvio di Area C, che è un provvedimento sperimentale della durata di 18 mesi, abbiamo avuto pareri di segno differente, ma dopo il primo mese di funzionamento, con una significativa riduzione del traffico, anche i cittadini sembrano aver cambiato parte delle loro abitudini, usando meno l'auto e solo in casi di strettissima necessità e di più i mezzi pubblici. Aver liberato le strade del centro da 115.000 veicoli con una riduzione delle emissioni di scarico, del rumore e degli incidenti già dal primo mese ha reso i milanesi meno critici e più aperti alle conseguenze benefiche di questa significativa riduzione di auto.

(*) Intervista a cura di Maria Savarese.



Da Torino l'Europa è più vicina

"ABBIAMO MESSO SCIENZA E TECNICA AL SERVIZIO DELLA CITTÀ, PER LA NOSTRA MOBILITÀ A IMPATTO ZERO"

Intervista a Enzo Lavolta, Assessore all'Ambiente di Torino

Quali sono oggi le priorità dell'Assessorato all'Ambiente di Torino, e come vengono gestite?
La mobilità è una questione cruciale perché se da una parte un'Amministrazione deve garantire accessibilità e trasporti a persone e merci, dall'altra non può più non fare i conti con l'inquinamento ambientale nel suo complesso: inquinamento atmosferico, rumore, occupazione di suolo, qualità della vita, sicurezza.
Torino investe sulla mobilità sostenibile a partire dalla pianificazione del territorio per incidere, alla fonte, sulla domanda di mobilità: una città deve, da un lato, saper "modellare" il territorio dotandolo di servizi e infrastrutture che riducano il numero degli spostamenti (senza incidere negativamente sull'accessibilità e la mobilità) e, dall'altro, deve munirsi di piattaforme logistiche per le merci. Inoltre è necessario garantire a cittadini e operatori una serie articolata e diversificata di opportunità di spostamenti "sostenibili" particolarmente "nell'ultimo miglio".
La città è impegnata dunque su più fronti: ridefinizione del territorio (es. Variante 200), tenendo conto anche della necessità di diminuire la domanda di mobilità; agevolazione e sostegno della mobilità sostenibile ("zone 30", pedonalizzazioni, piste e vie ciclabili); potenziamento del TPL – con particolare riferimento al passante ferroviario; individuazione di piattaforme dove trasferire le merci da mezzi pesanti a mezzi leggeri ed ecologici. La scelta della città di aderire all'iniziativa europea Smart Cities va in questa direzione; stiamo lavorando con Università, Politecnico, aziende pubbliche e private per accedere ai bandi UE sulla mobilità. La partecipazione ai Bandi UE permette inoltre di costruire positive sinergie con altre città europee mettendo a fattor comune best practice.

A Torino il servizio di bike sharing conta 70 stazioni. Una rete di collegamenti pensata per gli spostamenti brevi, il bike sharing oggi rappresenta una forma di spostamento urbano conveniente, sia in termini di tempo sia in termini economici.

In che modo a Torino la mobilità sostenibile viene incoraggiata e incentivata?
Attraverso azioni e interventi concreti. Torino si è dotata di un Piano delle piste ciclabili, sta elaborando il proprio "Biciplan" e già ora è la città metropolitana con il maggior numero di km di piste ciclabili: 170 km che si snodano lungo le principali direttrici, nel centro, nei parchi e lungo i fiumi. Dal 2010 è attivo un servizio pubblico di bicicletta condivisa – "Tobike" che ad oggi conta 70 ciclostazioni già attive che entro l'estate arriveranno a 100. Sono già disponibili nel bilancio comunale – anche grazie ai contributi del Ministero dell'Ambiente e della Regione Piemonte – i fondi per estendere il servizio di bike sharing fino a 170 ciclostazioni. Il servizio ha riscontrato una risposta entusiasta da parte dei cittadini con 13.000 abbonamenti ed un uso davvero importante: anche nei giorni di neve più freddi, ogni giorno, 1.000-2.000 cittadini hanno comunque utilizzato questo mezzo di trasporto veloce, silenzioso ed ecologico. Nell'ambito delle riqualificazioni urbane, la città ha attivato "zone 30" e aree pedonali, e altre sono in progetto: la limitazione

della velocità dei veicoli e le pedonalizzazioni portano i cittadini ad utilizzare l'automobile solo quando è necessario, riscoprendo il proprio territorio con una mobilità più slow. Numerose sono inoltre le scuole che realizzano progetti di "Piedibus" con un'attiva partecipazione di genitori e commercianti che svolgono l'importante ruolo di "tutori" dei ragazzini che vanno a scuola a piedi, riattivando così l'abitudine a "camminare", che nelle nostre città sembra, a volte, essere stata dimenticata.

In che modo l'Amministrazione Comunale informa e sensibilizza i cittadini su questo argomento?
La comunicazione e la sensibilizzazione sono fondamentali per accompagnare e incentivare il cambiamento di abitudini e per accrescere la consapevolezza che ciascuno di noi, nella sua vita quotidiana, anche con piccoli gesti, può contribuire in modo significativo a "salvare il pianeta" e a migliorare la qualità della vita nella nostra città. In particolare per quanto riguarda la mobilità sostenibile Torino ha attivato l'Ufficio Biciclette, strumento che anche la Commissione Europea individua come importante per favorire il cambiamento di comportamento e per garantire la collaborazione e lo scambio di informazioni con i cittadini e con il vasto mondo dell'associazionismo.
L'Ufficio ha redatto un "Vademecum del Ciclista urbano" che contiene suggerimenti per pedalare in sicurezza e spunti anche per automobilisti e pedoni che devono condividere lo spazio rispettandosi a vicenda. La città aderisce all'iniziativa europea "in città senza la mia auto" – 22 settembre, importante evento internazionale di sensibilizzazione, che nel 2011 ha visto l'adesione di più di 2.200 città nel mondo e 74 in Italia. In questa occasione Torino chiude simbolicamente al traffico privato la centralissima Via Roma in cui, fino a non molti anni fa, era vietato il transito delle biciclette, in quanto considerate "poco decorose" per una via elegante!
Torino partecipa e sostiene l'iniziativa della FIAB – Federazione Nazionale Biciclette – e di BimbinBici, e ha aderito alle edizioni della Giornata Nazionale della Bicicletta, indetta dal Ministero dell'Ambiente. Non dimentichiamo inoltre che a Torino sono attivi il car sharing e il van sharing.
L'azione di sensibilizzazione e informazione è rivolta anche ai dipendenti comunali ai quali la città ha messo a disposizione un contributo per l'acquisto dell'abbonamento annuale per il trasporto pubblico, un incentivo concreto a spostarsi senza la propria auto.
Recentemente, inoltre, per incentivare l'uso della bicicletta da parte dei dipendenti comunali, è stata estesa l'assicurazione RC e la copertura INAIL infortuni a chi usa la bicicletta per spostamenti nell'orario di servizio.

Una città deve saper "modellare" il territorio dotandolo di servizi e infrastrutture e deve munirsi di piattaforme logistiche per le merci.

Qual è la risposta dei cittadini torinesi a misure di limitazioni alla circolazione?
La sensibilità ambientale dei cittadini torinesi negli ultimi anni è cresciuta in modo significativo.
È ormai diffusa la consapevolezza che la vivibilità della nostra città e la salute dei nostri figli, dipendono anche dai comportamenti di tutti noi, che devono necessariamente cambiare. Questo cambiamento è anche il risultato dell'impegno della città nell'organizzazione di iniziative di sensibilizzazione e informazione nonché nell'attuazione concreta di interventi strutturali, capaci di dare alternative concrete alle inevitabili limitazioni che hanno coinvolto in particolare i veicoli più inquinanti. È comunque importante ricordare che Torino ha sempre concertato con le categorie interessate i diversi interventi di limitazione.
Le limitazioni sono diventate anche un'occasione per sperimentare che il cambiamento delle proprie abitudini di spostamento in città ha ripercussioni positive sulla salute, l'umore e il portafoglio! Lo dimostrano l'altissima adesione al bike sharing, l'entusiasmo per le "zone 30" e le pedonalizzazioni.

Innovazione e tecnologie per città e regioni intelligenti, sono gli argomenti che aiutano lo sviluppo di nuove opportunità nel settore della sostenibilità ambientale.

Prove di ecosostenibilità per le strade della Capitale

QUASI 3 MILIONI DI CITTADINI E L'ESTENSIONE PIÙ AMPIA D'EUROPA; L'ATTENZIONE ALL'AMBIENTE METTE IN MOTO ROMA

Intervista a Marco Visconti, Assessore all'Ambiente di Roma

La mobilità a Roma è un tasto delicato. Come affrontarla?
Le priorità dell'Amministrazione Alemanno in materia di ambiente, si inseriscono nel Piano di sviluppo sostenibile della città elaborato per raggiungere gli obiettivi del Patto dei Sindaci, di riduzione del 20% di gas climalteranti entro il 2020.

In particolare, la Capitale ha elaborato un Piano per lo sviluppo dell'energia sostenibile che prevede una serie di interventi, in particolare nei settori dell'approvvigionamento energetico da fonti rinnovabili, della realizzazione di smart grid sul modello elaborato da Rifkin, della mobilità pubblica e privata.

Qual'è l'offerta per chi vuole muoversi nella Capitale senza inquinare l'ambiente?
Siamo orientati a sperimentare le potenzialità offerte dalla mobilità elettrica alimentata da fonti rinnovabili, sia nel settore del trasporto pubblico che per gli spostamenti privati. Tuttavia, abbiamo deciso di puntare anche sulla mobilità ciclabile e sui carburanti a basso impatto come il metano. Tutto ciò, ovviamente, in un quadro di potenziamento della rete metropolitana che stiamo già realizzando.

Le campagne di comunicazione e sensibilizzazione hanno un impatto limitato, ancorché efficace nel breve periodo. Soprattutto, abbiamo lavorato a ridurre i costi per chi si rivolge alla mobilità sostenibile.

Chi si dota di veicoli o mezzi elettrici entra gratuitamente nelle ztl e non paga i parcheggi.

Ad esempio, chi si dota di veicoli o mezzi elettrici entra gratuitamente nelle ztl e non paga i parcheggi nelle strisce blu, con un risparmio che può superare i 600 euro all'anno.

Come partecipano i cittadini romani alle iniziative di mobilità sostenibile?
I romani sono molto ricettivi a riguardo. In particolare, il tema della mobilità elettrica è particolarmente caro ai commercianti che operano nel centro storico, anche per la riduzione dei costi che abbiamo disposto, e ai grandi attori commerciali. Positivo è anche l'approccio alla ciclabilità, che sta contagiando sempre più cittadini, soprattutto tra le fasce della popolazione più giovane.

Il favore riservato alla mobilità sostenibile da parte dei romani, ci spinge a continuare sulla strada che abbiamo intrapreso per favorire una crescita urbanistica in linea con l'ambiente e raggiungere gli obiettivi di riduzione degli inquinanti e dei gas climalteranti.

Non solo per l'ambiente; uno dei motivi di maggiore adesione al car sharing, anche a Roma, sono i risparmi su benzina, bollo, tagliandi, parcheggi. "Al 31 marzo – dichiara Sandro Bartolucci, responsabile del car sharing nella Capitale – gli utenti sono 2.294: in media 40 nuovi iscritti al mese dall'inizio del 2012. Una domanda che cresce in maniera sostenuta".

AUTO &RICICLO 1

OLIO USATO: DA RIFIUTO A RISORSA

Se versati in acqua, 4 chili di olio usato possono inquinare una superficie grande come un campo di calcio; ma se recuperati, aiutano la green economy.

Alla fine del ciclo di vita dei lubrificanti, indispensabili per il funzionamento del motore di un'auto, ciò che resta sono gli oli usati. Definito dalla legge "rifiuto pericoloso", l'olio usato, se eliminato in modo scorretto o impiegato in modo improprio, può trasformarsi in un potente agente inquinante. Ma l'olio usato è anche un'importante risorsa economica per il nostro Paese, infatti può essere rigenerato tornando a nuova vita con caratteristiche analoghe a quelle del lubrificante da cui deriva. In Italia, ad occuparsi di gestire correttamente questo rifiuto, è da quasi trent'anni il **Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati** che, avvalendosi di una rete di raccolta costituita da 72 aziende dislocate su tutto il territorio nazionale, garantisce il recupero e la migliore destinazione degli oli lubrificanti usati. In 28 anni di attività, il COOU ha raccolto oltre 4,72 milioni di tonnellate di olio lubrificante usato. Dalle 4,18 milioni di tonnellate di olio usato rigenerabile, sono state prodotte 2,3 milioni di tonnellate di oli base, una quantità equivalente al fabbisogno nazionale cumulato degli ultimi cinque anni, ma anche gasoli e bitumi. Anche le 0,51 milioni di tonnellate restanti non idonee alla rigenerazione, cedute ai cementifici, hanno sostituito i combustibili fossili. Solo una piccola parte, irrimediabilmente inquinata, è stata termodistrutta evitando danni all'ambiente. In estrema sintesi, il riutilizzo dell'olio lubrificante usato ha consentito un risparmio complessivo sulle importazioni di petrolio del Paese di ben oltre 2 miliardi di euro. Il servizio di raccolta di olio lubrificante usato è gratuito per il produttore di lubrificanti usati non inquinati da altre sostanze. Chiunque, telefonando al numero verde del Consorzio o collegandosi al sito, può avere informazioni e il recapito del raccoglitore più vicino.

Il Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati realizza un progetto di educazione ambientale, Scuola Web Ambiente, con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in accordo con il Ministero dell'Istruzione e in collaborazione con Legambiente. Il progetto è rivolto alle scuole primarie e secondarie di I grado di tutta Italia e regala, alle classi che ne fanno richiesta, un sito internet all'interno del quale approfondire – con l'aiuto degli insegnanti – diverse tematiche ambientali attraverso interviste, indagini, lavori di gruppo.

Il cambio dell'olio di un'auto è una faccenda seria, sia perché il contatto tra la pelle e il lubrificante usato è pericoloso per la salute, sia perché la dispersione di olio usato danneggia l'ambiente. È per queste ragioni che il Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati raccomanda di far svolgere il cambio dell'olio nelle autofficine o nelle stazioni di servizio in cui sono rispettate tutte le regole di sicurezza e dove lo smaltimento dell'olio usato viene gestito correttamente.

www.coou.it | www.scuolawebambiente.it | numero verde 800 863 048

CONSORZIO OBBLIGATORIO DEGLI OLI USATI

"Il nostro obiettivo è di raccogliere il 100% dell'olio lubrificante usato potenzialmente raccoglibile. Una piccola parte sfugge ancora alla raccolta.
Ciò che manca si concentra sia nel settore industriale, sia nel "fai da te" in autotrazione, nautica e agricoltura. Proprio verso il "fai da te", estremamente disperso, si concentra il nostro sforzo, con attività di comunicazione e sensibilizzazione dell'opinione pubblica".

PAOLO TOMASI, Presidente COOU

LA DOPPIA VITA DEI PNEUMATICI FUORI USO

Materia ed energia: ecco cosa si ottiene dai processi di recupero delle oltre 380.000 tonnellate di PFU prodotte ogni anno in Italia.

Ogni anno vengono immessi per il ricambio circa 30 milioni di pneumatici derivanti da autovetture, 2 milioni derivanti da autocarro, 3 milioni da mezzi a due ruote e 200.000 da mezzi industriali ed agricoli. Quando un pneumatico non ha più le caratteristiche indispensabili per una prestazione sicura ed efficiente, neanche attraverso la ricostruzione, diventa "fuori uso" – ovvero un rifiuto. Fino al 2006, l'esito dei PFU (Pneumatici Fuori Uso) era prevalentemente la discarica. Eppure sono rifiuti che, se gestiti correttamente, possono trasformarsi in risorse (bitume, energia, insonorizzazioni, ecc.).
Oggi, su tutto il territorio nazionale, sono circa 30.000 i punti in cui viene generato il PFU: gommisti, stazioni di servizio, officine e sedi di flotte, compresi i siti di demolizione di veicoli. Da qui, i PFU vengono prelevati dalle aziende autorizzate e trasportati ai centri per le successive fasi di trattamento (impianti di frantumazione con o senza recupero, impianti di recupero energetico senza frantumazione).
Ecopneus scpa è la società senza scopo di lucro nata per il rintracciamento, la raccolta, il trattamento e la destinazione finale dei Pneumatici Fuori Uso (PFU) in Italia. Nasce nel 2009 per consentire a produttori e importatori di pneumatici operanti in Italia di adempiere agli obblighi previsti dall'art. 228 del D.Lgs. 152/2006 che impone agli stessi di assicurare la corretta gestione dei PFU con una responsabilità proporzionale alle quote di mercato rappresentate.

Dal 7 settembre (data di partenza del nuovo sistema) al 31 dicembre 2011 Ecopneus ha raccolto e trattato oltre 72.000 tonnellate di PFU superando l'obiettivo di gestione per il 2011 richiesto dal D.M. 82/11. Un risultato reso possibile grazie agli sforzi organizzativi della società consortile, ad un sistema informatico di gestione innovativo e ad una serie di operatori di cui fanno parte aziende selezionate sulla base di parametri quali qualità del servizio offerto, capacità, efficienza ed esperienza. Un impegno notevole testimoniato anche dai numeri:

Uno dei materiali ottenuti dai PFU è il granulo di gomma, che viene utilizzato per produrre pannelli insonorizzanti, tappetini anti-calpestio, materiali anti-vibranti e anti-sismici dalle proprietà elastiche e utili per la protezione anti-infortunistica.

- oltre 20.000 punti di generazione di PFU serviti;
- 31.000 richieste di prelievo;
- 21.500 missioni di automezzi effettuate;
- 90 imprese di raccolta, di cui 16 main contractor;
- 50 impianti di frantumazione e valorizzazione.

Il materiale raccolto è stato avviato a frantumazione e quindi a recupero sia di materia, sia di energia: di ogni passaggio Ecopneus è in grado di assicurare il completo monitoraggio, grazie ad un sistema informatico che in tempo reale garantisce la completa tracciabilità di questi rifiuti fino all'invio agli impianti di recupero.

www.ecopneus.it | numero verde 800 037 606 | ecopneus

"Il risultato che abbiamo raggiunto in pochissimi mesi dimostra che esiste una parte di Italia che lavora bene e con impegno, che ha a cuore la tutela ambientale del nostro Paese e la salvaguardia della salute di ognuno di noi. L'obiettivo è di arrivare in tempi brevi a un recupero totale dei PFU, contribuendo, al contempo, con attività di ricerca e di sperimentazione, a creare le condizioni idonee allo sviluppo in Italia di un moderno comparto industriale del riciclo di questi materiali".

GIOVANNI CORBETTA, Direttore Generale Ecopneus

RACCOLTA ASSICURATA PER LE BATTERIE AUTO

Da oltre vent'anni il Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo protegge l'ambiente dalla dispersione delle batterie esauste.

Nei veicoli tradizionali, avviamento, illuminazione e accensione sono possibili grazie alle batterie o agli accumulatori; in ambito industriale o professionale e nei veicoli elettrici, sono invece usati accumulatori industriali o pile.
Le pile e gli accumulatori, quando giungono a fine vita, rappresentano un rifiuto particolarmente dannoso per l'ambiente e la salute, a causa dei metalli pesanti contenuti al loro interno quali piombo, cromo, cadmio, rame, zinco e mercurio.
Per ciascuna di queste categorie la legge ha previsto la raccolta separata, il trattamento e il riciclo, al fine di evitare che le sostanze inquinanti possano essere disperse nell'ambiente (D.Lgs. 188/08).
In Italia il **Cobat**, Consorzio Nazionale Raccolta e Riciclo, rappresenta da oltre venti anni un sistema di raccolta, trattamento e riciclo di rifiuti di pile ed accumulatori, come riconosciuto dall'articolo 20 del D.Lgs. 188/08 in recepimento della Direttiva Comunitaria 2006/66/CE. Grazie all'esperienza accumulata negli anni, il Cobat è in grado di svolgere sull'intero territorio nazionale un'ampia gamma di servizi tra i quali provvedere al ritiro gratuito ed alla raccolta separata dei rifiuti di pile e accumulatori portatili, industriali e per veicoli e avviarli agli impianti di riciclo. Inoltre Cobat gestisce il riciclo di altri rifiuti quali i RAEE (Rifiuti da Apparecchiature Elettriche ed Elettroniche), gli pneumatici fuori uso e i moduli fotovoltaici giunti a fine vita.
La Rete Cobat ha acquisito negli oltre venti anni di attività una capillarità che le consente di gestire un servizio di raccolta per il 75% della popolazione italiana residente, coprendo il 100% del territorio. Questi risultati sono stati raggiunti grazie all'efficiente sinergia tra 90 imprese di raccolta affiliate, 6 impianti di riciclo associati, a cui si collegano oltre 80.000 produttori del rifiuto e più di 400 aziende produttrici/importatrici di pile e accumulatori iscritte al sistema. Oltre 4.650, invece, i Comuni coperti dal servizio di convenzione.

Le batterie al piombo esauste sono circa 14 milioni l'anno: il loro recupero rappresenta oltre il 40% della produzione italiana e il 37% del fabbisogno nazionale di piombo, richiedendo minore energia rispetto a quella della produzione primaria proveniente da minerale.

Il Cobat propone ora, agli studenti di tutte le scuole medie d'Italia, una nuova iniziativa per la sensibilizzazione sui temi ambientali: il concorso "USO&RIUSO". Con la collaborazione del Ministero dell'Istruzione e di quello dell'Ambiente, il concorso chiede agli studenti di realizzare un filmato di 10 minuti, raccontando come è cambiato nel tempo, e in particolare negli ultimi decenni, il rapporto dell'uomo con i suoi rifiuti. Il montepremi, di 500 mila euro, è destinato all'acquisto di apparecchiature e materiali a funzione educativa per gli istituti vincitori.

www.cobat.it | www.usoeriuso.it | www.cobat.tv

cobat

"Con USO&RIUSO vogliamo stimolare il mondo della scuola a guardare, registrare e raccontare il problema dei rifiuti e la sua storia; vorremmo che i giovani tentassero questa esplorazione con i loro familiari e gli altri membri delle loro comunità. Perché le ultime generazioni hanno visto cambiare radicalmente l'Italia e il mondo. E davvero, il futuro, da questo punto di vista, è nelle mani di tutti noi e dipende dalla competenza che sapremo raggiungere ed esprimere".

GIANCARLO MORANDI, Presidente COBAT

CHE FINE FANNO I VEICOLI GIUNTI AL TERMINE DELLA LORO UTILITÀ?

Anche nei veicoli a fine vita si nascondono materiali che potrebbero essere rifiuti pericolosi. Per questo è importante assicurarne il corretto smaltimento.

Secondo la normativa vigente, il ritiro dei veicoli a fine vita deve essere garantito gratuitamente, a meno delle spese di cancellazione del veicolo dal Pubblico Registro Automobilistico e di trasporto, per i veicoli completi. Per evitare che i veicoli a fine vita vengano abbandonati e trattati in modo improprio, **Fiat-Chrysler** si è mobilitata sviluppando una partnership con i Concessionari del Gruppo, le Associazioni di categoria e le aziende di demolizione e frantumazione.

I privati cittadini che vogliono far demolire la propria auto Fiat e di tutti i suoi marchi (Lancia, Alfa Romeo, Fiat Professional, Innocenti, Autobianchi, Abarth, Maserati, Iveco, Chrysler, Jeep o Dodge), devono sapere che tale operazione dev'essere svolta nel rispetto dell'ambiente e devono avere la possibilità di poter ricevere un servizio adeguato.

Fiat Chrysler mette a disposizione del Cliente finale un network di aziende di demolizione costituito da circa 300 imprese scelte in base ai requisiti tecnici, alla capacità di trattamento dei veicoli nel rispetto delle norme ambientali, dei target di riciclaggio europei e sulla base dell'impegno al ritiro a costo zero per il Cliente finale del veicolo a fine vita, come previsto dalla normativa vigente.

Fiat-Chrysler fornisce al proprio network di aziende il supporto tecnico e informativo per gli sbocchi dei materiali provenienti dalle attività di demolizione, comprese le linee guida per lo svolgimento delle operazioni fondamentali nel trattamento dei veicoli fuori uso, quali la bonifica del veicolo e la gestione dei rifiuti, inclusi quelli pericolosi, come oli e batterie e la separazione e il riciclaggio di alcuni componenti come gli pneumatici, la plastica, il vetro, i catalizzatori.

Un altro filone di attività riguarda la ricerca di nuovi mercati di sbocco per i materiali non metallici separati dai veicoli a fine vita. Un importante risultato raggiunto con il contributo di Fiat-Chrysler è costituito dal nuovo Decreto relativo alla gestione degli pneumatici a fine vita; Fiat-Chrysler inoltre ha partecipato a progetti per la promozione dell'utilizzo del polverino proveniente da Pneumatici Fuori Uso, per esempio per la stesa di asfalti innovativi caratterizzati da una durata elevata e da alte prestazioni fonoassorbenti. Analoghe esperienze sono in corso per trovare mercati di sbocco alle plastiche riciclate e al vetro.

Una volta estratti i materiali considerati rifiuti, i veicoli vengono compressi e ridotti in "pacchi", pronti ad essere inviati agli impianti di rottamazione, per separare i metalli.

Infine, per quanto riguarda il recupero del materiale non più riciclabile proveniente dall'attività di frantumazione, denominato fluff, Fiat Chrysler è promotrice, attraverso il Centro Ricerche Fiat, del progetto Target Fluff, presentato nell'ambito di Industria 2015 e finalizzato alla messa in atto di impianti innovativi di riciclaggio e recupero energetico del fluff. Il progetto coinvolge tre gruppi industriali aventi una lunga tradizione nel campo della frantumazione ed è supportato dall'attività di ricerca condotta da CRF.

Ogni anno Eurostat pubblica i risultati ottenuti da ciascun Paese europeo in termini di riciclaggio e recupero dei veicoli fuori uso.

I dati indicano che l'Italia ha raggiunto e superato i limiti previsti dalla normativa e presenta un trend in miglioramento.

www.carecycling.fiat.com | www.fiat.it | www.lancia.it | www.alfaromeo.it | www.fiatprofessional.it | www.jeep-official.it

carecycling

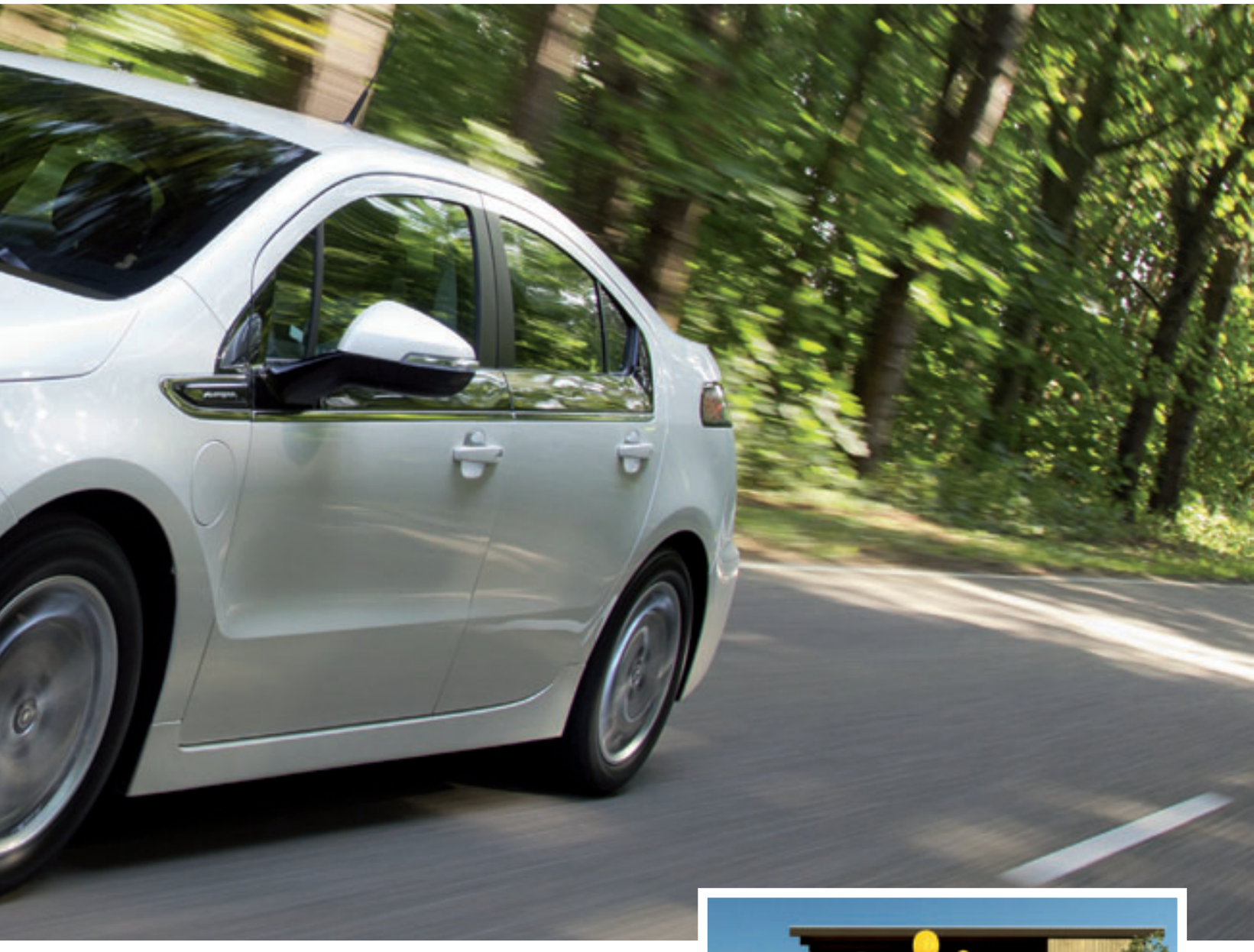
"Nonostante la congiuntura economica che ha ridotto i volumi dell'intera filiera del veicolo, l'Italia conferma i risultati finora raggiunti e mantiene operativi gli impegni intrapresi in vista dei target previsti per il 2015, attraverso la ricerca di nuovi mercati per i materiali derivanti dagli ELV e la prosecuzione delle attività in corso sul recupero energetico del fluff".

SALVATORE DI CARLO, Responsabile ELV di Fiat-Chrysler

L'auto pulita può avere grandi prestazioni. Lo ha dimostrato Opel Ampera, scelta come "Auto dell'anno" dalla giuria di esperti internazionali dell'ultimo Salone di Ginevra, e vincitrice del Rally di Montecarlo, la gara riservata alle vetture ad alimentazione alternativa.

Le tecnologie eco-friendly alleate delle massime prestazioni

All'avanguardia nella mobilità sostenibile, sia con il marchio Opel sia con quello Chevrolet, General Motors (GM) – tra i più importanti gruppi automobilistici mondiali – investe costantemente per migliorare consumi ed emissioni CO_2, ricercando soluzioni sia per le alimentazioni tradizionali sia per quelle alternative.
Al fianco dei modelli GPL, metano, e della rivoluzionaria tecnologia ecoFLEX di Opel, che garantisce consumi ed emissioni ridotti alle alimentazioni tradizionali, GM offre due "elettriche ad autonomia estesa", che nel 2012 sono state insignite del premio "Auto dell'Anno": Opel Ampera e Chevrolet Volt sono state, infatti, riconosciute come le prime auto a garantire i vantaggi della trazione elettrica senza limiti di autonomia. Grazie alla rivoluzionaria tecnologia Voltec, la batteria agli ioni di litio da 16 kWh garantisce un'autonomia dai 40 agli 80 km in puro elettrico. Quando la batteria è scarica, entra in azione un generatore ausiliario per alimentare il motore elettrico, estendendo l'autonomia a oltre 500 km. Con il marchio Chevrolet, GM è stato il primo costruttore in Italia a proporre, già dal 2007, vetture GPL progettate, sviluppate e omologate direttamente dalla casa, quali le city car Spark e Aveo, oltre a Cruze e Orlando come modelli rappresentativi dei segmenti successivi. La doppia alimentazione GPL-benzina garantisce oggi la riduzione di oltre il 40% dei costi di gestione per il carburante e il 15% della produzione di CO_2 rispetto agli analoghi motori benzina. GM è leader tra i marchi esteri nel segmento con questa alimentazione grazie all'offerta di una gamma completa di modelli Chevrolet e Opel, proponendo quest'ultima la piccola Corsa 1.2 GPL-Tech e le spaziose Astra e Meriva GPL-Tech in versione Turbo, che garantisce più potenza, prestazioni brillanti e un elevato piacere di guida. Nel metano Opel offre la gamma ecoM: Zafira Tourer, oggi disponibile con motore 1.6 ecoM Turbo metano, è caratterizzata da



una autonomia di ben 530 km e da un perfetto mix di funzionalità e comfort. A Zafira si affianca Combo, il versatile veicolo commerciale di casa Opel, nelle versioni Van per il trasporto commerciale e Tour per il trasporto passeggeri.

Dal 2007 GM propone in Italia vetture GPL progettate, sviluppate e omologate direttamente dalla casa.

L'impegno di GM volto alla riduzione delle emissioni CO_2 si concentra soprattutto sulle alimentazioni più diffuse. Ad esempio, la tecnologia ecoFLEX di Opel applicata alla gamma dei motori turbo diesel 1.3 garantisce su Corsa soli 94 g/km di emissioni di CO_2, grazie anche all'introduzione del dispositivo Start/Stop. Questa motorizzazione è ampiamente disponibile sulla gamma di modelli GM: per Chevrolet su Aveo, per Opel su Corsa e Meriva, e – nell'ambito di motorizzazioni superiori – su Astra 1.7, che garantisce emissioni di CO_2 pari a 99 g/km, e su Insignia 2.0, che emette 115 g/km di CO_2.

Auto ecologica: "adelante con juicio"

SPESSO LE UTOPIE TECNOLOGICHE DIVENTANO UN ALIBI PER NON CAMBIARE LE COSE

'Nuvolari TV', in onda su Sky 144 e sul digitale terrestre, ha dedicato spazio notevole nella sua programmazione alla comunicazione della evoluzione in atto nel settore motori in relazione alle nuove tecnologie. Le trasmissioni 'Magazine' e 'Ring' hanno analizzato con inchieste decisamente interessanti tutti i vari momenti della evoluzione del mondo motori in un periodo, quello attuale, particolarmente difficile per l'auto.
Abbiamo parlato di veicoli all'idrogeno, a metano, a GPL, elettrici e ibridi un panorama completo e una ipotesi per il futuro che attende il nostro modo di andare in auto.
L'esperto di Nuvolari per questo argomento è l'ing. Mauro Coppini, che per il settimanale 'Magazine' ha realizzato una serie di servizi su tutti gli argomenti relativi al cambiamento delle tecnologie nel settore auto. Coppini è uno dei massimi esperti di questo argomento. Ho chiesto direttamente a lui una testimonianza, decisamente interessante.

Emilio Colombino
Direttore "Nuvolari TV"

Capita qualche volta che il corso del tempo inverta la sua marcia. E così finisce che per svelare il futuro occorra guardare alle utopie del passato. Una eccezione magari rara ma quanto mai verificabile quando si parla dell'auto ecologica. In questo caso l'utopia è quella dell'utilizzo dell'idrogeno in sostituzione dei carburanti tradizionali. Sulla carta si tratta di una soluzione vincente: spariscono del tutto i gas inquinanti ed allo scarico troviamo solo acqua. Ed infatti sono stati molti i costruttori a imboccare con entusiasmo quella strada. Salvo accorgersi che i sogni di cui si nutre l'utopia devono fare i conti con la realtà. Una marcia indietro realistica in attesa della maturazione di tecniche in grado di declinare industrialmente un approccio che è certamente destinato a rivoluzionare l'auto del futuro. Una rinuncia, sia pure solo temporanea ma assolutamente onesta.

Nello scenario del dopo petrolio non c'è un altro "oro nero" in grado di far fronte ai nostri bisogni energetici.

Perché se non si vuole che l'utopia finisca per diventare un alibi buono per spostare sempre più in avanti la soluzione finale dei problemi legati all'inquinamento e all'effetto serra, occorre prendere atto della indisponibilità, ancora per molto tempo, dell'idrogeno, visto che le celle a combustibile, nate nel lontano 1839, sono ancora lontane da una soddisfacente maturità industriale. Che prima o poi verrà raggiunta ma per non arrivare a piedi all'appuntamento occorre fare qualcosa fin da oggi. Anche perché nello scenario del dopo petrolio non c'è un altro "oro nero" in grado di far fronte ai nostri bisogni energetici e sarà necessario ricorrere ad un sistema nel quale una serie di contributi finalizzati ai diversi obiettivi si integrano dando luogo ad una accentuata diversificazione delle fonti. E, per fortuna, le soluzioni non mancano: il metano, ad esempio, che grazie all'elevato contenuto di idrogeno nella sua molecola minimizza le emissioni di quell'anidride carbonica che è la maggior responsabile dell'effetto serra. In attesa che dall'incrocio tra biocarburanti e nano-tecnologie prendano forza quei biocarburanti che, specie se derivati dalle alghe marine, disinnescano sul nascere la pericolosa competizione tra i settori dell'alimentare e dell'energia. Intanto ci sarà tempo per sviluppare la trazione elettrica che a sua volta costituisce la tecnologia necessaria per il successivo sviluppo dell'auto ad idrogeno, quando le batterie verranno sostituite dalle fuel cell, componenti di derivazione aerospaziale che erogano energia a partire dalla combinazione tra idrogeno ed ossigeno. Le prestazioni limitate e l'autonomia ridotta delle attuali proposte industriali va vista proprio in questa ottica, senza lanciarsi in improbabili confronti con le auto tradizionali. Anche per questo, allo stato attuale, l'auto elettrica coincide, da un punto di vista commerciale, con quella ibrida che propone una ottimizzazione del rendimento del motore termico grazie all'interazione tra un propulsore elettrico e un pacco di batterie in grado di organizzare in chiave di efficienza il flusso energetico tra le varie componenti.

Mauro Coppini

L'unione fa la corsa

LO SLOGAN DEL CAR SHARING È "L'AUTO SOLO QUANDO SERVE": SE L'UTILIZZO È CONDIVISO, IL RISPARMIO È DIFFUSO

di Maria Savarese

Tutto ha inizio al Palazzo di Vetro di Bruxelles, con l'approvazione, il 15 dicembre 2011, della cosiddetta "Energy Road Map": entro il 2050 i Paesi Membri dovranno ridurre, almeno dell'80%, le emissioni inquinanti.
Come attuare il programma? Le parole d'ordine sono: efficienza energetica, innovazione e aumento degli investimenti. Per cadenzare la "tabella di marcia", la Commissione Europea ha ideato il "pacchetto 20-20-20", secondo cui tutti i Paesi Membri dovrebbero impegnarsi per ridurre del 20% i consumi energetici – attraverso la disincentivazione degli sprechi – raggiungere il 20% del fabbisogno energetico con l'utilizzo delle energie rinnovabili e abbattere del 20% le emissioni di gas effetto serra. Il tutto entro il 2020, ovvero tra meno di dieci anni.

Tutta l'Europa si mobilita in modo alternativo: dal car sharing al car pooling, sono tante le proposte di viaggio anti-crisi che fanno bene anche all'ambiente.

Il piano della Commissione prevede che tra le azioni da intraprendere ci siano specifiche misure dedicate alla mobilità sostenibile, intesa

ACI: RITROVARE LA TRADIZIONE NELL'AUTO DEL FUTURO

Intervista ad Angelo Sticchi Damiani, Presidente di ACI

In che modo ACI diffonde valori come la sicurezza, la responsabilità e il rispetto, anche dell'ambiente, tra i suoi associati?
L'Automobile Club d'Italia è da sempre in prima fila per la salvaguardia ambientale e segue da vicino, anche con azioni di supporto concreto, l'evoluzione e la diffusione delle vetture ad energia alternativa (dal GPL al metano, dall'ibrido all'elettrico, ecc.).
Le politiche di "road pricing" finora adottate nel nostro Paese – una su tutte l'Ecopass – non hanno risolto i problemi ambientali ma si sono quasi sempre tradotte in nuovi esborsi per le tasche degli automobilisti, con ripercussioni anche gravi per i meno abbienti. Tutto ciò va ripensato e rivisto, superando anche la vecchia logica che coniuga la mobilità – soprattutto urbana – con l'automobile: è improrogabile il rilancio del trasporto pubblico locale e di tutto ciò che può rappresentare un'alternativa economica, ecologica e davvero fruibile all'automobile.
La mobilità, poi, deve essere per tutti. L'Automobile Club d'Italia ha varato "ACI per il Sociale" che coinvolge tutto il sistema ACI sul territorio. In quest'ambito ACI, AC Roma e ACI Consult hanno recentemente presentato il progetto "TESEO" per la sicurezza e la mobilità degli anziani e dei portatori di handicap: un localizzatore gps visualizza la posizione delle persone su una mappa, tracciandone gli spostamenti. Il dispositivo invia un SMS con l'indirizzo esatto della posizione di chi lo detiene ed ha, inoltre, la funzione SOS in grado di inviare automaticamente una richiesta di aiuto in caso di emergenza.

Quanto è cambiata, nel tempo, la sensibilità ambientale degli automobilisti italiani?
Negli ultimi anni abbiamo assistito ad una sensibilità ambientale sempre crescente da parte degli automo-

segue ▸

come utilizzo ottimale di reti di trasporto, elettrificazione ed efficienza energetica dei veicoli e maggiore utilizzo dei combustibili puliti, anche nel settore dell'aviazione.

SHARE YOUR MOBILITY

In tempi di crisi, come si sa, l'unione fa la forza. Anche per questo in molti Paesi si sono sviluppate negli ultimi anni, forme di condivisione di mezzi, di beni e di servizi, utili a ottimizzare i vantaggi riducendo le perdite di tempo, denaro e migliorando la qualità della vita.
Il "car sharing" è uno tra i progetti pionieri di questo settore e si è dimostrato da subito adatto alle misure di mobilità sostenibile indicate dalla Comunità Europea. Nato nei centri urbani, ottimi come campi di prova e sperimentazione di nuove forme della mobilità, il car sharing ha dimostrato da subito la sua utilità, in primis contribuendo a ridurre il numero dei mezzi circolanti, con vantaggi per la qualità dell'aria e della vita.
Il servizio oggi è diffuso in molte città d'Italia e mette a disposizione degli abbonati un parco mezzi da utilizzare su prenotazione. Il risvolto innovativo del car sharing è che anziché pagare il mezzo, si paga l'utilizzo, con vantaggi, pratici ed economici, davvero notevoli: si è esentati dal pagare il bollo, l'assicurazione, la manutenzione, il parcheggio e il carburante; si può accedere nelle ztl (zone a traffico limitato), nelle aree interdette da giornate a targhe alterne o chiuse al traffico e si possono percorrere le corsie preferenziali come i taxi.
Facendo una stima, si può arrivare a risparmiare almeno il 30% sui consumi annui di un'auto di proprietà.
I benefit per l'ambiente sono evidenti: le autovetture fornite dal gestore del servizio sono dotate di motore bi-power (alimentato sia a benzina che a metano) e sottoposte a controlli periodici.

28 Comuni e 9 Province d'Italia hanno già aderito all'ICS-Iniziativa Car Sharing.

Gli studi sul fenomeno car sharing, forniscono dati incoraggianti: ogni macchina del servizio circolante ne sostituisce 5-6 private, il 54% degli aderenti vende la propria seconda auto e il 13% rinuncia all'acquisto della prima; segno che cambiare le proprie abitudini si può, soprattutto se a guadagnarci è il territorio in cui viviamo. Lo spazio urbano occupato dai veicoli, infatti, si riduce considerevolmente, così come i consumi, che scendono del 35-60% pro capite.
Oggi, grazie al consorzio del circuito nazionale "Iniziativa Car Sharing" (ICS), organo del Ministero dell'Ambiente, sono garantiti sia gli standard delle vetture che l'interoperabilità dei servizi tra città diverse: con un unico abbonamento si possono utilizzare le auto del car sharing delle città in cui è attivo il servizio. Ad oggi, aderiscono al servizio i Comuni di Bari, Bologna, Brescia, Catania, Firenze, Genova, Livorno, Mantova, Matera, Milano, Modena, Novara, Palermo, Padova, Parma, Perugia, Pescara, Reggio Emilia, Roma, Savona, Scandicci, Sesto Fiorentino, Taranto, Torino, Trieste, Venezia, Viareggio e le Province di Alessandria, Biella, Catania, Firenze, Milano, Rimini, Bologna, Torino e Napoli.
Che il servizio sia destinato a crescere, lo dimostra il caso di Milano: dall'entrata in vigore del blocco dell'Area C, gli iscritti al car sharing sono quasi raddoppiati, rispetto a un anno fa. Molti milanesi considerano il car sharing (che ha libero accesso all'area C) una valida alternativa al mezzo privato, insieme a bici, mezzi pubblici e camminate. Il servizio comunale "guidaMI", ha registrato, tra il 1° gennaio e il 14 febbraio 2012 un

▸ *segue da pagina 17*

bilisti italiani, forse anche perché hanno compreso bene che il più delle volte i danni causati sono irreparabili. Una grossa mano all'ambiente, poi, è stata fornita da coloro i quali hanno sostituito il proprio veicolo euro 0 oppure euro 1 con un'auto più moderna, meno inquinante e soprattutto più sicura.
L'auto elettrica potrebbe essere il futuro: certamente idonea per l'ambiente in quanto ecologica, costituirebbe il fattore determinante per ridare slancio al mercato, oltre a nascere nell'ottica di una mobilità più sostenibile da un punto di vista economico.
Con 2 euro di ricarica elettrica (un pieno) ci si può garantire una percorrenza imparagonabile rispetto a 2 euro di carburante. Il problema è che l'auto elettrica ancora non è una soluzione efficace e alla portata di tutti: i costi di acquisto e manutenzione tecnica sono troppo elevati, la rete infrastrutturale non è pronta e le strategie politiche di riferimento poco chiare. Stiamo portando avanti importanti progetti nel primo laboratorio di ricerca e sviluppo che da sempre è rappresentato dallo sport: abbiamo aperto il mondo delle corse alle vetture elettriche e a quelle alimentate a biocarburanti, oltre che GPL e metano. In futuro ci attendiamo grandi risultati, soprattutto nello sviluppo di sistemi compatibili con la mobilità di tutti i giorni.
Il GPL è già oggi un'alternativa valida per rispettare l'ambiente e risparmiare sul carburante ma i margini di vantaggio sono stati in parte intaccati dagli aumenti: dal mese di gennaio la benzina è aumentata del 10%, il gasolio del 5% e il GPL addirittura del 20%. Bisogna poi considerare che per approfittare della convenienza del GPL gli automobilisti devono sopportare i costi di trasformazione dell'auto o di maggior esborso per l'acquisto di una vettura nuova. C'è poi il metano, il cui costo è aumentato da gennaio di appena il 3%, ne possono approfittare, però, ben pochi automobilisti perché la rete distributiva è a "macchia di leopardo" in poche regioni e quasi inesistente in altre. ▸

+49% di iscrizioni (328 nuovi abbonati). L'area C è stata avviata il 16 gennaio, confrontando i dati con lo stesso periodo dell'anno passato, le corse effettuate sono state 4.825 (+ 60%), le ore di utilizzo sono passate da 16.462 a 30.285 (+75%) e i chilometri percorsi 194.055 (+80%).
Secondo il Rapporto 2011 di ACI, Automobile Club Italia, il car sharing acquista sempre più interesse tra gli automobilisti: l'11,4%, rispetto al 9,4% del 2010, sarebbe disposto a rinunciare all'acquisto di una nuova auto sfruttando il servizio di condivisione, nel 2009 gli utenti di car sharing erano 18.000 al mese circa, mentre nel 2011 sono diventati 30.000 al mese, con un incremento del 66%. Tra i punti di forza del servizio, gli utenti mettono ai primi posti comodità e semplicità di parcheggio e possibilità di accesso nelle ztl; punti di debolezza sono invece i costi, considerati eccessivi, e la scarsità delle aree di sosta.

COMPAGNI DI VIAGGIO CERCASI

Dopo il car sharing, cresciuto soprattutto nelle città, dove la praticità e il risparmio di tempo sono variabili che pesano sulla qualità della vita di tutti i giorni, sono nate, anche in Italia, altre forme di sostegno alla mobilità "dolce": dal bike sharing al car sharing condominiale. A battere le ultime proposte il car pooling (dall'inglese "to pool", letteralmente, mettere in comune). In cosa consiste? Consiste nel mettere a disposizione di utenti interessati il proprio mezzo di trasporto per effettuare insieme un viaggio o uno spostamento. L'iniziativa è appoggiata da molti pendolari, per raggiungere insieme le stazioni ferroviarie, o da giovani viaggiatori, per dividere il costo del carburante. Ma si può utilizzare anche per accompagnare i figli a scuola o andare ad un concerto.
Il servizio è semplice e gratuito: basta registrarsi negli appositi siti web (alcuni gestiti a livello locale dai Comuni, altri più estesi come quello di Autostrade per l'Italia), e cercare fra gli itinerari disponibili quello più adatto alle proprie necessità, oppure mettere in offerta il proprio itinerario per cercare compagni di viaggio.

Autostrade per l'Italia incoraggia il car pooling con piste dedicate, uno sconto sul pedaggio e un apposito portale (www.autostradecarpooling.it/).

▸ Quali sono i consigli utili per una guida ecosostenibile?
La guida ecosostenibile e la sicurezza stradale possono e devono andare di pari passo; sono, infatti, la risultanza di tre fattori: uomo, infrastruttura e veicolo. ACI li persegue a tutto campo con un know how altamente qualificato e specializzato.
Sulla formazione dei guidatori abbiamo avviato diversi progetti ed attività, ad esempio i corsi di guida sicura nei centri d'avanguardia di Vallelunga e Franciacorta, e il network di autoscuole ACI "Ready2Go" che integra il percorso propedeutico al conseguimento della patente con nuovi moduli formativi. Si tratta di insegnamenti orientati a dare maggiore esperienza pratica e consapevolezza ai nuovi conducenti ed al tempo stesso consentono di imparare a guidare in maniera ecosostenibile.
Per l'innalzamento degli standard di sicurezza e di qualità delle infrastrutture, siamo capofila di molti programmi internazionali di test (dalle gallerie agli attraversamenti pedonali, dai cantieri stradali alle aree di servizio).
Per quanto riguarda i veicoli, contribuiamo da sempre allo sviluppo di vetture più sicure. Nello sport, laboratorio privilegiato per la sperimentazione delle tecnologie da trasferire poi nelle auto di tutti i giorni, la federazione sportiva ACI si è sempre attivata d'intesa con la FIA nella ricerca e nello sviluppo di sistemi meccanici ed elettronici per la sicurezza delle auto e dei piloti.
Guardando alle auto di uso comune, l'Automobile Club d'Italia è impegnato da tempo nel programma internazionale di crash-test Euro NCAP, con il quale stimoliamo le Case automobilistiche affinché siano proposti tutti i dispositivi di sicurezza attiva e passiva anche negli equipaggiamenti più economici.
Tra questi non vanno dimenticati quelli in grado di evitare gli incidenti o ridurne gli effetti (come ad esempio il vivavoce Bluetooth, i comandi al volante, il limitatore di velocità, gli attacchi Isofix, ecc.) la cui rilevanza troppo spesso non viene adeguatamente evidenziata e promossa. Riteniamo fondamentali i sistemi per la frenata assistita e per il controllo della posizione in corsia, ma soprattutto quelli che consentono di monitorare lo stato psico-fisico del conducente.

A ciascuno la sua App
Dove fare il pieno di ecologia?

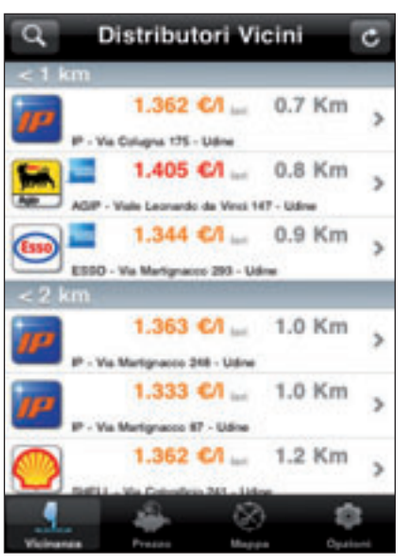
DA SMARTPHONE A TABLET I NUOVI STRUMENTI DELLA COMUNICAZIONE POSSONO RIVELARSI PREZIOSI ALLEATI DEGLI AUTOMOBILISTI

di Maria Savarese

L'interconnessione delle tecnologie porta con sé soluzioni originali, anche per gli automobilisti dal volante "green": dove ricaricare l'auto elettrica? Te lo dice l'App di A2A, scaricabile dal sito ufficiale www.e-moving.it. L'applicazione consente di visualizzare la posizione delle colonnine di ricarica, anche su mappa, e individuare il miglior percorso per raggiungerle. Anche Hera mette a disposizione dei propri utenti un sistema per iPhone, l'applicativo "My mobility", che oltre a trovare la colonnina di ricarica più vicina e la strada più veloce per raggiungerla, comunica se è libera e funzionante in quel momento. NeedFuel: l'App che trova i distributori stradali e autostradali (anche di GPL) più vicini a dove sei, la distanza da percorrere e il costo del carburante. Il servizio funziona tramite la collaborazione degli utenti, che di volta in volta segnalano i costi delle stazioni di servizio frequentate. Al momento, almeno per far fronte ai costi del pieno, sono molto in voga le App che individuano i benzinai più

economici della zona, sia per Android (prezzi benzina Androidfuel), che per iPhone (Prezzi Benzina). Grazie alle App, si possono trovare i distributori di benzina, diesel (gasolio), metano, GPL; le informazioni crescono e si aggiornano tramite gli utenti, che possono scrivere i prezzi e il servizio erogato dalle stazioni di rifornimento.

Per chi vuole mettersi in viaggio, c'è la possibilità di pianificare il percorso con l'App di Autostrade, che calcola il costo del pedaggio a seconda del percorso (proponendo, dove possibile, strade alternative), contiene la lista completa dei distributori e appoggiandosi al database di Autostrade, è la più aggiornata nei prezzi del carburante. Per risparmiare non bisogna solo spendere poco di rifornimento, ma non sprecare il carburante con una guida irregolare: mantenere una velocità costante, evitare accelerazioni brusche sono le prime regole di una guida improntata al risparmio di carburante. iEcoMeter è l'applicazione che riporta in un grafico l'andamento della propria guida in termini di accelerazioni e frenate durante il proprio tragitto. L'applicazione più fornita di tutte però è Road Trip L/100 km, adatta sia alle auto che alle moto: informa quando è il momento di pagare bollo, assicurazione o cambio olio, calcola il consumo del carburante per litri ogni 100 km su un viaggio e la mappa con tutti i rifornimenti recenti.



"BATTERY WARNING"

Allarme batterie: perché i veicoli elettrici stentano a decollare?

DI BRYAN WALSH*

Qualcuno è disposto a comprarle? Il 2011 doveva essere l'anno delle auto elettriche.
Tutti lo sostenevano e, in un certo senso, è stato così. Dopo anni di anteprime – pile di articoli futuristici e pubblicità interminabili – l'anno scorso ha visto l'introduzione dell'elettrica Volt extended range (con estensore di autonomia, ossia impianto ibrido, ndt), della GM e della all-electric Leaf della Nissan. Le agevolazioni fiscali erano state approvate, la benzina era alle stelle e le auto erano pronte per la vendita. Mancavano solo i conducenti.
Si è scoperto che gli americani non erano poi così attratti dalla rivoluzione elettrica.
Nel 2010 negli USA sono state vendute circa 20.000 auto elettriche, contro le 14 milioni non elettriche. Sia la vendita della Leaf che della Volt ha tradito le aspettative. La Volt forse è stata anche penalizzata per ragioni di sicurezza, visti dei casi di batterie che hanno preso fuoco in alcuni crash test (la GM ha poi annunciato l'aggiunta di acciaio alla protezione della batteria al litio, per rinforzarla in caso di collisione – la mossa sistemerà le 8.000 Volt già su strada e le 4.400 ancora da vendere). La domanda sorge spontanea: le auto elettriche stanno già passando di moda?
Prima di tutto, è importante chiarire che nessuno si aspettava che gli americani svoltassero all'elettrico di punto in bianco. Gli statunitensi comprano milioni di nuove auto all'anno, ma ne possiedono già così tante che ci vorrebbero una ventina d'anni per una completa conversione della flotta americana. E nonostante la promozione commerciale, il primo lotto di auto elettriche deve essere pensato come un progetto pilota – una sorta di missione di ricognizione per la macchina del futuro. Ma quando le auto elettriche sono passate dagli showroom alla strada, è stato difficile ignorare alcuni aspetti – aspetti che potrebbero rallentare ancor di più l'adozione di questi veicoli.
In un articolo per il sito Jalopnik – che, va detto per onestà, sembra disprezzare le auto elettriche – Joel Johnson spiega perché gli americani non si convertono all'"elettrico ad ogni costo". Essenzialmente il motivo ha a che fare proprio coi costi: le auto elettriche sono troppo care e rendono troppo poco, specialmente per coloro che non vivono in dense aree urbane. Sono stato per una settimana da un amico nella sua nuova casa a De Soto, in Kansas, un altro sobborgo di Kansas City. Per andare in moto da casa di mia sorella – dove avevo portato i nipoti a fare un giro in un vicino campo di grano – fino a De Soto ci è voluto più di un'ora. Ed era normale. È proprio quello che la gente fa nel Midwest. Guida, guida e guida ancora. La Nissan Leaf, una delle migliori auto elettriche sul mercato, o almeno quella più simile a una vera macchina, ha un'autonomia di 73 miglia (117 km ca. ndt). Non sarei riuscito a tornare a casa per cena quella sera se avessi guidato una Leaf.
Non c'è viaggio che non comporti un ostacolo per un'auto elettrica, nonostante gli sgravi di 7.500 dollari e gli ulteriori ribassi statali. La Nissan Leaf costa intorno ai 35.000 dollari, incentivi esclusi. Sì, c'è un risparmio sulle spese della benzina – che presto potrebbe oltrepassare il limite dei 4 dollari a gallone (4 litri, ndt), specialmente se l'Iran deciderà di chiu-

Nel 2011 la vendita di auto elettriche, come la Chevy Volt, è stata meno fruttuosa di quanto ci si aspettasse.

dere lo stretto di Hormuz – ma come Johnson fa notare, è possibile avere una efficientissima berlina a benzina, delle stesse dimensioni, a molto meno. E non si dovrebbe lottare contro la paura di restare a piedi, ansia che continuerà ad esistere finché non salteranno fuori stazioni elettriche che possano stare al passo con l'esistente rete coast-to-coast di stazioni di rifornimento di benzina.
Con il suo impianto ibrido, elettrico e a benzina, i guidatori delle Chevy Volt non dovranno temere di rimanere a secco. Ma la berlina equivalente costa intorno ai 40.000 dollari, senza incentivi, che ancora una volta è un bel vantaggio rispetto a quella elettrica. Se l'intenzione fosse risparmiare – anziché salvaguardare il pianeta – scegliere il sistema elettrico non avrebbe molto senso.
Questo non significa che le auto elettriche siano la scelta sbagliata per tutti, come ha scritto Maggie Koerth-Baker su BoingBoing. Per gli americani che vivono in dense aree urbane, dove le uscite quotidiane possono essere relativamente brevi, una Leaf o una Volt potrebbe integrarsi alle abitudini di guida – specialmente come seconda o terza macchina familiare.
Al momento, c'è qualcuno che trova le auto elettriche utili nel caso si viva in comunità relativamente dense e si disponga di qualche risorsa extra da investire nell'acquisto di un'auto che soddisfi l'interesse personale a consumare meno petrolio, in un'ottica ecologica. Questo è un buono stimolo, ma non abbastanza condiviso da tutti. E fino a quando gli stimoli saranno limitati, il cambiamento in ottica energetica sarà ridotto. Il problema non è che agli americani non piacciano le auto elettriche e si debba convincerli a riguardo. Il problema è che abbiamo costruito le nostre infrastrutture e gli spazi comuni in maniera tale che la maggior parte dei vantaggi propendano fortemente a favore delle macchine a benzina. Volete un mondo dove la maggior parte delle persone possieda l'elettrico? Allora smettete di dire alle persone che devono comprare auto elettriche, e iniziate a pensare di distribuire nelle città e nei sobborghi, in maniera più omogenea, edifici ad uso misto a più piani ed evitate di continuare a raggruppare tutti i servizi su un unico livello e in luoghi lontani da dove vivono le persone.
D'altronde, il successo delle auto elettriche non riguarda solo la tecnologia. Riguarda le priorità sociali che noi favoriamo in quanto gruppo, e come vogliamo intendere queste priorità. Le auto elettriche continueranno ad essere un bene di nicchia fino a quando le nostre città saranno costruite in base alla necessità di "benzina a buon prezzo", e fino a che il prezzo della stessa non tenga in conto di tutti i costi che la "benzina a buon prezzo" ci obbliga a subire sotto forma di spese sanitarie, danni ambientali e adattamento ai cambiamenti climatici.

Le auto elettriche sono troppo care e rendono troppo poco, specialmente per coloro che non vivono in dense aree urbane.

Pare proprio questo il problema. Le auto elettriche potrebbero essere una migliore soluzione in un'America sempre più densamente popolata – ma sfortunatamente, questo non è il Paese dove la maggioranza degli statunitensi vive, anche se lo preferiremmo. Nello Slate, Matthew Yglesias ha spiegato come gli americani spesso vorrebbero vivere in zone "transit" (aree commerciali o residenziali a uso misto, progettate per massimizzare l'utilizzo del trasporto pubblico, ndt), e sarebbero disposti a pagare alti costi addizionali – fino al buon 40% in alcune zone di Washington. Questo fa dei quartieri ben collocati qualcosa di simile alle auto elettriche – dei beni desiderati che semplicemente non possiamo permetterci.
La differenza tra il transit e l'housing (investimento edilizio volto alla realizzazione di un insieme di alloggi e servizi finalizzati a risolvere il problema abitativo) è che non abbiamo bisogno di un progresso tecnologico per abbassare il prezzo delle case vicino alle stazioni dei treni e delle metro. Bisogna prendere atto del fatto che c'è sempre maggiore densità urbana, e più si andrà avanti, più si costruirà. Ma i piani regolatori e altri ordinamenti fuori moda tendono a fermare quegli sviluppi – come, a volte, fanno le paure di coloro che non vogliono vedere il progresso "passare per il proprio giardino".
Le auto elettriche avranno un ruolo sempre maggiore nel campo dei trasporti. La domanda è quando, e come vi arriveremo – il che significa, come faranno a diventare economiche. Si può costruire una batteria migliore – e i costruttori di batterie stanno lavorando sodo per riuscirci, anche solo per esagerare le prestazioni di iPad e cellulari – ma ciò di cui abbiamo veramente bisogno è una batteria più conveniente.
Agevolazioni e incentivi possono aiutare a rendere le auto elettriche più accessibili alle masse, ma posssono essere controproducenti – più gente compra le auto elettriche, più costose saranno le polizze quando nessuno ha intenzione di difendere la massiccia spesa pubblica. Nella loro stessa natura, sono fattori limitanti.
La domanda è quale politica innescherà il prima possibile la svendita delle auto elettriche, e non ho una sola risposta. Ma anche se le elettriche non hanno affatto raggiunto il boom nel 2010, non bisogna sottovalutare il fatto che piccole macchine convenienti ed energicamente efficienti lo hanno fatto. La vendita di compatte a benzina come la Chevy Cruze e la Sonic è aumentata più del 50% rispetto a un anno fa (La Chevy Cruze che fa circa 17 km al litro in autostrada, costa meno di 17.000 dollari). Sia le compagnie automobilistiche americane che i guidatori sembrano alla fine aver capito che in un futuro a corto di petrolio, le auto efficienti dal punto di vista energetico sono la via da percorrere – qualsiasi sia il loro combustibile.

*Articolo tratto da:
ecocentric.blogs.time.com

Traduzione di Stefano Nicotra.

VII Rapporto MOPAambiente: il ruolo del COOU

PRESENTATO A ROMA L'ANNUALE MONITORAGGIO SULLA SENSIBILITÀ AMBIENTALE DEGLI ITALIANI

Italiani sempre più attenti all'ambiente, non solo a parole, ma anche nei fatti. È quanto emerge dal settimo rapporto MOPAmbiente, realizzato da Eurisko e da RISL e presentato a Roma.
Secondo l'indagine, infatti, è in netta crescita la diffusione di comportamenti virtuosi tra i cittadini.
"Dal 2003 ci siamo proposti di creare non un solito osservatorio – ha dichiarato Massimo Maria De Meo, Amministratore RISL e Coordinatore Progetto MOPAmbiente – ma un monitoraggio periodico che analizzasse le tendenze, a distanza di anni, di cosa pensano gli italiani, come leggono, come si informano dell'ambiente, cercando di capire cosa ne pensano anche i giovani e le donne".
Al rapporto ha collaborato anche il COOU, Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati, con un focus sulla conoscenza, da parte degli italiani, dei rischi derivanti dall'olio lubrificante usato. La percezione della pericolosità del rifiuto olio usato è in visibile aumento: dal 54% del 2004 al 76% di oggi. Un risultato che incoraggia il Consorzio a proseguire con le attività di informazione e sensibilizzazione che lo vedono impegnato in tutta Italia.
"Il nostro obiettivo è quello di ricollocare e riutilizzare quello che raccogliamo – ha sostenuto il Presidente del COOU, Paolo Tomasi – Come COOU già lo facciamo, spinti dall'obbligo della direttiva che affida alla rigenerazione il ruolo di smaltimento primario dell'olio lubrificante usato, destiniamo a rigenerazione quasi il 90% di ciò che raccogliamo. Anche la parte che non rigeneriamo ha una destinazione positiva; solo una parte piccolissima, talmente inquinata da non poter essere riutilizzata, viene termodistrutta; quindi l'ambiente viene difeso. Il punto principale della nostra forza è il coordinamento monte-valle, da chi va a raccogliere all'utilizzatore finale, per rimettere in circuito la maggior parte di ciò che raccogliamo".
Il 67% degli italiani dunque si informa, si confronta, parla e segue con attenzione i consigli per rispettare l'ambiente e allo stesso tempo risparmiare sulle risorse energetiche: spegnere le luci quando si esce da una stanza e tenere aperti i rubinetti solo il tempo necessario, riutilizzare bottiglie e vaschette e preferire shopper riutilizzabili. È in crescita anche l'abitudine a differenziare i rifiuti: dal 49% del 2000 al 75% del 2011.
E dalla ricerca emerge che le donne sentono di più il ruolo del singolo nella lotta all'inquinamento, e i giovani, curiosi, si informano più di tutti.

La percezione della pericolosità dell'olio usato è in evidente aumento: dal 54% del 2004 al 76% di oggi.

"Il COOU ha una sua attività di comunicazione molto importante – continua Tomasi –. I giovani sono il nostro target fondamentale perché vogliamo che la consapevolezza ambientale entri nel profondo di ciascun cittadino. Dall'altra parte realizziamo una comunicazione itinerante, che con la campagna CircOLIamo ci vede impegnati a girare le piazze d'Italia con un motorhome, per diffondere un messaggio indirizzato non solo ai giovani ma anche ai cittadini, dalle associazioni di categoria, agli imprenditori, operatori in generale e ovviamente alle amministrazioni, con le quali vogliamo fare un accordo che possa portare ad un miglioramento, a livello locale, delle attività di raccolta dell'olio, e più in generale a un comportamento corretto da parte di tutti quanti, per un ambiente migliore nel nostro futuro".
I cittadini del fare quindi non guardano solo la forma, ma anche la sostanza, soprattutto nel ruolo di consumatori, a volte penalizzando le aziende meno trasparenti e poco attente all'impatto ambientale.
"Una novità – sostiene De Meo – è che ci occuperemo di responsabilità sociale anche dal punto di vista dell'organizzazione interna dell'impresa. È il nuovo progetto di MOPAmbiente, che opera con il patrocinio del Ministero dell'Ambiente dal 2003 e che si avvale di soggetti pubblici e privati, puntando molto sulla collaborazione delle scuole e università".
Il Rapporto rivela che per l'84% degli intervistati, le aziende devono assicurare i consumatori che i prodotti siano sani e sicuri; tanto che il 47% del campione ha dichiarato di essere disposto a non acquistare i prodotti di aziende poco responsabili dal punto di vista sociale e ambientale.

M.S.

AGLI ABBONATI
Informativa ai sensi dell'art. 13 D.Lgs. 196/2003

Ai sensi dell'art. 13 del D.Lgs. 196/2003, in materia di protezione dati personali, la informiamo che i dati raccolti vengono trattati nel rispetto della legge. Il trattamento sarà correlato all'adempimento di finalità gestionali, amministrative, statistiche, di recupero crediti, ricerche di mercato, commerciali e promozionali su iniziative offerte dall'Editore, e avverrà secondo criteri di riservatezza, correttezza, liceità e trasparenza, anche mediante l'ausilio di mezzi elettronici e/o automatizzati. I dati raccolti potranno essere comunicati a partner commerciali dell'Editore, il cui elenco è disponibile presso il Responsabile Dati. Il conferimento dei dati è facoltativo. Tuttavia il mancato conferimento degli stessi comporterà la mancata elargizione dei servizi. In ogni momento si potranno esercitare i diritti di cui all'art. 7 del D.Lgs. 196/2003, fra cui cancellare i dati od opporsi al loro utilizzo per finalità commerciali, rivolgendosi al Responsabile Dati dell'editore:
Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati, Via Virgilio Maroso, 50 – 00142 Roma, o anche via fax 065413432.

La informiamo infine che il Titolare del trattamento complessivo è il Consorzio Obbligatorio degli Oli Usati nella persona del presidente con sede in Roma in Via Virgilio Maroso, 50.

www.coou.it

SE GETTI VIA L'OLIO USATO DELLA TUA AUTO INQUINI UNO SPAZIO GRANDE COME SEI PISCINE OLIMPICHE.

A volte basta poco per inquinare tanto: un cambio d'olio dell'auto gettato in un tombino o in un prato. Un gesto insensato che rischia di inquinare una superficie enorme di 5.000 metri quadri. Invece se raccolto correttamente l'olio usato è una preziosa risorsa perché con il riciclo diventa nuovo lubrificante. Così si risparmia sull'importazione del petrolio e anche l'ambiente ci guadagna. Aiutaci a raccoglierlo, non mandare a fondo il nostro futuro: numero verde 800.863.048.

CONSORZIO OBBLIGATORIO DEGLI OLI USATI

RACCOGLIAMO L'OLIO USATO. DIFENDIAMO L'AMBIENTE.