



da una macchina serve a spostare la carrozzeria e solo il 3% il conducente”. È quindi sulla riduzione del peso delle auto che bisogna puntare. Il rischio concreto invece è che con la proposta della commissione si inducano paradossalmente le case automobilistiche ad aumentare artificialmente il peso medio delle proprie vetture in maniera tale da rendere meno stringenti i propri impegni. Sembra inverosimile? Eppure questo è proprio quello che è successo in USA e in Giappone dove le leggi che imponevano vincoli di emissione basati sul peso del veicolo hanno indotto le case a produrre veicoli più pesanti.

Nessuno pretende che dall'oggi al domani i grandi produttori tedeschi taglino drasticamente le emissioni, ma si possono immaginare delle misure intermedie, che non andrebbero basate sul peso, quanto – ad esempio - sulla superficie occupata dall'auto, così da lasciare loro la possibilità di costruire automobili di taglia grossa dove hanno successo, ma inducendoli a ridurre drasticamente il peso di queste adottando nuovi materiali.

**La riforma della commissione è ora in discussione.** In qualsiasi forma essa passerà, sarà comunque un passo avanti rispetto agli impegni volontari finora disattesi ed in ogni caso mette l'Europa seriamente alla testa del mondo per quanto riguarda i passi concreti verso il mondo delle automobili a basse emissioni. Purtroppo però, la questione climatica non è una gara tra galantuomini a chi si prende gli impegni più cavallereschi, ma una seria minaccia al futuro stesso del pianeta. Per questo anche gli impegni che la commissione ha avanzato potrebbero non essere sufficienti. Sarebbe serio ed opportuno optare per obiettivi chiari ed uguali per tutti. L'impegno vale ovviamente anche per i singoli consumatori: quando acquistiamo un'auto nuova, è ora tempo di guardare più alla colonna delle emissioni e meno a quella della velocità massima.



La federazione europea dei ciclisti (Ecf) chiede un cambio paradigmatico nel settore trasporti: meno auto, più biciclette

a cura di Antonella Valer

Alla Conferenza sul Clima organizzata dalle Nazioni Unite a Bali è stata lanciata un'alleanza tra pedoni, ciclisti, disabili e passeggeri di mezzi pubblici. Il compito principale di questa alleanza sarà quello di fare lobby presso la classe poli-



**EVITARE IL PARADOSSO**

La proposta della Commissione europea è basata sul peso delle auto, ma tende a giustificarlo: una piccola auto per ottenere una modesta riduzione delle emissioni aumenterà di costo, mentre un'auto grande, in quanto pesante, dovrà ottenere delle piccole riduzioni, con una differenza di costo impercettibile. In USA e in Giappone le leggi che imponevano vincoli di emissione basati sul peso del veicolo hanno indotto le case a produrre veicoli più pesanti.

quelle elettriche qualcosa si muove, ma la tecnologia delle batterie non consente ancora di fare grandi distanze. Qualcosa di più concreto arriva dal fronte delle ibride, una tecnologia intermedia che pur non rinunciando al motore a scoppio tradizionale lo integra con uno o più motori elettrici per rendere l'utilizzo del motore più efficiente. A parità di automobile, i risparmi che si ottengono con un motore ibrido rispetto ad uno tradizionale sono nell'ordine del 20-30%. Per ora sono disponibili in Italia solo pochi modelli: la Toyota Prius, alcuni modelli delle Lexus e la Honda civic; ne arriveranno presto altri da Audi e Ford, ed altri ancora. Va però smentito un mito che riguarda le

In questa tabella abbiamo riportato alcuni modelli che sono ampiamente disponibili nel mercato italiano con le relative emissioni e consumi.

Modello	Posti	Emissioni	Consumi
Bicicletta (motore umano)	1	0 (g/km)	-----
SMART fortwo Diesel	2	90 (g/km)	3,4 (l/100Km)
MINI Cooper Diesel	4	104 (g/km)	3,1 (l/100Km)
TOYOTA Prius Benzina/elettrico	5	104 (g/km)	4,3 (l/100Km)
VOLKSWAGEN Polo Diesel	5	108 (g/km)	4,0 (l/100Km)
HONDA Civic ibrida/elettrica	5	109 (g/km)	4,6 (l/100Km)
PEUGEOT 107 Diesel	4	109 (g/km)	4,1 (l/100Km)
CITROEN C2 Diesel	4	108 (g/km)	4,1 (l/100Km)
FIAT 500 Diesel	4	111 (g/km)	4,2 (l/100Km)
FIAT Panda Diesel	4	113 (g/km)	4,3 (l/100Km)
FORD Fiesta Diesel	5	116 (g/km)	4,4 (l/100Km)
PEUGEOT Diesel	5	116 (g/km)	4,4 (l/100Km)
RENAULT Nuova Clio Diesel	5	117 (g/km)	4,4 (l/100Km)
SMART forfour Diesel	4	116 (g/km)	4,4 (l/100Km)
VOLKSWAGEN Golf Diesel	5	119 (g/km)	4,5 (l/100Km)
FIAT Grande Punto diesel	5	119 (g/km)	4,7 (l/100Km)

## A Rovereto ciclisti urbani in «massa critica»

**S**i è chiamata «Critical Christmass», per la sua data, e si è trattato di un raduno di ciclisti urbani che in un «pomeriggio d'oro», hanno voluto dimostrare ancora una volta che una mobilità diversa, sostenibile, è non solo possibile ma addirittura necessaria. La «massa critica» dello scorso 22 dicembre a Rovereto ha dimostrato che sono sempre di più i cittadini che si stanno rendendo conto che spostarsi in bici è vantaggioso sotto tutti i punti di vista: economico (niente benzina, niente soldi per il parcheggio), ambientale (niente smog, niente allergie conseguenti), fisico. Oltre cento le persone che hanno risposto all'invito degli organizzatori e si sono presentati al Follone in bicicletta. Qualcuno è sceso da Trento in treno, altri sono arrivati dai comuni lagarini del circondario: Volano, Villalagarina, Castellano, Besenello. Tutti con un unico intento: spingere l'amministrazione comunale ad investire maggiormente nella rete ciclabile.

Un incontro particolarmente vivace e festoso, piacevolmente rumoroso (con tromba vera e propria montata sulla bici!), che si è concluso in maniera conviviale con un brodo caldo e un brulé offerto dal bar Zen, uno dei locali «amici dei ciclisti» che hanno aderito alla proposta di «massa critica» concedendo sconti e regali a chi va in bici.

Il prossimo appuntamento, ora, è per carnevale. «Continueremo a proporre massa critica finché gli amministratori non faranno qualcosa di serio per incentivare una mobilità diversa», hanno chiuso i promotori dell'iniziativa. Gli stessi che hanno raccolto i suggerimenti di tutti i quartieri di Rovereto consegnando alla giunta un progetto di rete ciclabile efficace. In attesa che qualcosa si muova i ciclisti urbani si sono ritrovati in massa per prendere possesso della strada, anche solo per un'ora e provare come sarebbe bello se fosse sempre così. (A. Valer)

### Per informazioni

<http://www.massacriticarovereto.splinder.com/>



### LA MOBILITÀ E LO SPAZIO DI TUTTI

Lo spazio pubblico occupato da 50 persone se utilizzano un'auto ciascuna, se salgono sull'autobus, se usano la bicicletta.

(Foto di Piero Cavagna per Trentino Trasporti)

## Per un trasporto più sostenibile Meno auto, più mobilità a propulsione muscolare

tica per un trasporto più sostenibile: meno auto, più mobilità a propulsione muscolare.

«Il settore trasporti è uno dei maggiori responsabili del cambiamento climatico, per cui deve essere parte della soluzione», dichiara Manfred Neun, Presidente della European Cyclists Federation (ECF). Neun afferma ciò all'indomani della decisione della Commissione Europea di introdurre nuove leggi che stabiliscono multe per le emissioni di CO<sub>2</sub>

ibride. Già oggi macchine con motori convenzionali quali la Smart e la Mini emettono meno della tanto ammirata Prius: macchine diffusissime quali la Panda e la nuova 500 hanno emissioni praticamente identiche ad essa. (siamo tra i 100 ed i 110 g/km di CO<sub>2</sub>).

In molti casi l'ibrido sembra usato per dare una veste ecologica alle automobili grandi e ai Suv. Ma installare un motore ibrido in un Suv della Lexus RX o dell'Audi Q7 (due esempi di grossi Suv) può al massimo contribuire a ridurre le emissioni a livelli comunque doppi rispetto alle piccole auto con motori tradizionali che abbiamo citato sopra. (M. Rizzoli)

per i produttori di automobili. La proposta è stata male accolta dal governo federale tedesco che protegge i produttori nazionali di automobili, i quali non hanno rispettato l'accordo stilato volontariamente nel 1998 dall'associazione europea di produttori di auto (ACEA) di raggiungere entro il 2008 il target di 140g/km. Questo fallimento rientra nel quadro generale dell'aumento di emissioni di biossido di carbonio proveniente dal traffico nell'Unione Europea del 26% dal 1990 al 2004.

Perciò ECF chiede un cambio paradigmatico nelle politiche dei trasporti: invece di aspettare nuove costose tecnologie che dovrebbero ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, i politici dovrebbero concentrarsi meno sull'auto e più sulla bicicletta: nel traffico urbano la bicicletta è il mezzo più efficiente: non inquina, non fa rumore e fa bene alla salute.

**La bici ha un enorme potenziale. Nell'Unione Europea una gran parte dei percorsi in auto sono brevi:** il 50% inferiori a 5 km; se solo il 30% di quelli al di sotto dei 6 km fosse sostituito dalla bici, questo porterebbe ad una diminuzione del 4% di CO<sub>2</sub>. È un percorso obbligato, dato che l'Unione Europea ha preso nel 2007 l'impegno di ridurre le emissioni di almeno il 20% entro il 2020 (rispetto ai livelli del 1990).

Per fare pressioni per questo cambiamento, ECF ha lanciato con altri a Bali la «Global Alliance for EcoMobility». Più di 30 multinazionali, aziende e associazioni degli utenti, governi locali ed agenzie delle Nazioni Unite si sono impegnate a promuovere insieme nelle città misure a favore di pedoni, ciclisti, disabili e mezzi pubblici.