

MICRO-VETT

veicoli elettrici



Bilancio MI-02. L'ordine antropologico è quello di far uscire i problemi e lasciare stare i veicoli. I primi leggono: «Ieri oggi di oggi possono affacciarsi oggi nel mondo gli strumenti per le persone che vivono il bilancio. Vanno un certo cielo si sono create campane di circa 300 mila Uffici». Il primo è ambientale, pubblico, urbano. Il secondo per il bilancio l'impresa, una volta anche solo di oggi, è oggi, venuta a galla a Bilancio MI-02, agli ultimi "Ieri oggi di oggi", all'ECD e PMI. In questo l'attuale è l'ultimo (e non ancora il più) della storia.

per andare dove vuoi,
senza disturbare nessuno

**l'unica gamma
a zero emissioni
per il trasporto
persone e merci
in area urbana**



trasportare cento, inquinare zero



qualsiasi lavoro nel modo più pulito

**Io vado ovunque
perché non
sono soggetto
alle restrizioni
del traffico
ordinario**

MICRO-VETT
veicoli elettrici
Muoversi naturalmente.

MICRO-VETT Srl - Via Pavesio, 10/D - 20020 BORLA (CO) ITALIA
tel. +39 031 280201 - fax 031 280209
www.micro-vett.it - info@micro-vett.it

AMBIENTE
ENVIRONMENT

Giorni contati per i veleni dell'aria



**Countdown
started for
air poisons**

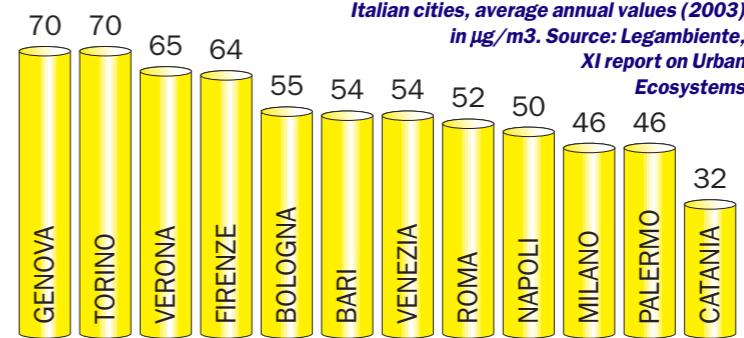
Tempi duri per le amministrazioni locali italiane: da gennaio entrano in vigore limiti più stringenti per gli inquinanti atmosferici, come previsto dal D.M. n. 60 del 2/4/2002, che recepisce la direttiva 1999/30/CE sui valori di biossido di zolfo, biossido di azoto, ossidi di azoto (NOx), particelle (PM) e piombo, e la direttiva 2000/69/CE su benzene e monossido di carbonio (CO). Le direttive prevedevano un percorso di avvicinamento a tappe alle quote indicate ma molti Comuni sono ancora impreparati.

I dati più allarmanti riguardano le pericolosissime polveri sottili (PM10), che, davvero microscopiche, non sono tenute dalle pareti delle vie respiratorie e penetrano nell'organismo: dall'1/01/2005 non dovranno superare il valore medio annuale di 40 µg/m³ (e 50 µg/m³ di media giornaliera per più di 35 giorni l'anno). Secondo Legambiente, tali limiti erano superati in tutte le principali città italiane nel 2003 e il trend in atto non fa ben sperare.

Quali interventi per risolvere il problema? Targhe alterne o blocchi del traffico eludibili e saltuari possono realmente fare la differenza? Sarebbe meglio puntare su soluzioni di lungo periodo che non criminalizzino l'uso dell'auto, ma che incentivino i carburanti puliti (quelli gassosi, il biodiesel e il gasolio bianco, la trazione elettrica). In questo quadro GPL e metano si propongono come soluzioni disponibili già in quantità consistenti. Le vetture a gas presentano minori emissioni di CO, HC e NOx rispetto a benzina e gasolio, mentre le cancerogene emissioni di benzene, zolfo, piombo e particolato sono praticamente assenti!

■ SR

I livelli di polveri sottili nelle principali città italiane, valori medi annuali (2003) in µg/m³. Fonte: Legambiente, XI rapporto Ecosistema Urbano



Particulate matter levels in main Italian cities, average annual values (2003) in µg/m³. Source: Legambiente, XI report on Urban Ecosystems

piratory system walls and they penetrate the body directly: from 1/01/2005 they will not be allowed to exceed the annual level of 40 µg/m³ (and 50 µg/m³ of daily average for more than 35 days per year). According to Legambiente, all main Italian cities exceeded these limits in 2003 and the trend underway is not very promising. What interventions can be applied to solve the problem? Can alternate registration plates or avoidable and occasional traffic blocks really make a difference? It would be better to aim for more long terms solutions that do not criminalize the car usage, but which encourage clean fuels (gaseous ones, bio diesel and white gas oil, electric drive). In this picture LPG and methane become solutions that are already available in considerable quantities. Gas driven vehicles show less CO, HC and NOx emissions compared to petrol and gas oil, whereas carcinogenic emission of benzene, sulphur, lead and particulates are practically absent! ■