

L'Euro 6 è quasi realtà. Passa da Ispra il futuro delle auto

Pubblicato: Lunedì 23 Gennaio 2006

 E' di attualità discutere di Euro 4 o Euro 2, nella speranza di sapere se la propria auto può girare o no nel centro città. Numeri un po' misteriosi, che dicono solo che l'auto che si guida è un po' più o un po' meno inquinante, se non proprio ecologica. Ma pochi varesini sanno che l'argomento di cui si discetta in questi giorni è da molti anni frutto dello studio del CCR di Ispra, che ha al suo interno lo IES, l'Unità emissioni e salute, che tra le altre cose studia proprio per l'Unione Europea gli standard "Euro" per le emissioni dei veicoli.

«Più precisamente – spiega Giovanni de Santi (**nella foto**), capo unità dello IES – noi abbiamo studiato i protocolli a partire da Euro 3, il primo che la commissione europea abbia deciso di affidare a un laboratorio scientifico. Euro1 e Euro 2 erano frutto di segnalazioni delle industrie produttrici».

In questi giorni di blocchi delle auto, si parla molto del nuovo standard euro 5, che è al vaglio della commissione. Visto che l'avete studiato voi, potete dirci a che punto è...

«Ormai lo standard euro 5 è stato mandato alla discussione della commissione europea – naturalmente, come per tutte le discussioni politiche in vista di una legge possono essere richiesti approfondimenti e potranno essere apportate da loro delle modifiche, ma il nostro lavoro sull'Euro 5 delle auto è già sostanzialmente portato a termine»

Cosa vuol dire "Euro 5 delle auto"? C'è un euro 5 relativo a qualcos'altro?

«Certo. L'Euro 5 relativo ai mezzi pesanti è già stato anche approvato dalla Commissione Europea e entrerà in vigore nel 2008»

Quindi quando si parla di Euro 5 si sta parlando di qualcosa che è definitivo solo per i camion?

«Esatto, è così».

Non è esatto invece dire che le auto dovranno essere Euro5 entro il 2008?

«Infatti. E trovo anche l'ipotesi poco realizzabile, anche perché lo standard Euro 5 per le auto leggere è come dicevo in discussione adesso e potrebbe, ma non è scontato, essere approvato entro l'anno: il che significa nei fatti che potrebbe entrare in vigore entro il 2008, ma la cosa non è affatto scontata. Diciamo che nei prossimi tempi la decisione più probabile e ragionevole è che le euro 2, cioè le non catalizzate, finiscano per non circolare più. Ma fra qualche anno, considerato anche la vita media di un'auto, questo diventerà una situazione naturale».

Se sarà la legge a eliminare le auto non catalizzate ci penserà il mercato stesso, dunque...

«Esatto. Più grosso invece è il problema per gli heavy duty, i grandi camion che hanno una vita molto più lunga della auto. Di quelli, ci sono in giro parecchi euro 0, cioè veicoli messi sul mercato prima di qualunque norma europea sulle emissioni. In sostanza perciò, veicoli antecedenti agli anni novanta».

 **Per questi mezzi cos'è previsto?**

«Non mi risulta nulla. In compenso abbiamo studiato proprio a Ispra l'efficacia dei filtri che abbattano le emissioni di particolato (le polveri sottili, ndr): funzionano molto bene, ma sono filtri che prevedono, per il loro

utilizzo, motori con un sistema elettronico che si può trovare solo in veicoli relativamente recenti, diciamo gli euro 4. Per i veicoli più vecchi, come appunto i camion più "antichi" stanno pensando di fornire un kit apposito»

Lo standard Euro 5 rende abbattere già moltissimo l'emissione di pm10 (25 a 5 milligrammi a chilometro secondo le previsioni per la auto, da 20 a 2 milligrammi al chilowattora per i camion) ma il CCR non si ferma con gli studi per ridurre le emissioni: «Stiamo già studiando l'euro 6, che passeremo al consiglio entro l'anno prossimo. Il che significa però che non entrerà in vigore prima del 2012. In attesa di poter misurare le emissioni direttamente su strada: arrivo giusto da Ginevra, dove con giapponesi e americani stiamo studiando l'introduzione di chip che monitori le emissioni della auto direttamente dal tubo di scarico...»

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it