

La Commissione Europea ha pubblicato la proposta di regolamento Euro 7 per i veicoli stradali. Per la prima volta, il regolamento mira ad estendere le norme sulle emissioni di scarico, coprendo anche le particelle emesse da freni e pneumatici. L'intero pacchetto di norme è un elemento importante nell'ottica del Green Deal dell'UE e per raggiungere la neutralità climatica e migliorare la qualità dell'aria.

L'Associazione europea per la produzione di pneumatici e gomma (ETRMA) sostiene pienamente l'obiettivo dell'Unione Europea di fornire una mobilità più pulita, che è alla base della proposta legislativa Euro 7, ed è impegnata a raggiungere standard tecnicamente robusti e praticabili di abrasione dei pneumatici.

Fazilet Cinaralp, Segretario Generale di ETRMA, ha dichiarato: *“È essenziale che un test convalidato dall'ONU venga sviluppato, prima di poter definire i limiti di abrasione del pneumatico. Garantire il coordinamento tra i regolamenti dell'ONU e dell'UE è quindi cruciale. Continueremo a fornire feedback a queste istituzioni internazionali”*.

L'ETRMA ha anche sottolineato l'importanza di adottare un approccio olistico per realizzare gli obiettivi ambiziosi della commissione europea.

“Oltre al design dei pneumatici, molti altri fattori sono importanti quando si affronta il tema dell'abrasione dei pneumatici, inclusi la superficie stradale e il layout, le condizioni meteorologiche, il comportamento del conducente e le caratteristiche del veicolo, in particolare l'impatto dei veicoli elettrici”, ha aggiunto Cinaralp.

In questa prospettiva, l'industria dei pneumatici continua a sostenere gli sforzi multi-stakeholder per ottenere soluzioni e risultati basati sulla scienza quando si parla di particelle di usura di pneumatici e strade (TRWP) attraverso la [European TRWP Platform](#).

L'industria dei pneumatici dell'UE lavora a soluzioni di mitigazione dell'abrasione dei pneumatici, tra cui la definizione di un metodo di prova affidabile, replicabile e rappresentativo, dal 2018. Questo lavoro è ora pubblicamente disponibile ([Link a UNECE TF TA Session 1/10 March 2022](#)) per supportare l'ulteriore sviluppo del regolamento.

Euro 7, i principali cambiamenti

Per quel che riguarda l'impatto, si prevede che entro il 2035 la normativa Euro 7 ridurrà le

emissioni totali NOx di auto e furgoni del 35% e del 56% per autobus e camion rispetto alle norme precedenti. Allo stesso tempo, le particelle emesse dagli scarichi verranno abbassate del 13% su auto e furgoni e del 39% su autobus e camion, mentre le particelle emesse da freni di un'auto saranno abbassate del 27%. Come si riuscirà a raggiungere questi numeri?

L'ultima proposta Euro 7 sostituisce e semplifica le norme sulle emissioni precedentemente separate per auto e furgoni (Euro 6) e autocarri e autobus (Euro VI). Le norme Euro 7 prevedono limiti di emissione per tutti i veicoli a motore, comprese auto, furgoni, autobus e camion in un unico insieme di regole. Le nuove regole sono neutrali in termini di carburante e tecnologia, ponendo gli stessi limiti indipendentemente dal fatto che il veicolo utilizzi benzina, diesel, trasmissioni elettriche o carburanti alternativi.

Sono progettati per aiutare a controllare meglio le emissioni di inquinanti atmosferici di tutti i nuovi veicoli: ampliando la gamma di condizioni di guida che sono coperte dai test sulle emissioni su strada. Questi ora rifletteranno meglio la gamma di condizioni che i veicoli possono sperimentare in tutta Europa, comprese temperature fino a 45°C o brevi tragitti tipici dei pendolari quotidiani.

I limiti saranno inaspriti per autocarri e autobus, mentre i limiti più bassi esistenti per auto e furgoni verranno ora applicati indipendentemente dal carburante utilizzato dal veicolo. Le nuove regole stabiliscono anche limiti di emissione per inquinanti precedentemente non regolamentati, come le emissioni di protossido di azoto dei veicoli pesanti.

Le norme Euro 7 garantiranno che i veicoli non siano manomessi e che le emissioni possano essere controllate dalle autorità in modo semplice utilizzando sensori all'interno del veicolo per misurare le emissioni per tutta la vita del veicolo.

E, naturalmente, le norme Euro 7 saranno le prime norme sulle emissioni a livello mondiale ad andare oltre la regolamentazione delle emissioni dei tubi di scarico e stabilire limiti aggiuntivi per le emissioni di particolato dei freni e norme sulle emissioni di microplastica dei pneumatici. Queste regole si applicheranno a tutti i veicoli, compresi quelli elettrici.

L'annuncio della Commissione Europea (CE) spiega che l'Euro 7 rientra nel contesto del trasporto su strada, che è la principale fonte di inquinamento atmosferico nelle città. Nel 2018, oltre il 39% degli NOx e il 10% delle emissioni primarie di PM2,5 e PM10 nell'UE provenivano dal trasporto su strada, secondo i dati della CE. Secondo quanto riferito, queste percentuali sono "molto più elevate" nelle città, dove i trasporti sono regolarmente il principale responsabile dell'inquinamento atmosferico.

L'ETRMA supporta un approccio olistico alle nuove normative Euro 7, che includeranno standard per le emissioni di particelle da freni e pneumatici | 3

Le norme sulle emissioni inquinanti sono complementari alle norme sulle emissioni di CO2. L'obiettivo concordato per la riduzione del 100% di CO2 entro il 2035 per auto e furgoni è stato preso in considerazione in questa proposta. La Commissione esaminerà nei prossimi mesi gli standard di CO2 per autocarri e autobus.

© riproduzione riservata pubblicato il 14 / 11 / 2022