

Partita ufficialmente dal 1 Settembre 2019 la normativa dell'Euro 6d-Temp, ancora più stringente dell'Euro 6c. Pur ancora temporaneo. L'Euro 6d "standard" parte infatti l'1 gennaio 2020. Ci si concentra in particolare sulla differenza tra ciclo di emissione "in laboratorio" e ciclo "reale".



Dal 1 settembre è in vigore in Europa la nuova normativa sulle emissioni, l' Euro **6d-Temp**. È un regolamento più stringente dell'Euro 6c partito nel settembre 2017 (l'Euro 6 è invece del 2014). Un passaggio per arrivare all'**Euro 6d Norm** che parte l'1 gennaio 2020.

Stiamo vivendo un momento di passaggio verso una complessità normativa sulle emissioni inquinanti sempre più esasperata. Mentre il mercato sta ancora decidendo come viaggeremo nel futuro con l'automobile (le utilitarie con motore elettrico in città, le berline a guida autonoma in autostrada e le sportive... tra le nuvole?) i Governi indirizzano lo scenario verso automobili con motori a combustione sempre più puliti.

L'approccio dei Legislatori europei diventa quindi sempre più severo. La legislazione obbliga ora i costruttori ad omologare le proprie auto secondo nuovi test che tengono conto anche della guida su strada in condizioni reali e non più solo basandosi sui test in

laboratorio.

Il WLTP e RDE: come sono cambiati gli standard di omologazione

Il famoso scandalo **Dieseldate** (e sue code) ha dato un bello scossone nel cambiamento delle procedure di omologazione dei dati ufficiali relativi a consumi ed emissioni. Quei dati, cioè, che poi si leggono in qualsiasi listino di un magazine del settore o sulla scheda ufficiale di un costruttore.

Tramontato lo standard **NEDC**, che ha dato luogo alla bufera sui test fasulli dichiarati dalle auto Diesel (e non solo), sono emersi due nuovi standard di omologazione. Il ciclo **WLTP** (Worldwide harmonized Light-Duty vehicles Test Procedure) è entrato in vigore nel settembre 2017 ed è diventato obbligatorio l'1 settembre 2018.

Da quella data, quindi, tutti i costruttori dell'Unione Europea possono produrre esclusivamente veicoli testati in conformità con le procedure **WLTP**. Lo standard produce risultati su consumi ed emissioni prodotti da **test in laboratorio** riferiti a una prova di 23,25 chilometri (nel NEDC erano 11 Km), con velocità comprese tra 46 e 131 km/h.

Alla normativa WLTP si è aggiunto lo standard **RDE** (Real Driving Emission). Questi stabilisce che il calcolo di consumi ed emissioni dichiarati dalla Casa automobilistica debba avvenire in condizioni "reali" di guida.

L'Euro6d-Temp

Ci sono costruttori che hanno anticipato i tempi nell'adeguare i veicoli in vendita. Di fatto, dal 1 settembre 2019 e per i prossimi mesi, le regole di omologazione di un'automobile imposte a un costruttore di automobili stabilisce che la differenza tra le emissioni misurate nel ciclo in laboratorio e in quello su strada (RDE) potrà arrivare al **110%** (è stabilito un limite di emissione di ossidi di azoto, NOx, di **126 mg/km** per i motori Ciclo Otto, i **benzina**, e **168 mg/km** per quelli a gasolio, i **Diesel**).

Con l'ingresso dell'**Euro6d Norm** (gennaio 2020) questa differenza tra il valore misurato in laboratorio e quello misurato in un **test di guida reale** non potrà superare il **50%**.

Dal prossimo 1 gennaio, quindi, tutte le automobili di nuova immatricolazione dovranno avere emissioni di Nox (ossidi di azoto) inferiori a **90 mg/km** nel caso di auto a benzina e **120 mg/km** nel caso di un'automobile Tubodiesel.

Regole “di Gruppo”

Giova naturalmente ricordare che dal nuovo anno ogni Gruppo automobilistico dovrà produrre un valore medio di emissione di anidride carbonica inferiore a 95 g/km (nel 2018 la media è stata di 118 g/km). Ma questa norma verrà ulteriormente inasprita. L'Unione Europea ha varato un programma di ulteriore calo dell'emissione media di Co2. L'obiettivo è scendere, entro il 2030, a 59 g/km.

Breve storia delle normative Euro sulle emissioni

In Europa abbiamo iniziato ad avere un atteggiamento più protettivo nei confronti dell'aria che respiriamo solo nei primi Anni 90.

Euro 0. Si considerano tutte le auto immatricolate prima del 31/12/92 e dotate di motore a carburatori. A causa dell'alimentazione altamente inquinante non possono circolare dall'1 gennaio 2019.

Euro 1. Dall'1 gennaio '93 è entrato in vigore l'obbligo della marmitta catalitica e l'alimentazione a iniezione. È imposto il divieto di circolazione per le Euro 1 a benzina dal 1 ottobre 2020.

Euro 2. È operativa dal 1997 e ha imposto una seria differenziazione tra auto a benzina e Turbodiesel.

È imposto il divieto di circolazione per le Euro 2 a benzina dal 1 ottobre 2022.

Euro 3. Dal 2001 tutte le automobili devono essere equipaggiate con sistema OBD (On board Diagnostic) che monitorizza le emissioni del motore. È imposto il divieto di circolazione dal 25 febbraio 2020.

Euro 4. In vigore dal 2006: tutte le auto Turbodiesel devono montare il filtro anti-particolato. È imposto il divieto di circolazione per Le Turbodiesel dall'1 ottobre 2019.

Euro 5. In vigore dal 2008: tutte le Turbodiesel devono montare filtro antiparticolato e catalizzatore SCR

Euro6A. È in vigore dal 2016: le auto a benzina devono produrre 1 g/km di CO, 0,06 g/km di NOx e (solo per i motori a iniezione diretta) 0,005 g/km il particolato; le Turbodiesel devono emettere 0,5 g/km di CO, 0,08 di Nox e 0,005 di particolato.

MotorAge.it - Stefano Regina



• Test Ciclo emissioni in guida reale





• Test Ciclo emissioni in laboratorio



• Normative anti Nox



- Lotta alle auto "vecchie"