

To pollute, a polua, a polluer



Indiferent de limba în care este pronunțat, acest cuvânt a intrat în vorbirea curentă, trece din ce în ce mai neobservat dar „produce” efecte dramatice, ireversibile de cele mai multe ori. Este, poate mai mult ca oricând, la modă să vorbești și să scrii despre poluare și foarte multă lume o face... O simplă căutare pe „un motor” specific de internet „întoarce” imens de multe rezultate, indiferent de varianta folosită.

Motivul pentru care se întâmplă acest lucru sunt multe și relativ ușor de identificat, unele dintre acestea încercându-se a se elucida, evident pentru a fi „în tendințe”, chiar și prin rândurile care urmează.

Începând îndeosebi cu ultimul secol, drept consecință a industrializării avansate și a creșterii marcante a populației corelată cu creșterea necesităților de mobilitate ale acesteia, în special în mediul urban, poluarea atmosferică atribuibilă activităților antropogenice acuză forme tot mai acute și adesea ireversibile. Are loc astfel o continuă acumulare în mediu a diversilor poluanți, cu consecințe tot mai severe asupra factorului uman, a plantelor și animalelor, a clădirilor, operelor de artă și a peisajului în general. Traficul rutier reprezintă, în general, cea mai importantă categorie de surse de poluare atmosferică în marile aglomerații urbane, iar impactul ambiental generat de circulația autovehiculelor pe arterele rutiere majore este semnificativ și pentru arealurile suburbane și rurale adiacente.

Emissiile poluante generate de sursele mobile, printre care traficul rutier deține un rol de primă importanță, sunt extrem de complexe și conțin sute de compuși prezenți în atmosfera sub formă de gaze, aerosoli și particule. Mulți dintre acești compuși suferă transformări în atmosferă conducând la producerea unor poluanți secundari (emisi indirecte) precum ozonul troposferic (smogul uscat), aerosoli acizi și hidrocarburi cancerigene, care uneori sunt mai nocivi decât precursorii aferenți emiși direct. Poluanții atmosferici majori emiși de motoarele autovehiculelor includ oxidul de carbon (CO), particulele inhalabile, oxizii de azot (NOx) și o mare varietate de compuși carbonici organici gazeși, în principal hidrocarburi (HC), denumiți generic compuși organici volatili (VOC). Prezența multiplexelor specii puternic reactive în emisiile de VOC, coroborată cu emisiile de NOx, determină caracterul acestora ca principalii precursori ai ozonului troposferic (O₃).

În sensul susținerii dezideratelor anunțate privind protecția mediului înconjurător, a creșterii calității vieții locuitorilor săi, UE a implementat, aplică și va propune permanent acte normative din ce în ce mai stricte în ceea ce privește reglementarea domeniilor cu posibil impact asupra mediului. Astfel, în domeniul construcției de autovehicule legislația curentă aplicabilă vehiculelor grele este cea dată de Directivele 2005/55 EC și 2005/78 EC. Această legislație definește emisiile standard aplicabile curent (Euro V) precum și standardul generic denumit (EEV). Urmărind programele stabilite și strategia tematică în domeniul poluării atmosferice, Comisia Europeană a adoptat, pentru vehicule grele, și noua fază Euro VI care este definită în cadrul Regulamentului (CE) nr. 595/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 18 iunie 2009 privind omologarea de tip a autovehiculelor și a motoarelor cu privire la emisiile provenite de la vehicule grele precum și accesul la informații privind repararea și întreținerea vehiculelor.

Pentru vehiculele ușoare a fost deja pus în aplicare Regulamentul (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor. Pentru autovehiculele noi, etapa generic denumită Euro 5 este deja general aplicabilă iar termenul de intrare în vigoare pentru etapa Euro 6 sunt septembrie 2014, respectiv 2015, în funcție de categoria și

masele de referință ale autovehiculelor.

În sfera vehiculelor aflate în uz este aplicabilă Directiva 2010/48/UE a Comisiei, din 5 iulie 2010, de adaptare la progresul tehnic a Directivei 2009/40/CE al Parlamentului European și a Consiliului privind inspecția tehnică auto pentru autovehicule și remorcle acestora, care este în curs de revizuire. Se are în vedere introducerea unor prevederi clare și mai stricte în ceea ce privește atât aspecte de natură organizatorico-administrativă cât și aspecte de natură tehnică în scopul îmbunătățirii și a uniformizării, la nivelul UE, a inspecțiilor tehnice periodice pentru vehiculele aflate în uz. Suplimentar există Directiva 2000/30/CE cu privire la controlul tehnic rutier efectuat în trafic.

În domeniul calității combustibililor auto, începând cu 31 ianuarie 2007, Comisia Europeană a propus noi standarde pentru combustibilii de transport care vor reduce contribuția la schimbările climatice și la poluarea atmosferică, incluzând printre acestea și creșterea utilizării biocarburanților.

Noile standarde nu vor crea petrol, motorine și benzine „mai curate” dar acestea vor permite introducerea de vehicule și mașini care vor polua mai puțin. Măsura constă, de fapt, în a încuraja dezvoltarea de combustibilii mai săraci în carbon precum și biocombustibilii, furnizare care va trebui să inducă o reducere a emisiilor de gaze de seră cauzate de producție, transport și utilizare a acestora de 10% între 2011 și 2020.

Directiva 98/70/CE amendată ultima dată de Directiva 2011/63/UE conține specificații de mediu privind calitatea combustibililor, respectiv benzinele și motorinele din Comunitate, cu o principală focusare pe conținutul de sulf iar la benzine, la început, pe aromatice. Statele membre impun deja în mod curent furnizorilor să asigure introducerea pe piață a benzinei cu un conținut de oxigen de maximum 2,7% și cu un conținut de etanol de maximum 5%.

În domeniul combustibililor regenerabili transportul de astăzi se bazează într-o mare măsură de petrol. Această situație are implicații în politica energetică, dar are de asemenea o importanță capitală din perspectiva mediului, notabilă în ceea ce privește schimbările climatice. Acțunea a fost văzută ca subiect privind combustibilii alternativi, în general, și biocombustibilii, în special. Viziunea pe termen lung privind hidrogenul ca sursă de energie este urmărită de către un grup de elită atât în domeniul hidrogenului cât și a celulelor de combustie. Din perspectiva mediului, este important să avem mereu în minte că nu este suficient să găsim combustibilii alternativi – dacă noi vrem să dezvoltăm un sistem de transport durabil, acești combustibilii, ultimativ, trebuie să vină din surse regenerabile.

Într-o perspectivă mai largă, noua tehnologie în domeniul autovehiculelor, mai sigură, mai eficientă și mai puțin poluantă face parte din conceptul de sisteme de transport inteligente (STI).

În ciuda tuturor acestor progrese recente nemarcabile din domeniul tehnologiei autovehiculelor, în prezent este unanim recunoscut faptul că încăderarea în cerințele Directivelor Uniunii Europene (UE) privind calitatea aerului ambiant va fi dificil de îndeplinit pentru numeroase arealuri urbane europene.

Este datoria noastră, la modul cel mai serios cu puțință și fără nici o legătură cu moda, a tuturor celor implicați, în diferite domenii și la diferite niveluri, de a ne conjuga eforturile și capacitățile în scopul îndeplinirii celor asumate cu gândul mereu la viitorul planetei, la viitorul copiilor noștri, la obligația noastră de a face posibil ca și ei să se bucure de o rază strălucitoare de soare, de un strop cristalin de ploaie, de o floare fiindcă, totuși,

Life, la vie, viață... întorc, chiar în această ordine, incomparabil mai multe rezultate!

Ing. George-Adrian Dincă
Director General Registrul Auto Român – R.A.