



INNOVHUB
STAZIONI SPERIMENTALI
PER L'INDUSTRIA



STAZIONE SPERIMENTALE
PER I COMBUSTIBILI



Innovazione e ricerca

UNICHIM - Riunione Plenaria Prove Interlaboratorio Prodotti Petroliferi

Panoramica sulle norme tecniche europee

Ing. Franco Del Manso – Unione Petrolifera
Cagliari – 15 aprile 2015



- **La norma UNI EN 228 è in vigore dal 23 maggio 2013**
- **La nuova versione della EN15376 che rende l'etanolo utilizzabile in miscele fino all'85% è stata votata nel FV lo scorso agosto e pubblicata il 17 ottobre**
- **Il 12 Marzo 2015 è stata adottata come UNI EN 15376**
- **Ancora nessuna decisione sulla proposta di denaturare l'etanolo con la sola benzina rispetto all'orientamento dell'Agenzia delle Dogane di una formula di denaturazione: 1 lt. Benzina + 2 lt MTBE per ogni ettolitro anidro di etanolo.**

- **Proseguono le attività per promuovere il CEN/TS 15293 (benzina E85) a norma CEN. Non sono state ancora del tutto superate le problematiche legate alla formazione di depositi (solfati) e alla corrosione (acqua). Potranno essere affrontate in sede di revisione della norma**
- **Sul N.O. lo studio condotto da SSC attraverso un Round Robin con miscele E50, 60, 70, 85, ha consentito di stabilire che in condizioni normali è possibile garantire un N.O. di 104**
- **Entro il 19/4 occorre indicare se siamo a favore della conversione in EN della specifica E85. Non essendoci controindicazioni riteniamo di votare a favore**
- **L'attivazione del WI per trasformare il TS a norma EN 15253 sarà proposto nella riunione del CEN TC 19 di giugno 2015**

- **E' necessario avviare subito la standardizzazione per essere pronti entro Novembre 2016 come stabilito dalla Direttiva**
- **Il CEN ha deciso di costituire una CEN/TC 441 ' Project Committee - Fuel labelling' per sviluppare uno standard europeo sull'etichettatura dei fuel ad esclusione dell'elettricità**
- **Nel caso il CENELEC fosse d'accordo potrà essere costituito un JWG CEN – CENELEC che oltre ai fuel includa anche l'elettricità**
- **La Project Committee dovrà sviluppare le informazioni relative alla compatibilità fuel – veicolo e quelle per i consumatori**
- **L'etichettatura dovrà individuare i diversi fuel in base ad una codifica dei colori e a diverse espressioni grafiche e dovrà essere applicata sulle pompe, sui connettori, sui veicoli e sui manuali d'uso.**
- **Non ci dovrà essere interferenza con le pratiche commerciali delle società.**

- Si ricorda che il progetto di ricerca comunitario Horizon 2020 destinerà ingenti risorse (3 milioni di euro) a quattro tematiche in campo motoristico: lo studio di nuove formulazioni di fuel (benzina 20/25); miglioramento della 14214; impiego di benzina nei motori ad accensione per compressione; specifiche BTL, GTL.
- Il processo di valutazione interno alla DG Research & Innovation della Commissione Europea è ormai allo stadio finale e si aspetta la firma del contratto con il CEN in tempi molto rapidi.
- Il primo passo del CEN dopo la firma del contratto è di stabilire quattro task force nel TC 19 per definire con ulteriori dettagli il programma di lavoro.
- Compito della Task Force sarà anche quello di definire i motori e i fuel da testare, nonché preparare ed orientare il capitolato per assegnare i contratti per l'esecuzione dei lavori.

- A seguito dell'inchiesta pubblica sulla prEN 16734 - B10 quattro Paesi (Sweden, Finland, Belgium and Germany) hanno segnalato una A-Deviation rispetto alla loro legislazione
- La A-Deviation in genere si pone per uno o più parametri ma in questo caso riguarda l'intera norma.
- Il BT del CEN ha confermato che l'A-Deviation può essere concessa sull'intera norma.
- Il CEN ha chiesto di esprimersi sulla possibilità di mandare comunque la norma al Formal Vote unitamente ad uno slittamento di sei mesi per poter mettere a punto definitivamente il testo (incluso l'Annex con queste A-Deviation) nella riunione plenaria del TC 19 in giugno
- Riteniamo di confermare l'accordo a procedere al FV con i sei mesi di slittamento

- Il titolo della norma sarà: **EN 16709, Automotive fuels — High FAME diesel fuel (B20 and B30) — Requirements and test methods**
- Dopo aver concordato con la Commissione UE la definizione di flotta captiva sarà avviato dal 1° aprile il Formal Vote. Non ricadendo più sotto la FQD non è più necessario un waiver sul limite massimo di densità. Queste sono state ricalcolate come da tabella seguente:

Table of balloted and proposed limits

property	text		Table 1	Table 2	Table 4				
			B20	B30	class 0	class 1	class 2	class 3	class 4
density	prEN 16709	min	825	830	800	800	800	800	800
		max	855	860	845	845	840	840	840
	FprEN 16709	min	820	825	805	805	805	805	805
		max	860	865	850	850	845	845	845
viscosity	prEN 16709	min	2,000	2,000	1,500	1,500	1,500	1,400	1,200
		max	4,500	4,500	4,000	4,000	4,000	4,000	4,000
	FprEN 16709	min	2,000	2,000	1,700	1,700	1,700	1,600	1,500
		max	4,620	4,650	4,300	4,300	4,300	4,300	4,300

- Sono tuttavia da considerare ancora importanti commenti sulla prEN:
- La Francia ha chiesto di tornare ad una specifica con una sola tabella fino al B30 invece che B20 e B30 ed ha annunciato che voterà contro se non verrà accolta questa sua richiesta. (E' stato fatto rimarcare che tutti i costruttori, anche quelli francesi, hanno dichiarato di non poter certificare i propri veicoli con un range di miscelazione così ampio)
- La Svezia, che ha una legge che fissa un massimo del 7%vol per il biodiesel presente in qualunque diesel commercializzato sul loro territorio, ha chiesto ed ottenuto una A-Deviation per l'intera norma

- Il CEN TC 19 ha approvato di trasformare il CEN TS dei diesel paraffinici in una norma EN.
- La prEN 15940 “Paraffinic diesel fuel from synthesis or hydrotreatment” è stata votata in inchiesta pubblica lo scorso febbraio ed è stata approvata
- La norma regola anche il blending dei diesel paraffinici con il biodiesel (FAME) fino al 7% vol.
- Vengono definite due classi di diesel paraffinici aventi numero di cetano alto e normale
- Al riguardo è stata avviata la revisione del metodo sul numero di cetano (EN ISO 5165) per includere i diesel paraffinici e per misurare NC superiori a 75
- SSC potrebbe assumere la carica di Project Leader

Problematiche sul metodo EN 12662/2014 - Total Contamination – Raccomandazioni CUNA

- Il metodo EN 12662 Total Contamination deve essere utilizzato per determinare la contaminazione totale del campione intesa come “dust and rust”
- Per quanto riguarda il metodo 12662:2014 è stata costituita nell’ambito del TC 19 una joint task force JWG1 - WG31, incaricata di chiarire tutti i dubbi e risolvere tutte le criticità del metodo 2014 in tempi rapidi
- Il Metodo EN 12662:2014 Total Contamination deve essere utilizzato in conformità con la specifica EN 590 nella determinazione della contaminazione totale dei combustibile diesel tal quale e delle miscele B7
- Per la determinazione della contaminazione totale del FAME (EN 14214), in attesa delle conclusioni della Task Force sul metodo del 2014, si dovrà utilizzare il Metodo EN 12662:2008 (Nota: la seconda comunicazione del CEN indica come metodo alternativo anche la versione 1998, in quanto è problematico per la sola Germania adottare la versione del 2008).
- Qualunque sia la versione del Metodo EN 12662, qualora il tempo di filtrazione eccedesse i 30 minuti la prova deve essere fermata e il campione giudicato non rispondente alla specifica.