

Gazzetta MOTORI

L'ANALISI

Auto Euro 7, tutto quello che non va e come correggerlo. Le proposte di Anfia

Gazzetta
MOTORI
Gazzetta
Motori:
tutte le notizie

La nuova normativa antinquinamento, attualmente allo stato di proposta, dovrebbe entrare in vigore a luglio 2025 ma presenta molteplici criticità. Anfia le ha elencate suggerendo i correttivi

L'offerta del mese di
CheAutoCompro.it

powered by
GazzettaMOTI

Andrea Tartaglia @andrea_tarta



La Mia Auto:
tutte
le notizie



Offerte auto
nuove

02 marzo - MILANO



Da programma, l'Euro 7 dovrebbe entrare in vigore dal 1° luglio 2025 per auto e furgoni, due anni più tardi per i mezzi pesanti

Il percorso di riduzione delle emissioni da parte dei veicoli in Europa poggia su due pilastri: il piano *Fit for 55*, che prevede lo stop alla vendita di veicoli a motore termico nel 2035, e la normativa Euro 7, che regolerà i livelli di emissioni inquinanti dei motori a combustione interna a partire dal 2025. Idealmente l'Euro 7 dovrebbe accompagnare la produzione automobilistica verso l'uscita di scena di qualsiasi veicolo non mosso da un motore elettrico, obiettivo del piano europeo di taglio alle emissioni che non riguarda solo il settore dei trasporti. Nella realtà, però, la definizione della normativa non è ancora completa, ad esempio non



sono state ancora stabilite le metodologie di prova, con il rischio che si arrivi troppo a ridosso dell'entrata in vigore, prevista per il 1° luglio 2025, lasciando poco tempo ai costruttori per adeguare i veicoli. **Anfia**, l'associazione confindustriale di categoria della filiera automobilistica, ha raccolto questa ed altre criticità in un documento.

LEGGI ANCHE

Stop auto benzina e diesel nel 2035: tutto quello che c'è da sapere

"TEMPI TROPPO STRETTI" – L'associazione ha avviato un confronto con le aziende che compongono la filiera dell'auto in Italia per valutare l'impatto della normativa Euro 7. I numeri italiani parlano di circa 5.500 imprese delle quali 2.200 si occupano di componentistica: le aziende associate ad **Anfia** sono poco più di 400. La prima criticità che viene evidenziata è relativa alla tempistica, giudicata troppo stretta dal momento che prevede l'entrata in vigore dei nuovi limiti da luglio 2025 per le vetture e i veicoli commerciali leggeri e dal 2027 per quelli pesanti. "Scadenze impossibili da rispettare per i costruttori che devono adeguare i propri veicoli", spiega il Direttore generale di **Anfia** Gianmarco Giorda. "Anche perché manca ancora da definire la parte relativa alle modalità di prova, riducendo ulteriormente il tempo utile". L'associazione chiede quindi uno slittamento dell'entrata in vigore della nuova normativa per andare incontro ad una filiera già fortemente sotto pressione.

LEGGI ANCHE

Euro 7 e stop a benzina e diesel nel 2035: ecco la strategia per cambiare l'auto



Con l'Euro 7 vengono prese per la prima volta in considerazione le emissioni di freni e pneumatici

"PROPOSTA INCOMPLETA" – Anfia insiste molto sulla incompletezza della proposta di normativa, giudicata anche approssimativa. Le ragioni del giudizio sono da ricondurre alle molte pagine ancora bianche, in particolare quelle che devono definire le modalità di test su freni e pneumatici, componenti assenti dalle normative precedenti ma le cui emissioni di sostanze nocive sono contemplate, e limitate, dall'Euro 7. L'associazione evidenzia come la normativa rischia di accavallarsi con altre già in vigore, con riferimento particolare ai pneumatici già oggetto di regole anti-inquinamento. Secondo Anfia le disposizioni di prova attualmente in vigore dovrebbero essere mantenute anche nel nuovo regolamento. In alternativa, dovrebbe essere data priorità alle misure che sono centrali per il regolamento e che sostituiscono elementi già presenti nei protocolli e metodi di prova delle attuali normative Euro 6.

LEGGI ANCHE

Tavares a tutto campo: "Elettriche troppo care, l'Euro 7 è inutile, Fiat non sarà low cost"

AUMENTANO I COSUMI – C'è anche il rischio che la nuova normativa possa comportare significativi incrementi dei consumi di carburante e, quindi, delle emissioni di CO₂. Le tecnologie necessarie per l'abbattimento di alcuni inquinanti (riscaldamento rapido dei catalizzatori, rigenerazione filtri particolato) richiedono l'utilizzo di combustibile o di energia elettrica, che incidono invariabilmente sui consumi. Con l'Euro 7 vengono tagliate le emissioni di sostanze prima non presenti come l'N₂O, ossido di diazoto noto anche come protossido di azoto, che viene prodotto a basse temperature rendendo necessario assicurare il mantenimento della temperatura dei catalizzatori in ogni condizione operativa. Dunque, più energia richiesta per scaldare il catalizzatore che equivale ad una maggiore richiesta di carburante, in controsenso da correggere.

LEGGI ANCHE

Stop auto diesel e benzina 2035: "Si rischia l'effetto Cuba"



La normativa più stringente e i nuovi test faranno lievitare i prezzi, del 3/4% secondo la Commissione europea, del 10% o più secondo [Anfia](#)

"PREZZI PIÙ ALTI DEL 10%" – C'è poi il tema dei costi, molto sentito perché riguarda sia i costruttori che gli utenti finali. La Commissione europea ha stimato che l'adeguamento dei veicoli a motore termico alla normativa Euro 7 provocherà un aumento compreso tra il 3 e il 4% sui listini. Secondo [Anfia](#), però, si tratta di stime irrealistiche perché non solo gli adeguamenti tecnici, ma anche le nuove modalità di esecuzione delle prove, comporteranno investimenti importanti. Secondo Giorda, "è ragionevole pensare che l'incremento sia a doppia cifra", e visto che i listini ormai partono mediamente dai 15 mila euro in su è lecito pensare che un'auto nuova Euro 7 costerà minimo 1.500 / 2.000 euro in più. Tra l'altro, il rischio è che i costruttori debbano investire nell'Euro 7 risorse da sottrarre al processo di elettrificazione delle gamme, meglio sarebbe una maggiore armonizzazione con il piano Fit for 55 rendendo meno stringente, e meno costosa, l'Euro 7.

LEGGI ANCHE

"L'Euro 7 sarà il killer delle auto utilitarie"

BIOCARBURANTI E-FUEL E IDROGENO – Per [Anfia](#), con dovute e importanti revisioni, il regolamento Euro 7 potrà supportare il raggiungimento dei suoi scopi solo se al contempo si preveda una forte spinta verso l'utilizzo e la valorizzazione dei carburanti a basse emissioni come biocarburanti ed e-fuel sintetici, tenendo conto anche dell'idrogeno soprattutto per i mezzi pesanti. È pertanto

fondamentale che il nuovo regolamento preveda prove di omologazione con combustibili rinnovabili, identificando metodi di prova e di calcolo delle emissioni specifici che tengano conto del benefico effetto dei combustibili da fonti rinnovabili.

L'IMPATTO SOCIALE – Infine, in quanto associazione di categoria, [Anfia](#) accende un faro sul destino di una filiera costruita per essere un'eccellenza dei motori termici ma che, inevitabilmente, subirà le conseguenze di una profonda ristrutturazione. In ballo ci sono 450 aziende attive nei componenti per motori termici che impiegano circa 70.000 addetti. Il tema dell'impatto sociale sull'occupazione è oggetto di ampi dibattiti, certamente una parte della filiera deve ragionare in un'ottica di evoluzione per fornire componenti alla mobilità elettrica del futuro, ma è improbabile che possa essere convertita nella sua interezza.



02 marzo 2023 - 10:57

© RIPRODUZIONE RISERVATA

POTRESTI ESSERTI PERSO

ANNUNCI PPN