

AUTOMOTIVE

Auto, l'industria contesta i nuovi limiti Euro 7

Se la proposta che verrà oggi dall'Ue dovesse inasprire i limiti di emissioni per i nuovi motori Euro7, questo potrebbe accelerare la fine dei motori a gasolio in Europa —a pagina 20

Auto, l'industria alza le barriere contro i costi della nuova Euro 7

Automotive

I vincoli maggiori attesi per oggi riguardano il trasporto pesante

Marco Bonometti: «Cecità dell'Europa rispetto al mondo dell'auto»

Filomena Greco
TORINO

Se la proposta che verrà dall'Europa - è attesa per oggi - dovesse inasprire i limiti di emissioni per i nuovi motori Euro7, questo finirebbe per accelerare la fine delle motorizzazioni a gasolio in Europa. Se invece la Commissione dovesse limitarsi a riproporre per la prossima generazione di motori caratteristiche simili all'Euro6, allora le case automobilistiche potrebbero decidere più serenamente di arrivare alla scadenza, imposta dai dettami di Fitfor55 al 2035.

«Al di là di quello che salterà fuori, questa partita dimostra la cecità dell'Europa rispetto al mondo dell'auto» commenta Marco Bonometti, past presidente degli industriali di Lombardia e imprenditore del settore. Il punto, spiega, «è che se l'Europa imporrà obiettivi troppo sfidanti per la prossima generazione di motori diesel, allora il gioco non varrà la candela e la sfida sarà persa in partenza».

Alla proposta per i nuovi standard di emissione di Euro 7 (per autovetture e commerciali leggeri) e Euro VII (per i veicoli pesanti) si sta lavorando da almeno due anni, si tratta di una proposta che arriverà a pochi giorni dalla "messa al bando" al 2035, da parte dell'Ue, dei motori endotermici per autovetture e commerciali leggeri. Per la prima volta, poi, si va verso un regolamento unico valido per tutto il settore dei trasporti. Dalle anticipazioni emerse sembra che gli obiettivi per l'Euro 7 (auto e commerciali leggeri, in vigore dal 2025) saranno meno ambiziosi di quanto ipotizzato in una prima fase, anche in ragione del lasso di tempo relativamente breve tra la nuova omologazione e la fine dei motori endotermici. Discorso diverso invece

per il trasporto pesante, settore che per ora ha rimandato la definizione dei nuovi target di emissione di CO2 ma per il quale potrebbero arrivare limiti di emissioni per Euro VII (dal 2027) molto ambiziosi. «L'auspicio della filiera italiana - è quanto sottolinea Gianmarco Giorda direttore dell'Anfia - è che si tenga conto degli imponenti investimenti che il settore sta sostenendo per lo sviluppo dei sistemi di trazione elettrici e a idrogeno. Ci auguriamo che la proposta europea non preveda limiti di emissioni talmente stringenti da necessitare di investimenti che rischiano di sottrarre risorse preziose allo sviluppo di tecnologie green». Nell'agenda delle imprese italiane dell'automotive, poi, ci sono altre

due questioni: lasciare aperte per il settore del trasporto pesante più fronti di sviluppo tecnologico per garantire la decarbonizzazione; incidere in maniera decisa sul parco circolante le cui emissioni rischiano di inficiare gli sforzi che si stanno facendo sul fronte della sostenibilità.

La posizione dell'industria in Ue

A prendere una posizione molto critica sul tema sono stati anzitutto i tedeschi. Ma in generale sulla questione si è espressa l'Accea, l'Associazione a cui aderiscono le case produttrici europee: «Studi recenti hanno dimostrato che il rinnovo della flotta con gli ultimi veicoli Euro 6/VI - lo standard per veicoli commerciali pesante -, insieme all'elettrificazione dei nuovi veicoli, porterebbe una riduzione dell'80% delle emissioni di NOx (ossidi di azoto) prodotti dal trasporto su strada entro il 2035, a confronto con il 2020» scrive l'Accea in una nota. Nello stesso arco di tempo, gli scenari Euro 7 più severi, con limiti per NOx e particelle a zero, ridurrebbero in realtà le emissioni di un ulteriore 5% per auto e furgoni e di circa il 2% per i camion.

Le minacce per l'industria

Il problema più generale, ribadisce Bonometti, è la tenuta dell'industria europea dell'auto, «destinata a perdere circa 6 milioni di esemplari all'anno» sottolinea. Mentre la questione con cui l'industria dell'auto in futuro dovrà fare i conti è quella della disponibilità di energia pulita al 2030. «L'elettrico da solo non basterà» dice Bonometti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IMAGOECONOMICA



La svolta Euro 7.
Le linee di produzione di Stellantis



ANFIA

Sono in corso imponenti investimenti per i sistemi di trazione elettrici e a idrogeno



La stretta arriva a pochi giorni dalla messa al bando da parte della Ue dei motori endotermici dal 2035

