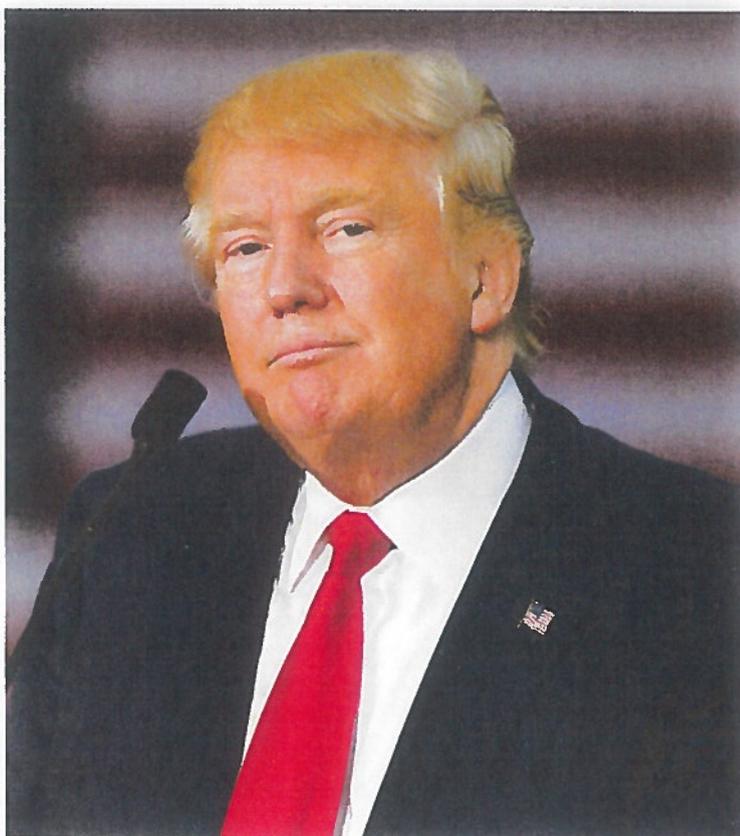


La recente **ELEZIONE DI TRUMP** ha aperto un **DIBATTITO A LIVELLO MONDIALE** sul domani delle emissioni e, quindi, dei **PROPULSORI DELLE AUTO**. Molte città **STANNO DICHIARANDO GUERRA AL DIESEL**, ma in Italia quest'ultima si conferma un'alimentazione senza rivali. Specie nel **SETTORE DEL NOLEGGIO**

I tema delle emissioni e, in generale, della tutela dell'ambiente è un argomento "evergreen", sempre presente nelle agende di Governi, Case auto, amministrazioni locali, imprese, cittadini.

Le ombre dei recenti scandali e il grande dibattito in corso a livello mondiale, amministrazione Trump in testa, l'interesse della Silicon Valley, gli scenari di trasferimenti di impianti, di fusione tra marchi europei e americani dimostrano quanto sia rilevante l'industria dell'auto.

Che continua ad essere la madre di



di **Pietro Teofilatto**

Motorizzazioni tra presente e futuro

tutte le industrie per gli investimenti che produce, per le innovazioni tecnologiche che sviluppa, per la forza lavoro che rappresenta.

Cosa succederà? Quali saranno i cambiamenti? Sono questi i punti interrogativi più rilevanti

per comprendere non solo il domani della mobilità, ma anche il mondo in cui vivremo nei prossimi anni.

Gli esperti vedono l'auto ferma all'incrocio: oscillante tra vecchie e nuove motorizzazioni, in corsa



Pietro Teofilatto

affannosa per ridurre le emissioni di quelle tradizionali e nella speranza di annullarle del tutto con la trazione 100% elettrica.

In una situazione in cui si accendono i segnali di una guida nuova, fuori dagli schemi storici,

addirittura senza volante. Segnali che però poi diventano tremolanti, a causa delle resistenze di regole e consuetudini insite nella stessa storia delle quattro ruote.

In attesa della vettura del prossimo

decennio, sta di fatto che l'attenzione si è adesso focalizzata, ancora una volta, sulla motorizzazione a gasolio con indagini sulle procedure di omologazione, con divieti di circolazione, aumento della tassazione. Pur mettendo da parte il dieselgate, nell'arco di pochi mesi si sono riscontrate posizioni molto ostili al diesel stesso.

LONDRA E PARIGI DICHIARANO GUERRA, MA...

La Francia si era già distinta nel 2014, con una netta retromarcia

rispetto a decenni di politiche statali che avevano favorito la diffusione del diesel nei segmenti medio-piccoli, arrivata al 62% delle vendite. Come? Semplice, Aumentando la tassazione del gasolio.

A gennaio scorso, proprio per disincentivarne l'utilizzo, la tassazione del carburante diesel è ulteriormente aumentata (4 centesimi/litro), mentre quella della benzina è diminuita. Se il Comune di Parigi ha contemporaneamente previsto lo stop alla circolazione di questo tipo di veicoli dal 2020, nel Governo francese si fa strada l'idea di arrivare perfino ad un blocco delle vendite a partire dal 2025.

Misure molto contrastate di disincentivazione fiscale su scala nazionale e che sicuramente saranno dibattute nel corso dell'imminente campagna elettorale per le primarie. E' però fondamentale evidenziare che, sempre da inizio 2017, i cittadini francesi usufruiscono di un contributo di 10.000 euro per sostituire il vecchio veicolo a gasolio con uno elettrico.

Dopo Parigi, anche Londra vuole fermare i motori a gasolio. Il sindaco Boris Johnson ha annunciato che la sua amministrazione sta pensando ad un ticket di accesso all'Area C pari a 20 sterline, indipendentemente dal livello Euro del propulsore diesel.

I nuovi motori a gasolio sono premiati però dai consumatori perché consumano meno rispetto a quelli a benzina: e a parità di potenza hanno un rendimento migliore, emettendo quantità minori di CO2. Ma se i motori a gasolio emettono meno gas serra, d'altro canto producono particolato, che sui modelli senza filtro (quindi alcuni Euro 4 e tutti gli Euro 3, 2, 1 e 0) viene liberato direttamente nell'atmosfera, e ossidi di azoto (NOx). Sui motori più moderni omologati Euro 6 (in vendita da settembre 2015) opera il trattamento dei NOx per portarli quasi al livello di quelli dei motori a benzina: se con gli Euro 3, nel 2000, era ammessa l'emissione di 500 mg NOx/km, gli Euro 6 non ne

MERCATO ITALIA 2016 - SUDDIVISIONE MOTORIZZAZIONI

Motorizzazioni	Gen/Dic 2016	Gen/Dic 2015	Var % Gen/Dic 2016/2015
Diesel	1.061.004	886.037	19,7
Benzina	599.752	492.398	21,8
Gpl	102.582	121.194	-15,4
Metano	43.878	63.013	-30,4
Ibride	38.874	26.240	48,1
• benzina+elettrico	38.382	25.601	49,9
• diesel+elettrico	492	639	-23
Elettriche	1.403	1.484	-5,5
TOTALE	1.847.493	1.590.366	16,2

Fonte: UNRAE su dati Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture

rilasciano più di 80, contro i 60 dei motori a benzina.

Il problema non lo creano i motori diesel in generale, dunque, ma quelli vecchi: è sul parco circolante che bisogna concentrarsi.

A TORINO

Torniamo nel nostro Paese. Vista la situazione ambientale, a metà febbraio Torino, con un'ordinanza contestata, ha proibito i diesel, non solo quelli più vecchi, ma anche i più recenti Euro 5 ed Euro 6, quando la presenza delle

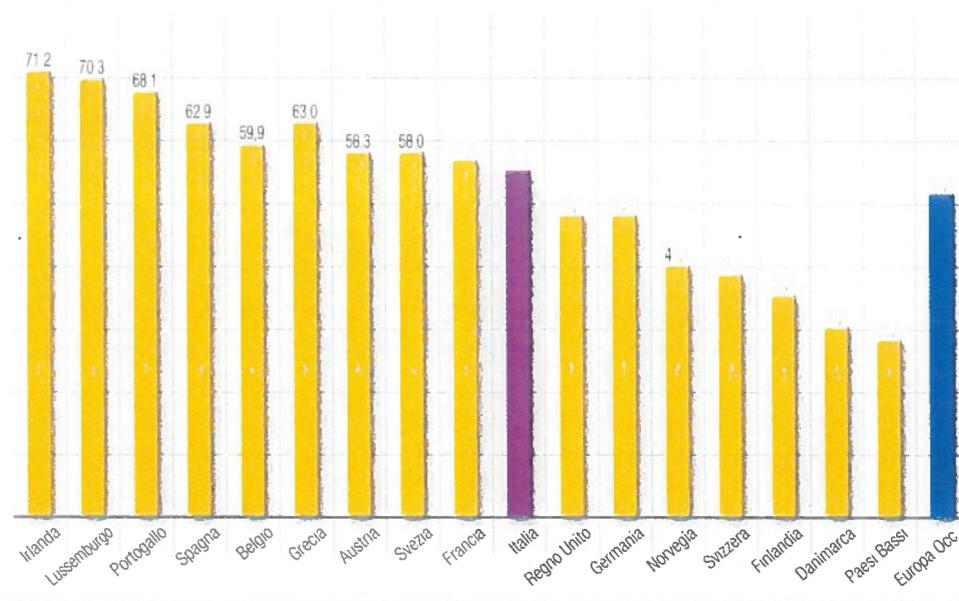
particelle pm10 nell'aria supera i 150 mcg/m.

Arrivati a 180 mcg/m, il blocco sarà invece totale e si salveranno solo le auto elettriche e ibride. Per il sindaco Appendino "l'85% dell'inquinamento a Torino deriva dai veicoli a motore termico, e all'interno di questa quota l'incidenza dell'inquinamento prodotto dai diesel è dell'85%".

Tralasciando le implicazioni politiche e sociali di questo provvedimento, è la prima volta che in Italia l'industria automobilistica ed i motori a gasolio

MERCATO E VETTURE DIESEL

Incidenza percentuale sull'immatricolato 2015



Fonte: Elaborazioni Area Studi di ANFIA

EPPURE IL RISCALDAMENTO INQUINA DI PIÙ DELL'AUTO

Secondo uno studio del Politecnico di Milano su un campione di cinque città (Milano, Genova, Firenze, Parma e Perugia), gli impianti di riscaldamento inquinano sei volte di più dei trasporti su strada. In base ai dati, gli impianti termici degli edifici incidono per il 64,2% del totale delle emissioni stimate, contro il 10,2% del settore della mobilità e dei trasporti (la restante quota di CO₂, 25,6%, è generata dal settore dell'industria).

di ultima generazione sono messi all'indice da un'istituzione pubblica. Una condanna senza appello, a prescindere dal suo livello di evoluzione tecnica e, in questo, l'amministrazione di Torino si allinea alle volontà già espresse da quelle di Londra e Parigi. Quindi il dibattito è acceso. Ma se è vero che l'Europa è l'unico Continente in cui i diesel dominano il mercato delle automobili - in Asia, così come in America e in Russia, si usa soltanto

la benzina - è altrettanto vero che non si possono stravolgere da un giorno all'altro le regole su cui si sono costruite l'industria e il mercato.

E' singolare notare che proprio Torino ospita il GM Powertrain Europe, uno dei centri di eccellenza tecnologica a livello mondiale per le motorizzazioni diesel, in stretto contatto con gli ingegneri del Politecnico della città.

DIESEL E FLOTTE IN ITALIA

Se in Europa il diesel si attesta sul 51%, da noi si continuano a vendere più auto a gasolio che a benzina (nel 2016 il 57% del totale).

Una crescita dovuta in particolare agli acquisti di auto aziendali, specialmente a noleggio a lungo termine, settore nel quale l'incidenza del gasolio arriva all'80% delle immatricolazioni.

La scelta è determinata dalle alte percorrenze (la media nel Nlt si attesta sui 30.000 km/anno) e dal fatto che il diesel è ancora oggi il propulsore più efficiente per spesa/rendimento fra quelli a combustione termica.

Il punto debole è che emette più ossidi di azoto (NOx, quelli che hanno innescato il dieselpgate). Il pericolo che incombe sul diesel si chiama "Euro 6c", dove la piccola letterina indica una terza revisione delle emissioni per le omologazioni da settembre 2017.

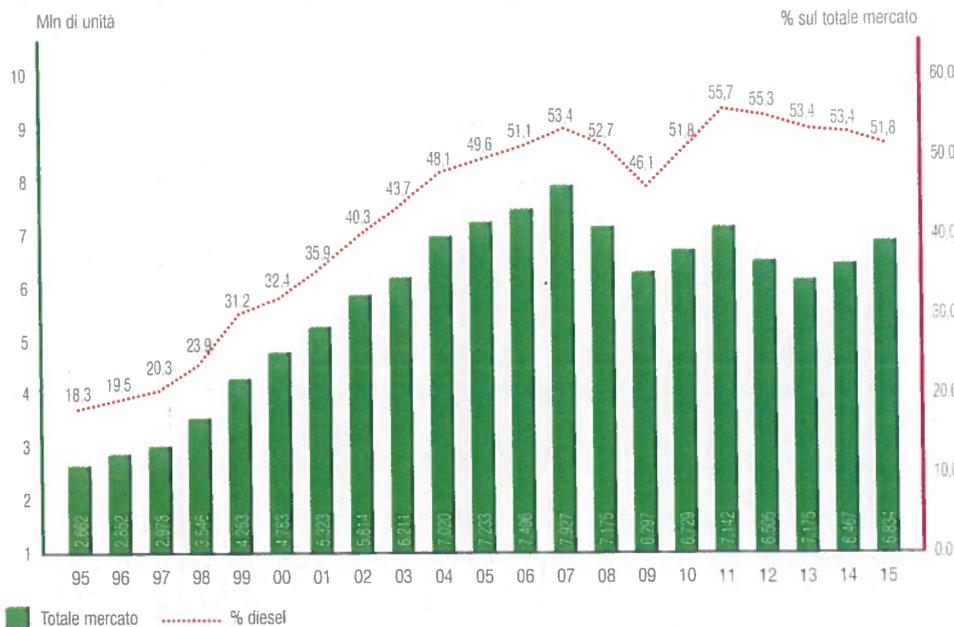
La normativa è più severa per le emissioni Nox e, se finora venivano calcolate simulando l'uso al banco prova, la Euro 6c introduce il concetto di RDE (Real Driving Emissions), la misurazione "reale" delle emissioni nell'uso su strada.

Se in Europa il diesel si attesta sul 51%, da noi si continuano a vendere più auto a gasolio che a benzina (nel 2016 il 57% del totale)

Fonte: Elaborazioni Area Studi di ANFIA

MERCATO VETTURE IN UE

Trend annuale e quota diesel (1995 - 2015)



Sarà quindi più complesso rispettare i nuovi parametri, se non dotando i diesel di costosi sistemi per fermare gli NOx. Di certo questa normativa traccia una strada verso alimentazioni differenti con un ipotizzabile contenimento dell'uso della tecnologia a gasolio nei nuovi modelli di vetture a partire dal prossimo decennio, specialmente se usata in ambito urbano. Se appare chiaro che l'intero mercato mondiale è lanciato verso auto elettriche ed autonome, il percorso è ancora lungo e va affrontato con politiche di avvicinamento intelligenti. Siamo di fronte a una trasformazione irreversibile (che interessa la mobilità nel suo complesso) verso soluzioni a maggiore sostenibilità ambientale. Sarà parimenti necessario un approccio sistemico sul tema infrastrutture e supporti all'utilizzo; e lo Stato dovrà fare la sua parte.