NEL 2015 L'AVVIO DEL DIESELGATE POI TANTE ACCUSE

Il Dieselgate ha avuto il via il 18 settembre 2015 quando l'EPA l'Agenzia americana per l'ambiente che accusò VW di aver utilizzato un dispositivo, il defeat device, che truccava le emissioni di 475.000 auto con motori 2.0 e 3.0 TDI. La VW ha patteggiato 14,7 miliardi $ (più altri 2,7) di sanzione

Da quel momento buona parte delle Case sono state oggetto di inchieste o accuse sempre con oggetto la distorsione delle emissioni. La UE ha avviato la procedura di infrazione nei confronti di FCA, mentre la scorsa settimana sono state perquisite 11 sedi Daimler

Viaggio nel paradosso più evidente dell'automotive tra scandali e inchieste che per il momento non scalfiscono un totem della mobilità di tutti i giorni

IL DIESEL È FERITO MA CORRE FORTE

Sotto assedio delle Procure, criticato per le emissioni inquinanti, il motore a gasolio resta leader del mercato in Europa e Italia

di Pasquale Di Santillo

Il paradosso è così palese che non si può più trascurare. Il diesel, il motore causa, secondo alcuni, di tutti i mali della nostra amata terra, brevettato dal suo mitologico inventore Rudolf nel lontano 1892 con tanto di cognome in dono, è come quella marca di caffè di una famosa pubblicità: più lo mandi giù e più torna su. Fuori dalla metafora-spot, la devastante campagna avviata a settembre 2015 con il famigerato Dieselgate di Volkswagen e che ormai ha colpito, sfiorato, interessato tra distinguo, differenze oggettive e dimensioni relative anche Bosch, Daimler, FCA, GM, PSA, Renault non scalfisce minimamente la dimensione commerciale di una motorizzazione che continua a vendere come nulla fosse successo.

Restando al mercato italiano, i numeri sono incredibili: solo a maggio 2017 sono stati immatricolati 114.475 veicoli diesel, nei primi cinque mesi dell'anno siamo già a 536.676 immatricolazioni (crescita dell 7,9% rispetto al 2016...). Entrambe le cifre, quasi il doppio della seconda alimentazione nella classifica tricolore delle vendite, che poi è la benzina, l'altra motorizzazione sempre all'indice come causa di inquinamento. Mentre tutte le altre alimentazioni sono lontane anni luce, nemmeno lontanamente paragonabili alle prime due, visto che la più vicina è addirittura il GPL con 12.803 immatricolazioni ad aprile e 59.503 nei cinque mesi. Anche se va registrata la crescita poderosa e continua delle ibride (+87,4% mese su mese e +62,6%% nei primi 5 mesi!), un po' meno quella delle elettriche (+32,7% da gennaio), ma partendo da numeri troppo bassi (le emissioni zero). Numeri che devono far riflettere, prima di decretare la morte annunciata del diesel. Perché se è vero che prima o poi il progresso inesorabilmente farà il suo corso, è altrettanto vero che ci vorranno dai 15 ai 20 anni prima che il ruolo di questa motorizzazione diventi irrilevante. Alcuni analisti, come Alixpartners, sostengono infatti che bisognerà aspettare il 2030 perché la quota delle vetture a gasolio in Europa scenda dall'attuale 49% - nel 2016 per la prima volta dopo il 2008 è andata sotto questo livello - al 9%.

I tempi del declino decisi dall'UE tra tetto alle emissioni e controlli più rigidi

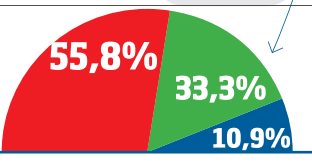
La velocità del tramonto del diesel sarà poi direttamente proporzionale all'intervento dell'Unione Europea che proprio in questi giorni ha dato il via ad un giro di vite sulle omologazioni, introducendo controlli sulle emissioni ogni anno, allargando i poteri della Commissione, compreso quello di sanzionare eventuali irregolarità fino a 30.000 euro a veicolo. Ma bisogna dire che il testo legislativo deve ancora passare il negoziato con l'Europarlamento, ed è datata un anno e mezzo fa...

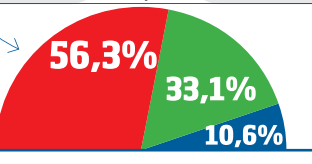
La sensazione è che alla fine saranno i paletti già imposti dalla stessa UE ad accelerare il crollo del diesel: dall'1 settembre 2017 bisognerà abbattere gli ossidi di azoto del 90%; dall'1 settembre 2018 (con deroga di un anno, al 2019) c'è il termine di immatricolazione per veicoli già omologati con normative precedenti l'Euro6. Mentre la ghigliottina finale è prevista per il 2021 quando la media delle emissioni di CO2 delle auto immatricolate dovrà scendere da 130 a 95gr/km. Non a caso, per quella data, molte Case hanno già annunciato un consistente taglio di produzione dei diesel (Renault, FCA, Volvo, la stessa Volkswagen) e conseguenti investimenti sull'elettrico/ibrido. Arrivare a quei livelli di emissioni, infatti, richiederebbe una reindustrializzazione troppo costosa ai costruttori ai quali conviene investire sul futuro.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

LE VENDITE PER ALIMENTAZIONE IN ITALIA: DIESEL SUPERSTAR

PER ALIMENTAZIONE	MAGGIO 2017	VAR. % MAGGIO 2017/2016	GEN/MAG 2017	VAR. % GEN/MAG 2017/2016	QUOTE % MAGGIO 2017	QUOTE % GEN/MAG 2017
Diesel	114.475	5,3	536.676	7,9	55,8	56,3
Benzina	68.189	8	315.057	5,4	33,2	33
Gpl	12.803	26,3	59.503	23,3	6,2	6,2
Ibride:	6.841	87,4	27.545	62,6	3,3	2,9
di cui benzina+elettrica	*6.827*	*90,7*	*27.404*	*64,4*	*3,3*	*2,9*
di cui diesel+elettrica	*14*	*-80,3*	*141*	*-48*	*0*	*0*
Metano	2.656	-37,6	13.902	-39,7	1,3	1,5
Elettriche	136	46,2	791	32,7	0,1	0,1
Totale	**205.100**	**7,9**	**953.474**	**7,7**		





FONTE UNRAE

COMPLEANNO

VW, FESTA PER I PRIMI 80 ANNI

Volkswagen, primo gruppo automobilistico al mondo con 10,3 milioni di unità vendute nel 2016, ha festeggiato lo scorso 28 maggio il suo ottantesimo compleanno

OSSERVATORIO MOBILITA'

PERCHE' TUTTA QUESTA GUERRA AL DIESEL?

di Massimo Ghenzer*

IL MONDO DELL'AUTO È SERIAMENTE IMPEGNATO A PRODURRE AUTOMOBILI SEMPRE MIGLIORI. DA molti anni le legislazioni introducono regole più avanzate per la sicurezza, le emissioni, la velocità, l'accesso nei centri storici e quant'altro. I motori termici, alimentati a benzina o gasolio durano sempre di più, richiedono minori interventi di manutenzione programmata ed hanno livelli di emissione nettamente inferiori a prima. Il lancio di vetture ibride prosegue, anche se le aspettative di qualche anno fa non sono state soddisfatte e le Case generalmente hanno progettato alcuni modelli di vetture ibride ma di nicchia. L'elettrico è probabilmente il futuro, non solo in città ma anche per i percorsi extra urbani. Investimenti nella infrastruttura di ricarica , prezzi accessibili e durata delle cariche devono migliorare e di molto nei prossimi anni, se si vuole incidere sul Mercato con volumi di vendita rilevanti. Per il momento, tuttavia il Mercato in Europa in grandissima maggioranza continua ad acquistare, imperterrito, vetture a benzina e diesel che qualitativamente sono sempre migliori. Allora, sorge spontanea una domanda, tutta questa guerra al diesel non racchiude una forma indiretta di protezionismo? Ma il Mercato con grande pragmatismo non se ne cura.

*PRESIDENTE DI ARETÈ METHODOS