

12 ottobre 2015 9:28

Diesel o benzina? Tra Europa e Usa, il perché di una scelta

di [Redazione](#)

Perché in Europa la maggior parte dei veicoli usa il diesel e negli Stati Uniti è più comune la benzina? **Dimmi quale contaminante intendi mandar via e ti dirò quale combustibile è da proteggere.** Questo potrebbe essere il risultato del dossier "Innovazione, politica ed emissioni e vantaggi competitivi nella penetrazione dei veicoli diesel in Europa", pubblicato lo scorso agosto come documento di discussione dal "Centre for Economic Policy Research" (CEPR). I ricercatori Eugenio J. Miravete (Università del Texas), Maria José Moral (Universidad Nacional de Educación a Distancia) e Jeff Thurk (Université de Notre Dame), sostengono che il successo del diesel in Europa è essenzialmente una conseguenza delle politiche contro il riscaldamento globale che sono state seguite del Vecchio Continente negli ultimi decenni, politiche che hanno penalizzato la benzina. Soprattutto Volkswagen, oggi in crisi profonda per la manipolazione delle proprie emissioni, è stata la responsabile dell'espansione dei modelli a gasolio.

Per arrivare a questa conclusione, hanno fatto un confronto tra le legislazioni ambientali europee e statunitensi, dove la presenza di modelli da turismo con motore a gasolio è minuscola (circa un 3% delle immatricolazioni annuali). Nel Vecchio Continente, invece, più della metà dei veicoli nuovi che si vendono hanno motori diesel. "Il risultato dei veicoli diesel in Europa è stato, in gran parte, conseguenza delle norme europee sui gas ad effetto serra durante gli anni Novanta", dice lo studio, che individua il boom di questa tecnologia tra il 1990 e il 2000. "Se le autorità europee avessero seguito una politica sulle emissioni simile a quella degli Usa, incentrata sugli effetti delle piogge acide, la maggior parte degli impianti diesel non avrebbe attecchito in Europa, conferendo al gasolio una nicchia di mercato molto più bassa dei livelli degli anni Ottanta".

L'Europa si è lanciata negli anni Novanta a porre limiti al monossido di carbonio (CO₂), responsabile del riscaldamento globale. Mentre gli Usa, hanno puntato più sul contenimento degli ossidi di nitrogeno (Nox), uno dei precursori delle piogge acide. Il diesel emette meno gas ad effetto serra rispetto alla benzina; e la benzina produce meno ossidi di nitrogeno rispetto al gasolio.

Ma, per arrivare al decollo del diesel, è stato fatto molto di più. Il dossier evidenzia che la responsabile di questa rivoluzione è stata la Volkswagen, lo stesso gruppo aziendale che oggi ha dato il peggior colpo all'immagine del diesel dopo aver venduto 11 milioni di veicoli truccati per occultare le emissioni di Nox.

Nel 1989, VW presentò al salone dell'automobile di Frankfurt il modello Audi 100 con il primo motore TDI, con un maggiore rendimento. "In due anni, il resto delle marche europee imitò questo motore", fa notare Maria José Moral. Nel 1990, la penetrazione del diesel in Europa era solo del 10%. Ma, a partire da questo anno, cominciò a crescere e questo tipo di propulsione fu complice del salto del trasporto commerciale per i modelli da turismo. "L'aumento della concorrenza fece abbassare il prezzo dei veicoli diesel" e "aumentò l'offerta dei modelli". In Usa, invece, il prezzo non calò.

Trattamenti fiscali

Nella ricerca, si riconosce che “la spiegazione piu' comune dell'evoluzione di questi due grandi mercati, attribuisce i risultati del diesel in Europa al favorevole trattamento fiscale”. Pero', realizzando una proiezione, conclude che “la ridotta fiscalita' di questo combustibile” a confronto con la benzina “e' stata da sola responsabile dell'1,5% delle vendite dei modelli diesel da turismo”.

Il dossier riconosce anche altre ragioni strutturali, come l'esistenza in Europa di un'ampia rete di stazioni di servizio diesel sulle strade, grazie al consolidamento di questi motori nel trasporto commerciale e agricolo. A cui c'e' da aggiungere la mancanza di pregiudizi per questa tecnologia. Ma gli esperti insistono che il fattore determinante e' stata la legislazione.

Nel 2000, per esempio, il limite in Usa per il Nox era fissato in 0,07 grammi per mille, fattore che frenava l'ingresso del diesel. In Europa, nel medesimo anno, lo stesso numero era fissato a 0,4 grammi per mille, quasi sei volte piu' permissivo rispetto a quello statunitense. Rispetto al CO2, il limite europeo era di 224 grammi per mille; in Usa era fissato in 330, maggiore di piu' di 100 grammi, motivo per cui era favorita la benzina. Gli economisti concludono che le politiche europee di controllo delle emissioni avevano un effetto “barriera” alle importazioni equivalenti con un dazio del 19,6%, e le maggiori ad essere penalizzate furono le importazioni di veicoli di marche asiatiche, che avevano scommesso su efficienti veicoli a benzina.

“Crediamo che i regolatori europei realizzarono i propri standard di emissioni in modo strategico, per esplicitamente promuovere le aziende nazionali”, dice lo studio. “Anche se non e' importante che fosse loro intenzione o meno, la politica ambientale si trasforma' in una poderosa chiusura per proteggere i fabbricanti europei di veicoli”, conclude lo studio.

(articolo di Manuel Planelles, pubblicato sul quotidiano El Pais del 12/10/2015)