

Avvenire.it

Diesel, quando i dubbi superano i veleni

di Alberto Caprotti

A colpi di cifre e di ricerche scientifiche, quella pro e contro il diesel è diventata una battaglia ideologica. Considerato ormai il male assoluto in termini di emissioni, e messo quasi al bando da molte amministrazioni cittadine, ora in soccorso del gasolio per autotrazione arriva il rovescio della medaglia. Già, perché calando le immatricolazioni delle vetture diesel (passate dal 55,8% al 43,2% del totale) e crescendo di conseguenza quello delle benzina, a gennaio 2019 le emissioni di CO₂ derivate dal traffico veicolare sono state superiori di 266.640 tonnellate rispetto a quelle registrate nello stesso mese del 2018. Tale crescita corrisponde ad un aumento percentuale del 3,5% e anche i dati di febbraio (sulla base delle cifre diffuse dal Ministero dello Sviluppo Economico) confermerebbero questo trend.

Che il gasolio fosse più inquinante in termini di NOx (ossidi di azoto) ma più virtuoso della benzina quanto a emissioni di CO₂, si sa da sempre. Quello che andrebbe invece finalmente compreso è che la coperta dell'inquinamento è corta. E che il vero grande problema del nostro paese, da affrontare al più presto, è che ha il parco circolante più obsoleto d'Europa, il che implica emissioni fino a oltre 100 volte superiori rispetto alle vetture a combustione interna di ultima generazione (benzina o diesel), e un livello di sicurezza infinitamente inferiore, con impatti diretti sull'incidentalità e i relativi costi sociali.

Altro grande equivoco è quello di chi non fa distinzione tra emissioni climalteranti (CO₂) e inquinanti (PM10, NOx), che implicano invece urgenze e criteri risolutivi ben diversi. Partendo,

nel caso dei motori a gasolio, da una verità difficile da contestare: parlare genericamente di diesel è sbagliato e fuorviante, tanto è enorme la differenza nociva tra i vecchi e i nuovi propulsori che si avvalgono di questa alimentazione.

«Oggi un'auto diesel Euro 6 emette il 95% in meno di NOx rispetto a una Euro 0 e il 96% in meno di PM rispetto a un veicolo Euro 1. Stessi progressi sono stati compiuti nel trasporto pesante, dove un motore Euro VI presenta emissioni 8 volte inferiori rispetto a uno omologato Euro III. Dati alla mano anzi, oggi l'utilizzo del diesel di ultima generazione è fondamentale per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO₂ previsti per il 2030, in modo socialmente ed economicamente sostenibile». Sono queste le principali conclusioni dello studio di **Unione Petrolifera**, illustrato nel corso dell'evento promosso da #FORUMAutoMotive, il movimento di opinione sui temi legati alla mobilità.

Il report intende, dati alla mano, fare chiarezza sul tema motorizzazioni ed emissioni climalteranti e inquinanti, e sfatare demagogie e pregiudizi nei confronti del diesel, sempre più spesso additato come la principale fonte dell'inquinamento urbano e climatico con argomentazioni spesso non corrette che influenzano il dibattito pubblico e, in diversi casi, le scelte politiche in materia di mobilità che tendono ad allontanare il raggiungimento degli obiettivi ambientali.

Punto di partenza dell'analisi di **Unione Petrolifera** è la considerazione che il parco auto italiano è tra i più vetusti a livello europeo e ciò incide fortemente sui livelli emissivi: oltre la metà del circolante ha un'età



Peso: 80%

superiore ai 10 anni, rispetto al 36-39% di Francia, Germania o Regno Unito. Ma eliminare le alimentazioni diesel serve a migliorare la qualità dell'aria? A questa domanda l'analisi fornisce una risposta duplice: sì, per quanto riguarda le vecchie alimentazioni; no, per quelle di nuova generazione. Queste ultime (diesel Euro 6D) sarebbero in grado di rispettare ampiamente i sempre più stringenti limiti anche sugli NOx. I risultati di prove condotte a febbraio 2019 mostrano per alcuni modelli addirittura zero emissioni di NOx. Lo stesso si

può dire per il particolato allo scarico, i cui valori sono trascurabili e di molte volte inferiori a quelli non allo scarico (le cosiddette "emissioni non esauste") che saranno prevalenti e valgono per tutte le alimentazioni.

Chiaramente l'analisi in questione, vista chi l'ha condotta, potrebbe essere considerata "di parte". «Si basa invece sui più recenti studi in materia - evidenzia il Presidente di Unione Petrolifera, **Claudio Spinaci** - e fa emergere con chiarezza come il diesel sia un'alimentazione che può a ragione essere protagonista dell'evoluzione

verso una mobilità sostenibile. Quanto alla CO₂, tenendo conto dell'intero ciclo di vita di un'auto, il diesel rimane la soluzione più efficace e sostenibile, sia economicamente che socialmente, per raggiungere gli obiettivi al 2030. Le alimentazioni diesel sono quindi parte della soluzione, e non la causa del problema».

Sempre che da qui ad allora sia diventato operativo l'ormai famigerato Deposito Nazionale, obiettivo praticamente impossibile da raggiungere per quella data. Il che significa che anche

dopo il 2025 gli inglesi continueranno a mungere 18 milioni l'anno per i 4 cask, cui si potrebbero aggiungere altri 60 milioni l'anno per i 13 cask stipati in Francia. Mentre per evitarlo

basterebbe un magazzino-deposito ben costruito in uno dei siti Sogin già autorizzati. Ma c'è qualcuno in area governativa disposto a farsi carico della questione?



Peso: 80%