

Benzina e gasolio quote percentuali del mercato europeo

Gas oil and European market quotas



Il Centro Ricerche Fiat è in rete all'indirizzo www.crf.it

Fiat's Research Centre is online at www.crf.it

Rinaldo Rinolfi (guidava il team del Centro Ricerche Fiat che, insieme a Elasis e Magneti Marelli, ha messo a punto il progetto UniJet, diventato poi Common Rail) stima una prossima flessione del diesel. Le norme Euro V e successive obbligheranno i costruttori di motori diesel all'adozione di costose tecnologie. Di conseguenza il più alto prezzo al pubblico produrrà una contrazione delle vendite delle auto a gasolio (vedi tabella), secondo alcuni tecnici a partire dal 2009. Ma secondo noi dal 2007, infatti il mercato diesel è già stato "pompato" fino alla sua naturale saturazione. Lo zoccolo duro (50%) di quegli utenti benzina che non si sono fatti

incantare dalle promesse del gasolio resiste. Anzi, nei primi mesi dell'anno già si registra una leggera flessione del mercato in Italia (vedi pag. 7) ed anche in Europa il fenomeno non tarderà a farsi sentire, prevediamo fra due anni. Sempre più utenti si stanno accorgendo che il risparmio sul costo del carburante su diversi modelli e percorrenze chilometriche non ripaga degli elevati costi di manutenzione e svalutazione dell'usato. Quindi lunga vita al motore a benzina che, sottolinea Rinolfi, può essere alimentato anche a gas ed idrogeno, al contrario di quello diesel.

■ RF

Rinaldo Rinolfi (he was hard core (50%) of fuel users leader of the Fiat research that were not beguiled by centre team that, with Elasis gasoil promises still resists. and Magneti Marelli, devised In fact, a slight drop has al- the UniJet project, then be- ready been recorded in the

ANNO/TEAR	%	EFFETTI/EFFECTS
1998	25	Effetti economici dall'adozione di tecnologia di iniezione
2004	50	Contrazione del mercato diesel in seguito all'adozione di tecnologie di iniezione
2009	85	Effetti EURO V
2013	60	Effetti EURO V
2015	40	Effetti EURO VI

Secondo Rinolfi il mercato europeo del diesel inizierà a contrarsi dal 2009.

According to Rinolfi the European diesel market will start contracting in 2009.

come Common Rail) estimates a drop for diesel to come. Euro V regulations and later ones will force diesel engine manufacturers to use costly technologies. Therefore, a higher price for the public will cause a decrease in gasoil car sales (see table), according to some engineers beginning in 2009. However, we believe that starting in 2007, diesel will already have been "pumped" up to its natural limit. The Italian market (see page 7) in the first few months of the year and we expect Europe to perceive its effects too, possibly in the next couple of years. More and more users are realising that saving on the cost of fuel on various models and kilometres travelled does not reply of the high maintenance and devaluation costs. Therefore, long live petrol engines which, as Rinolfi points out, can be fuelled with gas and hydrogen as well, contrarily to diesel ones. ■



Il Dott. Rinaldo Rinolfi, Executive Vice President, Direttore Div. Motori Centro Ricerche Fiat.

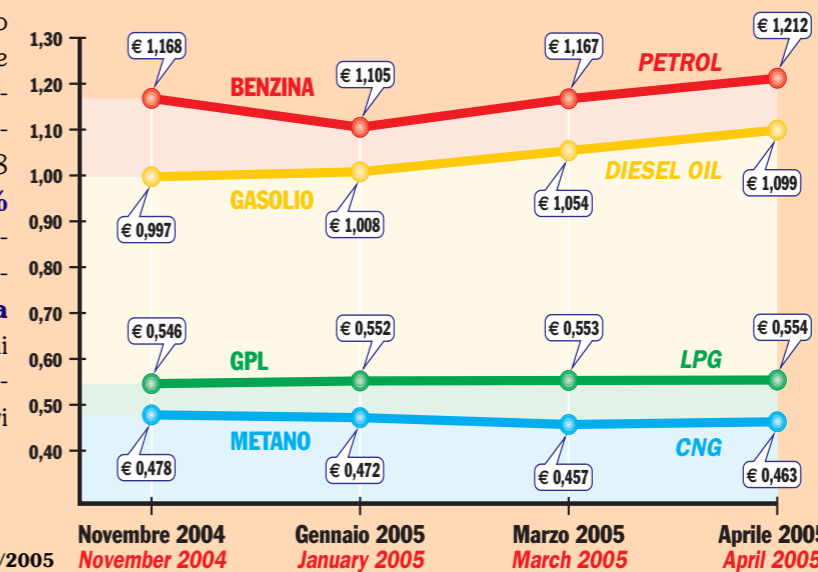
Doc. Rinaldo Rinolfi, Executive Vice President and Engines Division Director Fiat Research Centre.

MEDIE MENSILI DEI PREZZI DEI CARBURANTI IN ITALIA ESPRESSI IN €/L (per il metano 1 kg = 1,5 litri) MONTH'S AVERAGE PRICES OF FUELS IN ITALY IN €/L (for CNG 1 kg = 1,5 litres)

L'impennata del prezzo del gasolio è tra le cause del calo di vendite dei mezzi diesel. Ad aprile raggiunto il record di 1,138 euro al litro, cioè +26% rispetto ad un anno fa. Secondo stime di Federconsumatori un pieno costa 12 euro in più. Per chi sceglie di risparmiare rimangono competitivi GPL e metano.

(Elaborazione dati Staffetta Petrolifera Quotidiana e Federmetano)

* al 15/04/2005



The steep rise of the price for gasoil is among the causes of a sales reduction for diesel vehicles. In April a record was reached of 1,138 euro per litre, that is + 26% compared to a year ago. According to Federconsumatori estimates, a full tank costs 12 euro more. For those who choose to save LPG and methane remain competitive.

(Data elaboration Staffetta Petrolifera Quotidiana and Federmetano)

* up to 15/04/2005

Metti l'olio nel motore?

You're putting oil in the engine?

Sfondata quota 1,10 €/litro, il prezzo del gasolio è inarrestabile. C'è chi riempie il serbatoio con olio di colza (al miglior prezzo, 0,50-60 €/litro). E non c'è da stupirsi, visto che il primo motore messo a punto da Rudolph Diesel nel 1893 bruciava olio di canapa e cereali. Il pericolo è doppio: c'è evasione fiscale perché non si pagano accise e l'Unione Consumatori avvisa del rischio di una

sociazione Italiana Produttori di Biodiesel, avverte che a lungo termine si rischiano danni agli iniettori e alle pompe del motore. Claudio Rocchietta, Presidente Assobiodiesel, spiega che il risparmio può trasformarsi in una maggior spesa, inoltre vengono a decadenza automaticamente le garanzie dei costruttori. Per non danneggiare il motore, bisognerebbe usare il biodiesel, che non è ancora reperibile sulla rete di distribuzione. Ma secondo Jacopo Fo sono molti gli automobilisti italiani che utilizzano senza danni olio di semi miscelato in percentuali variabili con il gasolio. Torneremo sull'argomento: sarà interessante capire perché anche per i motori diesel gli ecocarburanti non sono diffusi.

The limit of 1,10 €/litre was exceeded; the price of gasoil is unstoppable. Some, though, fill up their tanks with rape oil (its best price, 0,50-60 €/litre). And it's no surprise, since the first engine engineered by Rudolph Diesel in 1893 burned hemp and cereal oils. Danger is double: there is tax evasion because no duties are paid and the Consumer Union warns of the risk of a 357 € fine for using a fuel that is not included in the homologation certificate (art. 78 Road code); further, the Italian Association of Biodiesel Producers warns that on a long term the risk is of damage to injectors and engine pumps. Claudio Rocchietta, Presidente Assobiodiesel, explains that saving could become a greater expense instead, also, car manufacturers' guarantees expire auto-

matically. In order not to damage the engine, we should use biodiesel, which is as yet not available in the distribution network. However, according to Jacopo Fo there are many Italian drivers who are using seed oil mixed in varying percentages with gasoil without



Rudolph Diesel, inventore del motore diesel.
Rudolph Diesel, inventor of the diesel engine.



Jacopo Fo. All'indirizzo <http://www.cacaonline.it/indice/olio-di-colza.htm> tantissime info su biodiesel e olio di colza.

Jacopo Fo. At the address <http://www.cacaonline.it/indice/olio-di-colza.htm> you can find a lot of info regarding biodiesel and rape oil.

■ MDO



Il biodiesel è un combustibile/carburante derivante dagli oli vegetali, come colza, girasole e soia.

Biodiesel is a fuel deriving from vegetable oils, such as rape, sunflower and Soya.

any damages. We will return to the subject: it will be interesting to understand why, even for diesel engines, environmentally friendly fuels are not widespread. ■

% IMMATRICOLAZIONI E PREVISIONI BENZINA E DIESEL IN EUROPA % PETROL AND DIESEL REGISTRATIONS AND ESTIMATES IN EUROPE

