

03.08.2026

Funziona, funziona e poi smette di funzionare

Il diesel è stato a lungo un modello di successo – sia per chi guida molto che per l'industria automobilistica tedesca, anche grazie agli incentivi statali. Ma a causa della guerra in Iran, questo carburante è diventato particolarmente costoso. E forse le cose resteranno così



Di Christina Kunkel e Nakissa Salavati

Quando Stefan Menrath manda i suoi dipendenti in trasferta per lavori di montaggio, il costo del viaggio gli costa ultimamente fino al 18 per cento in più rispetto a prima della guerra in Iran – semplicemente perché il gasolio è nuovamente aumentato di prezzo. «Cerco di spiegarlo ai clienti in modo trasparente», afferma il titolare dell'azienda di impianti idraulici e di riscaldamento Morsch di Plankstadt, nel Baden-Württemberg. «Ma spesso non mostrano alcuna comprensione». Al telefono ci racconta che può trasferire sui clienti al massimo il sei per cento dei costi aggiuntivi. «Lo sconto sul carburante ci ha aiutato, ma solo per poco». Infatti, dalla fine di giugno alle stazioni di servizio è tornata la cifra «2» prima della virgola.

Non appena aumentano le tensioni tra Stati Uniti e Iran, il prezzo del greggio in borsa sale – e il gasolio diventa in media più costoso della benzina. Eppure aziende come quella di Morsch utilizzano veicoli a gasolio proprio perché il carburante è in realtà più economico, almeno in tempi normali, senza guerra con l'Iran e senza rotte commerciali bloccate. Dopotutto, in Germania esiste il «privilegio del gasolio»: il carburante è soggetto a una tassazione più bassa, per alleggerire il carico di chi guida molto, soprattutto per motivi di lavoro. Ma questo privilegio è praticamente inefficace dall'inizio della guerra con l'Iran. Oppure, come afferma l'ADAC: «Il gasolio è particolarmente vulnerabile alle crisi».

All'inizio di marzo, poco dopo l'inizio della guerra con l'Iran, sono prima aumentati i prezzi del petrolio in borsa, dopodiché le compagnie petrolifere hanno immediatamente aumentato i prezzi del carburante. A differenza della benzina, che viene raffinata nelle raffinerie tedesche ed europee in quantità sufficienti a coprire il fabbisogno locale, il gasolio è anche un prodotto di importazione. Viene fornito, tra l'altro, dal

Golfo Persico – che ora, a causa del blocco dello Stretto di Hormuz, è praticamente tagliato fuori dal mercato mondiale. In Germania il gasolio è stato leggermente più economico della benzina solo per un breve periodo, quando a maggio e giugno il governo ha ridotto l'imposta sui prezzi dell'energia applicata ai carburanti.

Secondo le analisi, le compagnie petrolifere hanno trasferito quasi interamente questo «sconto alla pompa» sulla benzina super, ma solo in parte proprio sul gasolio. Da allora, il calcolo che molti fanno quando optano per un veicolo diesel non torna più: i veicoli sono sì più costosi, ma il carburante è più economico. L'acquisto diventa redditizio a partire da circa 20.000 chilometri all'anno. Chi fa il pendolare per lavoro, possiede un'impresa artigiana con più veicoli o addirittura un'azienda di logistica con camion diesel, ha potuto beneficiare di questo risparmio. In teoria. In futuro, però, fare stime generiche non sarà più sufficiente. Secondo l'ADAC, per chi guida molto un veicolo diesel potrebbe continuare a essere una scelta sensata, ma se sia davvero conveniente «dipende oggi più che mai dal singolo caso».

In un mondo caratterizzato da conflitti e possibili carenze, «gli automobilisti diesel devono aspettarsi fluttuazioni dei prezzi più marcate rispetto a qualche anno fa». Per chi guida molto, ma anche per l'industria automobilistica tedesca, il diesel è stato a lungo un modello di successo. In Germania il gasolio è tassato meno della benzina già dal 1939; all'epoca era il carburante per i veicoli militari e commerciali, e dopo la Seconda guerra mondiale la normativa è stata semplicemente mantenuta perché ne beneficiavano autocarri e macchine edili. Il fatto che anche gli automobilisti facessero rifornimento a prezzi più convenienti era più un effetto collaterale, quando negli anni '80 e '90 le auto diesel divennero di largo consumo. Successivamente, la sovvenzione fu giustificata anche con il fatto che i veicoli diesel consumassero meno carburante e fossero quindi più ecologici. Tuttavia, dopo lo scoppio dello scandalo del diesel nel 2015, la fiducia è venuta meno di colpo. È emerso che i veicoli diesel non erano affatto così puliti ed ecologici come molti costruttori automobilistici li avevano pubblicizzati. Al contrario: la promessa poteva essere mantenuta solo con espedienti in condizioni di laboratorio. Molti automobilisti sono passati ad altre motorizzazioni, per lo più a benzina. Da anni la quota dei veicoli diesel è in calo. Se cinque anni fa rappresentavano poco più del 30 per cento di tutte le autovetture in Germania, nel 2026 saranno solo il 27 per cento.

I veicoli diesel stanno diventando sempre meno attraenti per l'uso privato, già prima della guerra in Iran. La situazione è ben diversa per le aziende di trasporto o per imprese come la Morsch, che utilizzano la propria flotta per il lavoro quotidiano. Qui il diesel rimane lo standard: nel primo trimestre del 2026, circa l'80% dei furgoni di nuova immatricolazione e circa il 90% degli autocarri in Germania erano diesel. Il ritiro del motore diesel dalle autovetture è stato accelerato dalle norme UE più severe sulle emissioni inquinanti. Anche alcuni costruttori hanno reagito: Volvo, ad esempio, dal 2024 non vende più auto diesel, e anche Fiat ha eliminato questa motorizzazione dalla propria gamma. Nelle auto ibride plug-in, utilizzate spesso proprio nelle flotte aziendali, vengono montati quasi esclusivamente motori a benzina. A ciò si aggiunge il fatto che la mobilità elettrica sta sostituendo sempre più il diesel. Per chi possiede una casa e un impianto solare, l'auto elettrica è stata fin dall'inizio la soluzione più conveniente. E poiché negli ultimi anni l'autonomia e le infrastrutture di ricarica sono cresciute rapidamente, un'auto elettrica è diventata conveniente anche per un numero sempre maggiore di chi guida molto, rispetto al diesel. Perché anche i professionisti non passano alla mobilità elettrica? «Ci piacerebbe, ma è difficile», afferma Menrath, amministratore delegato di Morsch, e fa i conti: l'autonomia di un furgone scende immediatamente da 450 chilometri a 300 chilometri se viene caricato normalmente. Per non parlare del caso in cui, per la ristrutturazione di un bagno, si debbano trasportare vasca, doccia e lavabo. «In inverno il problema si aggrava davvero. L'autonomia scende a soli 150 chilometri». Questa è la distanza media che i suoi tecnici percorrono ogni

giorno. Potrebbero tornare a casa con il veicolo, ma lì non potrebbero ricaricarlo. In inverno, inoltre, l'azienda deve spesso affrontare emergenze: riscaldamento guasto, tubature rotte – «in questi casi bisogna poter percorrere spontaneamente anche 60 chilometri in più», spiega Menrath.

Esiste quindi un gruppo che – oltre al traffico automobilistico privato – dipende dal carburante e non può semplicemente lasciare l'auto a casa. Una domanda a prova di crisi che consente alle compagnie petrolifere di applicare prezzi elevati. Infatti, quasi nessuno dubita che stiano traendo profitto proprio in questo momento. Secondo Greenpeace, dall'inizio della guerra il settore ha generato in Germania 2,4 miliardi di euro in più. In periodi come questi, alle stazioni di servizio si osserva spesso l'effetto «molla a molla»: quando i prezzi del petrolio salgono bruscamente, anche quelli del carburante aumentano rapidamente. Se invece i prezzi del petrolio tornano a scendere, ci vuole molto tempo prima che se ne accorga chi va a fare rifornimento: lì, infatti, i prezzi scendono solo molto gradualmente, in modo leggero e lento. In questo modo le compagnie petrolifere proteggono i propri margini. Anche attualmente il prezzo del petrolio è ben lontano dai livelli elevati raggiunti a marzo. Il prezzo del gasolio potrebbe ora spingere ancora più persone a cambiare mezzo di trasporto. Anche Stefan Menrath ha appena ordinato nuovi veicoli: furgoni a gasolio per i montatori, ma auto elettriche per i tecnici.