

Il canale televisivo ZDF ha trasmesso un'inchiesta sulla manomissione delle centraline elettroniche che riducono le prestazioni dei camion se non viene immesso l'additivo contro gli ossidi d'azoto. È il dieselgate dell'autotrasporto.



Il dieselgate delle autovetture a gasolio accende una luce anche su un fenomeno noto nel mondo dell'autotrasporto ma poco indagato, anche perché difficile da scoprire, ossia la **manomissione delle centraline dei motori Euro VI**

che riducono le prestazioni dei camion – fino a portare la velocità massima a 30 km/h – nel caso in cui il serbatoio dell'additivo AdBlue sia vuoto o comunque non arrivi il liquido nell'impianto di trattamento SCR. La rete televisiva tedesca ZDF ha trasmesso una video-inchiesta da cui emergerebbe che almeno il venti per cento dei veicoli industriali provenienti dall'Est utilizzano queste sistemi di frode.

Lo scopo è risparmiare sui costi, perché si evita il rifornimento dell'additivo, senza compromettere le prestazioni del camion. Il consumo dell'AdBlue è minore di quello del gasolio, ma moltiplicato per decine di migliaia di chilometri l'anno a veicolo e per il numero di veicoli della flotta, si arriva a cifre importanti. D'altra parte, scoprire la frode è molto difficile e richiede un'ispezione tecnica accurata, che generalmente non avviene durante i normali controlli su strada.

Acquistare l'equipaggiamento elettronico è molto semplice, perché viene venduto online. E non è necessario cercare siti nascosti nel dark web perché avviene tutto alla luce del sole, in siti che vendono materiale per il tuning. In uno olandese, per esempio, si può acquistare hardware e software per interdire l'uso di AdBlue su modelli Scania, Volvo, Daf, Iveco, Mercedes Benz e Man. La vendita di questi equipaggiamenti è legale, perché ne è proibito solamente l'uso su strada, e anche economica, perché costano poco più di cento euro. L'unico accorgimento di questi siti è l'avvertenza che la disattivazione del sistema SCR è permessa solo fuori dall'Unione Europea o nel fuoristrada.

L'inchiesta di ZDF è partita da una serie di **controlli di Polizia avvenuti in Polonia**, che ha

scoperto diverse manomissioni delle centraline elettroniche fatte con apparati chiamati AdBlue Killer o AdBlue Emulator. Nell'inchiesta, i giornalisti intervistano esperti dell'Università di Heidelberg e rappresentanti dell'associazione di autotrasportatori Camion Pro, secondo cui il venti per cento dei veicoli dell'Est circolanti in Germania sono in qualche modo manipolati, frodando anche l'Erario, perché ottengono sconti illeciti sui pedaggi stradali, dichiarando emissioni inquinanti inferiori alle reali. Solo per questa voce, ci sarebbe un risparmio di 110 milioni di euro, causando però un aumento delle emissioni degli ossidi d'azoto di 14mila tonnellate l'anno, il doppio di quanto causato dal dieselgate di Volkswagen.

Nella video-inchiesta, i giornalisti intervistano anche un autotrasportatore rumeno secondo cui attuare questa manipolazione "è molto facile", aggiungendo che **"la Polizia tedesca non conosce questo sistema"**,

assicurandosi così l'impunità. In Italia le scoperte di tali frodi sono rare e avvengono quando la manomissione mostra indizi evidenti, come è accaduto qualche settimana fa a Lucca, dove la

[Polizia Locale ha scoperto la manomissione](#)

perché sulla plancia del camion c'era un pulsante diverso dagli altri.

© TrasportoEuropa - Riproduzione riservata - Foto di repertorio

Segnalazioni, informazioni, comunicati, nonché rettifiche o precisazioni sugli articoli pubblicati vanno inviate a: redazione@trasportoeuropa.it

Puoi commentare questo articolo nella [pagina Facebook di TrasportoEuropa](#)



Vuoi rimanere aggiornato sulle ultime novità sul trasporto e la logistica e non perderti neanche una notizia di TrasportoEuropa? [Iscriviti alla nostra Newsletter](#) con l'elenco ed i link di tutti gli articoli pubblicati nei giorni precedenti l'invio. Gratuita e NO SPAM!