

# **Auto Diesel Euro 6 sfiorano i limiti consentiti di inquinamento, ecco i marchi coinvolti**

Un'indagine a cura dell'unità di giornalismo investigativo di Greenpeace UK rivela che, secondo test effettuati dalle stesse case automobilistiche, dozzine degli ultimi modelli di auto diesel "Euro 6", la cui vendita è stata approvata dopo lo scandalo Dieselgate, superano i limiti attualmente consentiti di inquinamento atmosferico.

Dall'aprile 2016, in seguito allo scandalo Dieselgate, i nuovi modelli di auto a gasolio sono stati sottoposti a un test sulle "emissioni reali di guida" (RDE), previsto per controllarne le emissioni effettive nel traffico. Tuttavia, fino al settembre 2017 questo test non era comunque vincolante per l'omologazione: fino a quel momento la certificazione Euro 6 ha continuato a essere basata su test di laboratorio vecchi e screditati. L'indagine di Greenpeace ha rivelato che durante questo "periodo di monitoraggio" molti dei più grandi produttori hanno continuato a introdurre modelli nuovi di zecca con emissioni di guida reali molte volte superiori ai limiti che sarebbero entrati in vigore di lì a poco.

Greenpeace ha ottenuto i risultati dei test su strada dai 20 principali marchi automobilistici dell'Ue, per ogni nuovo modello di diesel approvato per la vendita durante il periodo di monitoraggio. I risultati mostrano che il 51 per cento dei nuovi motori diesel sottoposti a test tra aprile 2016 e settembre 2017 ha registrato emissioni di biossido di azoto (NO<sub>2</sub>) su strada superiori al limite di 168 mg / km consentito per i nuovi modelli che oggi richiedono l'approvazione.

Le prestazioni peggiori sono quelle della Fiat Tipo 1.6, che ha registrato emissioni medie di 561mg/km e emissioni urbane di 753mg/km. Tra i modelli che superano i limiti di emissione ci sono anche modelli recentissimi, come il SUV compatto C3 Aircross 2017 di Citroën, lanciato sul mercato nel giugno dello scorso anno, che ha registrato emissioni di NO2 su strada fino a 350 mg/km. Tra i modelli che eccedono i limiti di emissioni vi sono anche alcuni “best seller” del mercato europeo, come la Ford Fiesta e la Volkswagen Golf. Il gruppo Volkswagen (VW) – la casa automobilistica che con i suoi “trucchi” è stata al centro dello scandalo Dieseldgate – è stata l’unica azienda a non fornire dati sulle emissioni delle proprie automobili in contesti urbani, ovvero su una parte chiave del test RDE.

Nonostante l’industria automobilistica si vanti del fatto che gli ultimi veicoli Euro 6 “dispongono di una tecnologia intelligente che converte la maggior parte degli ossidi di azoto in azoto innocuo e acqua”, Greenpeace ha scoperto che questa tecnologia – riduzione catalitica selettiva (SCR), o AdBlue – non è stata montata su molti dei diesel approvati durante il periodo di monitoraggio. Ad esempio, il gruppo Renault, tra aprile 2016 e settembre 2017, ha avviato le procedure di omologazione per 14 “famiglie” di auto diesel: nessuna era dotata di SCR, e tutte le emissioni di NO2 registrate erano sopra il limite consentito oggi.

«Il biossido di azoto, il gas all’origine dello scandalo Dieseldgate, è un cancerogeno certo. E il cancro è solo una delle molte patologie che può causare», dichiara Andrea Boraschi, responsabile della campagna Trasporti di Greenpeace. «In moltissimi casi i diesel euro 6 non sono auto migliori di quelle con cui l’industria automobilistica ha truffato i consumatori per anni e avvelenato l’aria che tutti respiriamo. Sulle nostre strade circolano milioni di diesel le cui emissioni sono al di fuori di qualsiasi limite di tollerabilità. Questa tecnologia deve essere abbandonata

presto dal mercato e chiediamo che venga bandita dalla circolazione nei prossimi anni», conclude.

Le aziende automobilistiche hanno sottolineato che non vi era alcun limite legale per le emissioni di NO<sub>2</sub> su strada prima di settembre 2017, e che dunque tutti i veicoli oggetto dell'indagine di Greenpeace rispettavano i requisiti legali in vigore al momento della loro approvazione.