

**COMMISSIONE IX  
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**AUDIZIONE**

**14.**

**SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 2015**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MICHELE POMPEO META**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		Biasotti Sandro (FI-PdL) .....	10, 12
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	3	Bordo Franco (SEL) .....	10
<b>Audizione del Viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Riccardo Nencini, sulle conseguenze in Italia delle irregolarità rilevate con riferimento ad automobili Volkswagen e sulle valutazioni del Ministero in ordine all'utilità dell'installazione dei filtri antiparticolato nelle automobili ad alimentazione diesel (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):</b>		Brandolin Giorgio (PD) .....	10
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i> .....	3, 7, 8, 9	Garofalo Vincenzo (AP) .....	7
	10, 11, 12	Nencini Riccardo, <i>Viceministro per le infrastrutture e i trasporti</i> .....	3, 11, 12
		Spessotto Arianna (M5S) .....	8, 9, 10, 12
		Vitelli Maurizio, <i>Direttore generale della Motorizzazione</i> .....	12
		<b>ALLEGATO:</b> Documentazione depositata dalla deputata Arianna Spessotto .....	13

**N. B.** Sigle dei gruppi parlamentari: Partito Democratico: PD; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Il Popolo della Libertà - Berlusconi Presidente: (FI-PdL); Area Popolare (NCD-UDC): (AP); Scelta Civica per l'Italia: (SCpI); Sinistra Ecologia Libertà: SEL; Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Per l'Italia-Centro Democratico (PI-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Alleanza Liberalpopolare Autonomie ALA-MAIE-Movimento Associativo Italiani all'Estero: Misto-ALA-MAIE; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera: Misto-AL.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
MICHELE POMPEO META

**La seduta comincia alle 13.45.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione del Viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Riccardo Nencini, sulle conseguenze in Italia delle irregolarità rilevate con riferimento ad automobili Volkswagen e sulle valutazioni del Ministero in ordine all'utilità dell'installazione dei filtri antiparticolato nelle automobili ad alimentazione diesel.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2 del regolamento, del Viceministro per le infrastrutture e i trasporti, Riccardo Nencini, sulle conseguenze in Italia delle irregolarità rilevate con riferimento ad automobili Volkswagen e sulle valutazioni del Ministero in ordine all'utilità dell'installazione dei filtri antiparticolato nelle automobili ad alimentazione diesel.

Voglio ringraziare il Viceministro Nencini e l'architetto Vitelli, direttore generale della Motorizzazione, che accompagna il Viceministro. Per ottimizzare al meglio i nostri lavori, dal momento che l'Assemblea riprende i propri lavori con im-

mediate votazioni alle 14.30 e il Viceministro ha un impegno istituzionale che lo costringe ad andare via alla stessa ora, darei subito la parola al Viceministro per la relazione.

RICCARDO NENCINI, *Viceministro per le infrastrutture e i trasporti*. Vado subito al punto, provando a essere esaustivo circa le questioni che sono state poste da lei a nome di rappresentanti della Commissione.

Pongo in premessa il fatto che ad oggi, nonostante una continua sollecitazione, promossa dal ministero che rappresento, verso KBA, Volkswagen ed EPA, non sono pervenuti al ministero dati formali e ufficiali, nonostante, lo ripeto e lo sottolineo, ci sia stato un lavoro continuo di richiesta, avanzato a partire dai giorni immediatamente successivi al 18 settembre, quando il caso negli Stati Uniti è diventato pubblicamente noto.

Il numero esatto dei veicoli non conformi, assieme a tutte le altre informazioni, deve essere comunicato dal costruttore Volkswagen all'autorità competente tedesca, la KBA, che ha provveduto a rilasciare la certificazione relativa alle omologazioni dei veicoli in oggetto. Il costruttore deve, inoltre, individuare le possibili soluzioni e proporle all'ente di omologazione al fine di poter intraprendere tutte le azioni opportune al ripristino dei veicoli, a difesa sia della salute del cittadino sia del territorio. Il costruttore, pertanto, è tenuto a ripristinare i veicoli per renderli conformi alle norme europee e, in particolare, alla direttiva sulle emissioni inquinanti.

Volkswagen Group ha recentemente comunicato che i veicoli circolanti in Italia e coinvolti, suddivisi tra i quattro marchi Volkswagen, Audi, Seat e Skoda, sono pari

a 648.458. Al momento, come dicevo in premessa, si è in attesa di ricevere ulteriori chiarimenti da parte dei soggetti che sono stati interpellati. La Volkswagen ha comunicato, tuttavia, che i proprietari dei veicoli non conformi saranno informati attraverso una campagna di richiamo e che il loro veicolo sarà reso conforme alla norma sulle emissioni mediante le dovute azioni correttive che il costruttore dovrà mettere in opera mediante interventi mirati.

Evidenzio anche che l'ente di omologazione tedesco, il KBA, deve fornire puntuali risposte ufficiali su quanto accaduto, anche al fine di consentire a tutte le autorità dell'Unione europea di prendere necessarie misure e iniziative secondo il dettato normativo che deriva dalla direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi delle componenti e delle entità tecniche destinate ai veicoli in questione.

Per quanto riguarda le prescrizioni relative alle emissioni, il riferimento legislativo è il regolamento n. 715 del Parlamento e del Consiglio europei del 20 giugno 2007, relativo appunto all'omologazione dei veicoli a motore riguardo all'emissione dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, Euro5 ed Euro6. Detto regolamento stabilisce i limiti di emissione dei gas di scarico, la misurazione del consumo di carburante e di CO<sub>2</sub>, le norme sulla conformità in servizio, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo e altro.

Il regolamento citato, n. 715 del 2007, indica le disposizioni generali, mentre le procedure di dettaglio sono raccolte nel regolamento n. 692 del 2008. Preciso che ogni tipo di veicolo, nell'ambito delle prove di emissioni inquinanti, è esaminato in laboratorio su un banco rulli dinamometrico, provvisto di un sistema che simula resistenza e inerzia incontrate dal veicolo su strada. Lì vengono condotti i controlli riproducendo le condizioni in esercizio *standard*. Vengono registrate non solo le emissioni di monossido di carbonio, idrocarburi e ossido di azoto, ma anche quelle

di particolato prodotto dai motori diesel. I limiti di emissione dettati dalle norme europee per i singoli gas inquinanti sono giunti alla fase Euro6, applicati, per le nuove omologazioni, dal 1° settembre 2014 e, per le immatricolazioni, dal 1° settembre 2015.

La progressiva riduzione dei limiti di emissione adottata dal legislatore europeo negli ultimi vent'anni ha condotto a una drastica riduzione delle emissioni inquinanti. Dal 2000 al 2015, passando da Euro3 a Euro6, registriamo una caduta di circa l'84 per cento di emissioni inquinanti.

È noto che l'attuale procedura di prova, che ricordavo, adottata dall'inizio degli anni Novanta, non è più idonea a rappresentare emissioni e consumi rilevabili durante la guida su strada. Per questa ragione, a livello internazionale è stato recentemente adottato un nuovo ciclo di prova da effettuarsi in laboratorio. Esso prevede una durata di 30 minuti, rispetto ai 20 precedenti, durante i quali il veicolo percorre poco più di 23 chilometri, con tratti a bassa, media, alta ed elevata velocità, sino a 135 chilometri orari. Si tratta di un ciclo maggiormente dinamico, caratterizzato cioè da maggiori accelerazioni, e quindi più aderente al comportamento medio riscontrato nella guida del veicolo. Con ogni probabilità, questo nuovo ciclo entrerà a far parte del sistema di omologazione dell'Unione europea a partire dal settembre 2017. Si tratta esattamente di quel ciclo sul quale alcuni giorni fa i Ministri italiano e francese, Gozi per il Governo italiano, hanno chiesto l'anticipazione dal 2017 al 2016, quindi all'anno prossimo.

L'Unione europea, inoltre, al fine di porre un ulteriore freno all'aumento delle emissioni di taluni inquinanti e, in particolare, degli ossidi di azoto e dello stesso particolato, ha ritenuto opportuno studiare un'ulteriore procedura di prova da applicare in sede di omologazione, così come in sede di verifica della conformità sui veicoli in uso. Questa nuova prova intende misurare l'emissione del veicolo nelle condizioni di guida reale su strada.

La nuova procedura riguarderà le autovetture e i veicoli commerciali leggeri, e mirerà, in una prima fase, a misurare l'emissione degli ossidi di azoto con l'impiego di analizzatori di gas di scarico portatili, montati cioè a bordo del veicolo, cui farà seguito analogo sistema per la misurazione del particolato. In pratica, il veicolo sarà guidato per circa 90 e 120 minuti lungo un percorso misto caratterizzato da tratte urbane, extra urbane e autostradali, sotto condizioni di prova diverse e ben definite: temperatura che varia da 0 a 30 gradi in condizioni normali, che si estendono da -7 sino a +35, altitudine fino ai 1.300 metri e velocità massima non più a 135, ma fino a 145 chilometri orari.

Sul protocollo di prova cui ho accennato si è espresso favorevolmente alla fine di maggio il Comitato veicoli a motore della Commissione dell'Unione europea, dove l'Italia veniva rappresentata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. La procedura sarà in applicazione, a fini di monitoraggio, a decorrere dal gennaio 2016 in attesa di definire i cosiddetti fattori di conformità, che esprimono la relazione tra le emissioni di gas di scarico misurate nella guida su strada e il limite di omologazione imposto dal regolamento dell'Unione prima ricordato, il n. 715 del 2007.

In sostanza, un fattore di conformità pari a 1 individuerebbe un veicolo le cui emissioni reali sono perfettamente allineate al limite stabilito dalla norma relativamente alle emissioni provocate sul banco a rulli. Detto fattore di conformità dovrà tenere debito conto di tutte le incertezze di misurazione legate anche al grado di precisione dello strumento, in continua evoluzione, per cui si stima a regime un valore pari a una forbice tra 1,3 e 1,5.

Si sta, infine, lavorando per definire anche un adeguato calendario di applicazione, probabilmente a decorrere dal 2017, che potrebbe essere articolato in due fasi, caratterizzate da fattori di conformità progressivamente più severi. Si tratta di una risposta efficace che l'Unione europea potrebbe dare al fine di garantire una più

rigorosa implementazione delle normative esistenti, che si sono dimostrate non del tutto adeguate.

Per quanto concerne, invece, la problematica specifica legata al caso Volkswagen, sono al vaglio dell'amministrazione le questioni tecniche al fine di individuare le prove da effettuare, in modo da evidenziare la sussistenza di alterazioni artificiali dei dati di emissione in particolari condizioni di prova. È evidente che la ripetizione di una prova ai rulli senza la possibilità di evidenziare la presenza dell'ipotizzato *software* nella centralina darebbe probabilmente risultati sovrapponibili a quelli di omologazione, vanificando quindi l'efficacia.

Si sta, dunque, verificando la possibilità di utilizzare la strumentazione portatile in possesso di diversi laboratori di prova sul territorio nazionale per eseguire prove su strada. In tal modo, anticiperemo sul territorio nazionale la modalità di prova prima descritta, alla quale potrebbe adeguarsi anche l'Unione europea su nostra stessa sollecitazione.

È in corso di approfondimento, inoltre, un'accurata selezione dei veicoli da sottoporre a prova in funzione della loro attinenza con il parco veicolare in circolazione. Inizieremo, cioè, prima con esaurimento dell'intero parco veicolare Euro5 e passeremo poi anche, in verifica, a quello Euro6, allargando lo spettro dei veicoli a tutte le marche vendute in Italia. Ciò consentirebbe di effettuare le prove soltanto sui veicoli più diffusi per marca e tipo, quindi quelli che, più degli altri della stessa categoria Euro, in caso di manomissione delle centraline, contribuiscono all'inquinamento atmosferico e al conseguente danno per la salute dei cittadini.

Per quanto riguarda, invece, la normativa vigente relativa all'installazione dei filtri antiparticolato (FAP), un'altra delle questioni poste, il filtro antiparticolato non è obbligatorio, ma la sua installazione si è resa necessaria da parte di tutti i costruttori al mondo per il rispetto dei limiti richiesti dalle specifiche norme sulle emissioni di particolato sia per i veicoli leggeri sia per quelli pesanti.

I sistemi utilizzati per la riduzione della massa di particolato sono installati come primo impianto su tutti i nuovi veicoli secondo le più recenti tecnologie sviluppate dalle maggiori case costruttrici. Detti sistemi, omologati unitamente al motore per i veicoli pesanti e unitamente al veicolo per quelli leggeri, riducono in modo determinante la massa di particolato emessa: in particolare, di oltre il 90 per cento quella sui veicoli pesanti e sugli autobus. Analogamente, si fa presente che anche per i veicoli circolanti non è obbligatorio l'utilizzo di sistemi filtro antiparticolato retrofit per l'abbattimento delle emissioni di particolato.

Proprio in materia di omologazione dei filtri retrofit, sono stati emanati a suo tempo decreti ministeriali, nn. 39 e 42, risalenti a sette anni fa, al 2008, in esito alle conclusioni assunte dalla Commissione nazionale emergenza inquinamento atmosferico, in merito cioè all'esigenza di adottare misure in grado di ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli in circolazione. Sto parlando del caso italiano.

I provvedimenti in argomento, predisposti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con i Ministeri dell'ambiente e della salute, si sono ispirati alla legislazione europea nonché alle proposte di regolamenti all'epoca in fase di approvazione: in particolare, per gli autoveicoli leggeri, il regolamento del Consiglio e del Parlamento europeo, di nuovo il n. 715 del 2007, e per i veicoli commerciali la proposta di regolamento riguardante la fase Euro6, poi successivamente adottato. Prima dell'adozione, gli stessi sono stati notificati alla Commissione dell'Unione, recependone le osservazioni.

Informo, inoltre, che in materia di omologazione di retrofit, a livello internazionale è stato emanato recentemente uno specifico regolamento, n. 132 del 2014, che adotta le stesse impostazioni metodologiche di cui ai nostri decreti ministeriali prima ricordati, il 39 e il 42 del 2008. Dal 2008 a oggi i sistemi retrofit installati ammontano a circa 12.000, rispetto a un parco circolante di

svariate centinaia di migliaia di veicoli pesanti, sprovvisti invece di idonei sistemi di riduzione del particolato.

È appena il caso di evidenziare che, sempre a far data dal 2008, sono stati immatricolati solo in Italia circa 10 milioni di veicoli leggeri e pesanti aventi sistemi di riduzione FAP di primo impianto. I sistemi omologati come retrofit in Italia sono gli stessi rispetto a quelli omologati, anch'essi come retrofit, in altri Paesi europei: cito la Germania, la Svizzera, la Danimarca, la Gran Bretagna. In attuazione delle disposizioni prima ricordate, sono state rilasciate 528 omologazioni a otto aziende costruttrici operanti a livello internazionale. Tutti i sistemi omologati in Italia, come pure quelli omologati in altri Paesi, hanno ottenuto la certificazione di durabilità nel rispetto della procedura VERT (Verminderung der Emissionen von Realmaschinen im Tunnelbau).

Vengo alla penultima questione. Con riferimento alla questione dell'utilità dei sistemi DPF (Diesel Particulate Filter) FAP, rappresento quanto di seguito. Viene frequentemente contestato il funzionamento dei sistemi citati, che nel loro ciclo ricorrono sovente al processo di rigenerazione. Quest'ultimo, finalizzato alla periodica pulitura del filtro dal particolato, consiste in un processo chimico di ossidazione del materiale carbonioso prodotto dalla combustione e accumulato nei filtri. In pratica, a seguito della rigenerazione, oltre a una ridottissima quantità di particolato, vengono emessi nell'aria  $H_2O$ ,  $CO_2$ ,  $O_2$  e  $NO_x$ .

Al riguardo, vi è piena evidenza che le suddette particelle fini sono in ogni caso, proprio in ragione della presenza del filtro, in quantità inferiore a quella che verrebbe emessa nell'atmosfera dallo stesso motore in assenza del sistema. Ciò, in particolare, si evince dalle risultanze delle attività del gruppo di lavoro per il programma sulla misurazione del numero delle particelle facente capo alla Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, che ha condotto alla definizione di un'idonea procedura di misurazione e alla successiva introduzione nei



regolamenti europei sopra richiamati, dal 2012, di un limite del numero delle particelle di particolato, ciò al fine di controllare e limitare l'emissione di particelle ultrasottili a un valore compatibile con le esigenze di protezione della salute umana.

Tali limiti sono correntemente rispettati a livello mondiale grazie all'utilizzo dei filtri antiparticolato in argomento. Anche l'EPA statunitense, in materia di emissioni inquinanti, nel bollettino del maggio 2010 riporta che i DPF sono particolarmente efficaci nella riduzione del particolato di almeno l'85-90 per cento e oltre. Con l'utilizzo dei DPF-FAP si ottiene, dunque, una riduzione delle emissioni in massa delle particelle superiore al 90 per cento e una riduzione delle emissioni in numero delle particelle stesse dell'ordine del 90-95 per cento. Dette percentuali di riduzione interessano tutto lo spettro dei diametri delle particelle medesime.

L'ultima questione è inerente all'attività della procura della Repubblica di Torino. Al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non si ha ad oggi alcuna evidenza che siano in corso indagini dalle quali risulti che i filtri non riducano le emissioni di sostanze inquinanti. Risulta, invece, per lo stesso argomento, che la procura di Torino abbia avviato un'indagine sul corretto funzionamento dei filtri antiparticolato installati su alcuni veicoli delle aziende di mobilità di Torino. A tal fine l'amministrazione ha collaborato attraverso verifiche straordinarie condotte unitamente alla stessa procura. A valle di tali controlli e approfondimenti con la stessa procura e con le aziende coinvolte, è risultato che i citati dispositivi, laddove installati e calibrati con le corrette procedure dettate dal costruttore del medesimo FAP e unitamente alla corretta manutenzione sia del filtro che del motore, consentono di ottenere il previsto abbattimento delle emissioni in tema di particolato e, inoltre, un efficiente livello di servizio dei veicoli stessi.

Alle conclusioni che ricordavo si è pervenuti con un documento del 17 giugno scorso a firma del capo del dipartimento,

trasmesso al pubblico ministero della procura della Repubblica presso il tribunale di Torino.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il Viceministro Nencini. Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

**VINCENZO GAROFALO.** Ringrazio il Viceministro Nencini per essere qui e per avere svolto quest'ampia relazione sui sistemi che correttamente installati dovrebbero consentire a vetture e veicoli commerciali Euro5 ed Euro6 di produrre emissioni in atmosfera in condizioni assolutamente conformi alle norme europee, quindi anche italiane, in modo da ottenere i risultati decisi per questi strumenti. La normativa è chiara e abbastanza approfondita ed è stata oggetto negli anni di importanti valutazioni sotto il profilo scientifico, ma anche industriale.

Il tema sul quale, però, interroghiamo il ministero, tramite lei e tramite l'architetto Vitelli, qui presente, è non tanto quello delle norme a cui devono rispondere i mezzi e se siano efficaci gli strumenti nel tempo testati e messi in campo, quanto quello dell'effettiva conformità tra quanto viene venduto e consegnato all'utente finale in Italia e nel resto del mondo — ma parliamo dell'Europa, perché con l'America ci sono delle differenze. Da quello che abbiamo letto dalla stampa in questo periodo, tale conformità non è garantita.

Abbiamo letto le dichiarazioni del Ministro Delrio, il quale è stato anche abbastanza duro, ha detto che si faranno dei controlli a campione. Lei ci ha spiegato anche le modalità, il sistema che si dovrà mettere in campo da gennaio 2016, tutto quello che il Ministero ritiene necessario fare. Nella sua relazione, però, ci ha giustamente anche detto che oggi tutto viene fatto con un esame sul banco rulli, di cui ci ha spiegato le modalità di esecuzione.

In Germania viene fatta l'omologazione con strumentazioni che in laboratorio dovrebbero riproporre le condizioni di guida

su strada. Mi chiedo e vi chiedo: sono le prove effettuate in laboratorio a non essere in grado di corrispondere alle reali condizioni di guida o c'è una loro manomissione? Ovviamente, questo è un profilo abbastanza delicato.

Inoltre, a livello europeo, le case automobilistiche omologano il prodotto nel proprio Paese o nel Paese in cui lo producono? Quell'omologazione vale per tutti i Paesi europei? Alla luce di quello che avviene, bisogna capire dov'è il punto di debolezza. In Italia siamo sempre stati molto rigorosi anche nelle varie fasi che ci competevano, e lo siamo tuttora. Esistono istituzioni, però, soprattutto in Germania, che svolgono queste attività conto terzi e a volte consentono a terzi anche l'omologazione di veicoli, perché conviene venga fatta altrove: se queste istituzioni, tedesche o di altri Paesi europei, sono inaffidabili, allora dobbiamo pensare a come ovviare e a come assumere delle disposizioni di rango nazionale volte ad impedire pratiche scorrette.

Non vorrei che a livello comunitario dessimo per buono quello che fanno gli altri, poi di fatto i risultati fossero deludenti. Uso sempre il condizionale, perché all'inizio dell'audizione il viceministro ha detto di non avere una comunicazione ufficiale, anche se sempre all'inizio ha detto che è noto il numero di veicoli coinvolti. Su questo vorrei avere qualche elemento di chiarezza. Soprattutto mi interessa capire se sia un tema di frode, se ci sia stata una frode, o se invece quello delle prove alle quali oggi sono sottoposti i veicoli sia un sistema fallace.

**PRESIDENTE.** Darei la parola ad un rappresentante per Gruppo. Ricordo che alle 14.30 riprendono le votazioni in Assemblea, motivo per cui raccomando la sintesi.

**ARIANNA SPESSOTTO.** Vorrei spostarmi sulla questione dei FAP, dei filtri antiparticolato installati su molti, ormai sulla maggior parte, dei veicoli diesel di nuova generazione, che circolano anche in Italia e vengono venduti come veicoli eco-

logici nonostante — non sono io a dirlo — sembri che non siano tanto ecologici. Questi filtri fanno entrare particelle e fanno uscire nanoparticelle molto più pericolose per la salute umana. Non sono io a dirlo, appunto, ma il procuratore capo della Repubblica di Roma, Giuseppe Pignatone, non una fonte poco autorevole. E vorrei proprio far riferimento alla lettera che il procuratore capo di Roma Pignatone ha spedito al Ministero dei trasporti, della salute e dell'ambiente per fare il mio intervento e porre alcune domande al viceministro. In questa lettera Pignatone dice che dall'indagine che ha svolto emerge una serie di aspetti critici.

Anzitutto, dice che dal 2008 a oggi i FAP costituiscono la tecnologia più diffusa, se non addirittura l'unica in ambito europeo per la riduzione del particolato, ma forse dovremmo parlare di presunta riduzione del particolato. La normativa di settore, sempre secondo quanto dice Pignatone, è stata scritta chiaramente per consentire l'omologa di quel tipo di sistemi, per l'appunto i FAP, Pirelli e Iveco, e si è rilevata insuscettibile di corretta applicazione per sistemi alternativi di altre ditte, quindi provocando anche un grosso danno in termini di concorrenza, che di fatto in questo settore non c'è mai stata. Sulla base di queste prime due osservazioni di Pignatone vorrei porre un primo quesito. I regolamenti di omologazione dei FAP sono stati cuciti su misura sui filtri prodotti da Pirelli e Iveco, come è scritto proprio nella lettera di Pignatone: perché i Ministeri dell'ambiente, della salute, dei trasporti, autori di questi regolamenti di omologazione, non si sono mai occupati di verificare quale impatto effettivo avessero questi filtri sull'ambiente e sulla salute umana prima di concederla. Queste verifiche, che io so, non sono mai state fatte.

Continua poi l'osservazione di Pignatone: il rilascio dell'omologa dei FAP è avvenuto per anni e si ha modo di ritenere che avvenga ancora senza alcuna verifica del corretto funzionamento dei suddetti sistemi nel lungo periodo. Sulla base delle norme dei citati regolamenti, i regolamenti



relativi all'omologazione, infatti, la direzione generale per la Motorizzazione, l'organo di omologa, ha ritenuto che fosse sufficiente, ai fini del rilascio delle omologazioni, una dichiarazione da parte del produttore del filtro inerente l'avvenuta esecuzione o anche solo l'avvenuta programmazione delle prove di durabilità prescritte dai regolamenti. In buona sostanza, in relazione ai sistemi omologati e poi montati sulle vetture in circolazione, il ministero non ha mai ricevuto né ha mai richiesto ai produttori la documentazione inerente la conclusione positiva delle prove di durabilità.

Ricordo che, in risposta a un'interrogazione parlamentare, il ministero aveva preso una posizione ufficiale, affermando che non si possono non effettuare queste prove di durabilità. Ci si chiede perché, allora, non siano mai stati richiesti ai produttori i risultati di queste prove di durabilità.

Ancora, ricordando la lettera di Pignatone, pareri tecnici evidenziano l'estrema pericolosità dei FAP per la qualità dell'aria e per la salute umana. Si è posto, infatti, in evidenza che i FAP funzionano come tappi posti a valle del motore, che bloccano l'uscita del particolato in fase di rigenerazione, che non è altro che bruciare particolato. In fase di rigenerazione del filtro, il particolato accumulato viene espulso previa combustione, che, oltre a immettere nell'aria altre sostanze nocive, determina la trasformazione del particolato in nanoparticolato, ossia in polveri sottilissime, non misurate dai dispositivi di monitoraggio. Ecco svelato l'arcano per cui le emissioni risultano falsificate, nel senso di ridotte: i sistemi di monitoraggio non le rilevano. A quel punto, vengono emesse nanoparticelle ben più nocive per la salute umana rispetto al particolato di maggiori dimensioni.

PRESIDENTE. Do la parola al collega Bordo.

ARIANNA SPESSOTTO. Presidente non ho concluso il mio intervento. Sono io, come ricorda, ad aver chiesto questa au-

dizione e ho altre domande da porre agli auditi.

PRESIDENTE. Ho diversi iscritti a parlare e ritengo di dover dare la parola a tutti.

ARIANNA SPESSOTTO. Presidente lei all'inizio non ha dato un tempo definito per gli interventi, altrimenti mi sarei regolata.

PRESIDENTE. (*fuori microfono*) L'ho detto prima. Alle 14.30 riprendono le votazioni in Assemblea...

ARIANNA SPESSOTTO. Sto formulando diverse domande. Ho richiesto questa audizione due settimane fa, ma non è mai stato posto un tempo per gli interventi. O mi dice che viene posto un tempo e io mi preparo...

PRESIDENTE. Ho capito. I compiti si fanno a casa, e questo va benissimo, dopodiché se in Assemblea riprendono le votazioni alle 14.30...

ARIANNA SPESSOTTO. Ho, però, diverse domande, ed è importante che questa...

PRESIDENTE. Formuli solo le domande. Può poi rivolgerne per iscritto e gli auditi le risponderanno.

ARIANNA SPESSOTTO. Allora faccio solo le domande. Perché non sono stati fatti degli studi in merito all'efficacia e compatibilità dei filtri FAP che hanno ricevuto l'omologazione ministeriale con il rispetto dei limiti di massima concentrazione di particolato stabiliti dalla normativa europea?

Quali sono i sistemi di monitoraggio utilizzati per verificare il corretto funzionamento dei sistemi FAP nel lungo periodo?

Il Viceministro e il Ministro dei trasporti sono al corrente del fatto che, in seguito alle varie problematiche, i proprietari di queste auto, su suggerimento delle

stesse officine, bucano i filtri, quindi tolgono l'omologa al veicolo, per circolare ancora, altrimenti queste auto non riuscirebbero a correre?

Oltretutto, pochi giorni fa sulla stampa c'è stato molto scalpore per lo scandalo Volkswagen e sono emerse dichiarazioni relative anche ai filtri FAP: mi pare che proprio il Viceministro Nencini abbia detto che sarebbero state fatte delle verifiche: di quali verifiche si tratta e chi le sta effettuando?

PRESIDENTE. Abbiamo ancora 8-9 minuti, quindi la pregherò, Viceministro, di mandarci delle risposte scritte o di aggiornare l'audizione.

ARIANNA SPESSOTTO. Presidente le chiederei di lasciare agli atti dell'audizione gli elementi contenuti nella lettera che Pignatone ha inviato ai ministeri e che ho avuto modo di acquisire. Grazie.

PRESIDENTE. D'accordo, ne autorizzo la pubblicazione in allegato al resoconto stenografico della seduta odierna (*vedi allegato*).

FRANCO BORDO. Ho tre domande telegrafiche. Il Governo italiano è in grado di fornirci informazioni in merito all'eventualità che il gruppo tedesco abbia avuto accesso a fondi europei per le dichiarate e presunte non conformi limitate emissioni inquinanti? Che cosa intende fare il Governo italiano sul pieno rispetto della regolare concorrenza tra case produttrici? Infine, risulta al sottoscritto che utenti che hanno acquistato veicoli dalla casa automobilistica Dodge, oggi FIAT Chrysler, con tecnologia Euro4 stanno ricevendo in queste ore lettere di richiamo per la soluzione di problemi attinenti a questa tecnologia. Si tratta di tecnologie implementate nelle vetture costruite dal 2008 in poi. Seguirà comunicazione anche per Euro5. Rammento che le vetture Dodge Euro4 montano motori Volkswagen.

GIORGIO BRANDOLIN. Mi viene da chiedermi, con una battuta, se la mia Audi

di cinque anni fa sia a posto o meno, ma solo per stemperare un po'. È a posto perché è precedente al caso.

Prima parlava, Viceministro, dell'impegno del Gruppo Volkswagen a mandare avvisi agli utenti italiani che sono circa 600.000, se non ho capito male: quando? Avete indicazioni precise su questo?

La seconda domanda è più di carattere politico generale. Abbiamo avuto notizie su riunioni avute a Bruxelles con gli altri *partner*: che cosa intende fare il Governo per evitare che alcune norme europee, alcuni regolamenti, siano dettati nell'interesse soltanto di qualche Paese più grande o più importante rispetto agli altri? Spiego meglio la domanda: come intende l'Italia portare avanti l'idea di una regolamentazione seria e non soltanto confacente agli interessi di qualcuno?

SANDRO BIASOTTI. Ringrazio il signor Viceministro per la relazione molto tecnica. Vorrei chiederle subito, anche se conosco la risposta, se queste vetture sono pericolose per l'utente. Personalmente, credo di no, ma ci terrei che il Governo ci desse una risposta tranquillizzante, perché abbiamo letto di tutto. A mio avviso, il Governo ci dirà che queste vetture non sono pericolose per chi le guida. Mi sembra d'aver capito che sono stati alterati dei test effettuati su rulli, nel senso che la centralina era programmata perché, in poche parole, quando sul rullo andavano le ruote motrici e quelle dietro erano ferme, emettesse meno emissioni e più potenza. Questo è il concetto. Inoltre, sto leggendo sui giornali che comunque a una prova sulle quattro ruote motrici questa vettura avrebbe superato i test di inquinamento e perso due cavalli di potenza — perdita molto limitata quindi — ma facciamo tutto quello che dobbiamo. Chiederei al Governo se anche altre case automobilistiche siano coinvolte, se ne abbiamo sentore, se in Italia, in Europa o in America siano stati fatti test su altre vetture.

Quest'incidente è molto preoccupante per tutto l'indotto. L'indotto di Volkswagen, infatti, ma anche di altre case auto-

mobilitistiche, era in Italia in un momento di leggerissima ripresa, purtroppo però molto più lenta che in tutti gli altri Paesi europei. Perché non ne approfittiamo per rendere il mercato italiano comparabile a quello delle altre nazioni, Francia, Inghilterra, Germania? Perché non approfittiamo di quest'incidente per far sì, per esempio, che l'acquisto delle automobili Euro6 da parte delle società non sia totalmente deducibile, come in tutto il mondo? Perché non ne approfittiamo per una vera azione di ricambio, per togliere, come diceva lei, Euro3, Euro2, Euro4 dal mercato, visto che inquinano l'80 per cento in più? Il Governo deve essere propositivo.

Prendo atto con piacere che il Governo si è detto molto preoccupato, e molto preoccupato è tutto l'indotto, che vale — solo perché lo si sappia — dal 3 al 4 per cento del PIL. Non facciamoci strumentalizzare da scandali che dovranno essere appurati in sede penale, civile, di Motorizzazione civile e così via, aiutiamo questo comparto, che insieme a quelli di edilizia e turismo è il perno su cui si basa l'auspicabile ripresa economica.

**PRESIDENTE.** Ha preso la parola un rappresentante per ogni Gruppo. Per economia procedurale, dati i tempi a disposizione, darei di nuovo la parola al Viceministro per la replica. Mi scuso con l'onorevole Romano che si era iscritto a parlare, ma non ci sono i margini per ulteriori interventi. Chiederei al Viceministro, se la sente, di fare una sintesi in quattro minuti e di mandarci eventuali contributi per iscritto in risposta alle domande formulate alle quali non riuscirà a replicare oggi.

**RICCARDO NENCINI, Viceministro per le infrastrutture e i trasporti.** Provo, presidente, ad effettuare la sintesi che lei mi chiedeva per lo meno su un paio di questioni, per eliminare alcuni dubbi che rischiano di essere pericolosi. Se arriveranno le domande, sia quelle poste direttamente sia quelle che non sono state poste ma che ciascuno dei membri della

Commissione avrebbe voluto porre, naturalmente risponderemo in forma scritta o, se il presidente ritiene, di nuovo in Commissione quando la Commissione vorrà invitare il ministero.

Anzitutto, i controlli ai quali ci stiamo avviando riguardano circa mille veicoli Euro5 e, successivamente, Euro6. Non sono controlli che avvengono secondo la metodologia tradizionale. Ci sarà sia il lavoro nel laboratorio sia quello su strada. Questa forma di controllo binario, mettendo assieme le due forme, è decisamente innovativa rispetto a ciò che avviene nel resto del mondo, che oltretutto si rivolgerà a una platea di auto che non è soltanto Volkswagen.

Volkswagen segnala per i quattro marchi di riferimento, Seat, Audi, Volkswagen e Skoda, per l'Italia 648.000 veicoli e oltre. Ho detto all'inizio che non abbiamo una fornitura di dati né da parte di KBA, l'organismo di omologazione tedesco, né da Volkswagen né da EPA, l'organismo americano, cui abbiamo chiesto ripetutamente. Sottolineo che questo non è in contraddizione rispetto a quella cifra. Quel numero totale, suddiviso per i quattro marchi, comunicato con la lettera che ci arriva da parte di Volkswagen Italia è quello dei veicoli che vengono richiamati? È una domanda che stiamo facendo. Vengono richiamati circa 648.000 veicoli. Quando saranno richiamati? Stiamo cercando, lavorando con e su Volkswagen, di capire il numero, i tempi e così via. Parallelamente, sono in corso delle procedure, delle gare d'appalto per i laboratori, per le prove su strada, autodromi o dove sarà.

Non c'è dubbio che si tratti di frode. Le cose che abbiamo letto fino a oggi giustificano l'uso di un termine deciso, che può essere assolutamente utilizzabile, e che dovrebbe obbligare — bisogna mantenere una posizione di testa — a una verifica complessiva del sistema di omologazione. Il fatto che facciamo controlli su strada e in laboratorio, che chiediamo di anticipare al 2016 procedure che dovrebbero partire soltanto nel 2017, mette l'Italia in questa posizione.

Infine, c'è pericolosità per l'utente? C'è pericolosità per l'utente in quanto cittadino che vive su un territorio nazionale dove le emissioni, se dovessero verificarsi più alte di quelle previste, rappresenterebbero un danno per l'ambiente e per chi ci vive.

SANDRO BIASOTTI. Quindi non c'è un pericolo maggiore per chi guida!

RICCARDO NENCINI, *Viceministro per le infrastrutture e i trasporti*. In questo caso, rappresentano sicuramente un danno. Non sappiamo, invece, come chiedeva l'onorevole Bordo, se la FIAT stia richiamando o meno dei veicoli. Non ne abbiamo contezza.

ARIANNA SPESSOTTO. Viceministro, le mie domande?

MAURIZIO VITELLI, *Direttore generale della Motorizzazione*. Onorevole, lei ha pedissequamente letto la lettera del procuratore Pignatone. Non ha fatto altro che riportare pezzi di denunce. Le risponderò pedissequamente a tutte le domande. In ogni caso, ho portato con me il VERT, dove sono riportati tutti i filtri antiparticolato presenti sul territorio europeo, compresi quelli omologati retrofit: le prove di durabilità sono state effettuate. Non è vero che non sono state fatte, tanto che nella risposta del Ministro Delrio al procuratore Pignatone ne è stata data evidenza. Comunque, glielo lascio. È un atto che trova sul sito. Le consiglio anche di andare a vedere il sito EPA.

ARIANNA SPESSOTTO. L'ho già fatto.

MAURIZIO VITELLI, *Direttore generale della Motorizzazione*. Se l'ha fatto, avrà visto che quello che risulta a lei, ossia che il filtro funziona come un tappo, non è vero.

ARIANNA SPESSOTTO. Non l'ho detto io, l'ha detto Pignatone.

MAURIZIO VITELLI, *Direttore generale della Motorizzazione*. Va bene, allora l'ha detto lui.

PRESIDENTE. Vorrei informare i colleghi che non replicheremo nelle stesse forme, ma d'intesa con la Commissione Ambiente e Attività produttive torneremo sul tema con un'ulteriore audizione da svolgersi con il Governo e altri soggetti, che stiamo programmando.

Ringrazio il Viceministro Nencini e il dottor Vitelli per il contributo che ci hanno offerto. Il tema è complesso, e per quanto ci riguarda niente affatto concluso. Il Parlamento continuerà a occuparsene. Proprio ieri, con i presidenti Epifani e Realacci abbiamo deciso di svolgere un'iniziativa congiunta.

Dichiaro conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 14.30.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. RENZO DICKMANN

---

*Licenziato per la stampa  
il 7 dicembre 2015.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

## ALLEGATO

**Documentazione depositata dalla deputata Arianna Spessotto.**

A titolo di componente la IX Commissione, ritengo opportuno portare all'attenzione della Commissione stessa i seguenti elementi, tratti dalla lettera che il Procuratore della Repubblica presso il Tribunale di Roma ha inviato ai Ministri dei Trasporti, della Salute e dell'Ambiente.

L'Ufficio del Procuratore della Repubblica presso il tribunale di Roma, sulla base di denunce spunte da Associazioni dei Consumatori e dalla titolare della DUKIC DEY DREAM s.r.l. (società produttrice di tecnologia alternativa ai F.A.P.) ha svolto una indagine avente ad oggetto la presunta illiceità delle procedure di omologa dei Filtri Anti Particolato da parte dei funzionari del Ministero dei Trasporti. Al di là del merito penalistico della vicenda, ha ritenuto di segnalare, nello spirito di una doverosa collaborazione istituzionale, alcuni aspetti critici della vicenda, segnalati dalla denunciante e confermati dalle indagini.

Il particolato è il prodotto della combustione dei motori delle autovetture ed è considerato l'inquinante di maggior impatto per l'atmosfera.

Nell'ambito della sua politica ambientale, con particolare riferimento alla qualità dell'aria, in data 21 maggio 2008 l'Unione europea ha emanato la direttiva n. 50/2008, recepita in Italia con la legge n. 155 del 2010, nella quale si dettano disposizioni volte a limitare la diffusione del particolato in atmosfera, distinguendo nettamente il PM 10 (quello più grosso) dal PM 2,5, più sottile e più pericoloso per la salute umana.

Al fine di assicurare il rispetto dei limiti massimi di concentrazione di particolato stabiliti dalla norma comunitaria all'epoca vigente il Ministero dei trasporti ha emanato, di concerto con il Ministero dell'ambiente ed il Ministero della salute, il regolamento n. 39 del 25 gennaio 2008 (disposizioni concernenti l'omologazione e la installazione di sistemi idonei alla riduzione della massa di particolato emesso da motori ad accensione spontanea destinata alla propulsione di veicoli) e l'analogo **regolamento n. 42 del 1° febbraio 2008** (per i veicoli appartenenti alle categorie MI e NI).

Le norme contenute nei suddetti regolamenti hanno costituito la base delle omologhe rilasciate negli anni successivi dal Ministero dei trasporti ai filtri antiparticolato (essenzialmente due prodotti: il FEELPURE della PIRELLI & C. Eco Technology e il RF-F1A della IVECO s.p.a.) da montare sulle vetture già in circolazione per ridurne le emissioni inquinanti.

In estrema sintesi, dalle indagini sono emersi i seguenti fatti rilevanti:

a) dal 2008 a oggi i F.A.P. costituiscono la tecnologia più diffusa, se non addirittura l'unica, in ambito europeo per la riduzione del particolato;

b) la normativa di settore, sopra indicata, è stata scritta chiaramente per consentire l'omologa di quel tipo di sistemi, per l'appunto i F.A.P., e si è rivelata insuscettibile di corretta applicazione a sistemi alternativi come quello presentato dalla DUKIC DEY



DREAM s.r.l., la cui procedura di omologa è rimasta in una situazione di stallo e ha determinato un lungo contenzioso amministrativo;

c) il rilascio delle omologhe dei F.A.P. è avvenuto per anni, e si ha modo di ritenere che avvenga ancora, senza alcuna verifica del corretto funzionamento dei suddetti sistemi nel lungo periodo. Sulla base delle norme dei citati regolamenti, infatti, la Direzione Generale per la Motorizzazione (organo di omologa) ha ritenuto che fosse sufficiente ai fini del rilascio delle omologhe una dichiarazione da parte del produttore del filtro inerente l'avvenuta esecuzione, o anche solo l'avvenuta programmazione, della *prove di durabilità* prescritte dai regolamenti. In buona sostanza, in relazione ai sistemi omologati e poi montanti sulle vetture in circolazione, il Ministero non ha effettuato alcun controllo sull'esito finale e sul concreto svolgimento delle suddette prove; non ha mai ricevuto né ha mai richiesto ai produttori la documentazione inerente la conclusione positiva della prove di durabilità. La denunciante ha più volte segnalato che, a costo di violare le norme del codice della strada, l'utenza arriva sovente a rimuovere i F.A.P. che, alla lunga, determinano un peggioramento delle prestazioni del motore;

d) sia la denunciante che le associazioni di consumatori hanno allegato pareri di tecnici ed esperti che evidenziano la estrema pericolosità dei F.A.P. per la qualità dell'aria e conseguentemente per la salute umana; si è posto infatti in evidenza che i F.A.P. funzionano sostanzialmente come *tappi* posti a valle del motore, bloccando l'uscita del particolato; in fase di *rigenerazione* del filtro, tuttavia, il particolato accumulato viene espulso previa combustione che, oltre ad immettere nell'aria altre sostanze nocive, determina la trasformazione del particolato in *nanoparticolato*, ossia polveri sottilissime non misurate dai dispositivi di monitoraggio in uso, ma ben più nocive per la salute umana del particolato di maggiori dimensioni;

e) secondo accreditati studi scientifici, il *nanoparticolato* viene respirato dall'uomo ed è in grado di determinare gravissime patologie;

f) il Ministero dell'ambiente, così come il Ministero della salute, dopo aver contribuito all'emanazione dei decreti interministeriali citati, non risultano aver mantenuto alcuna interlocuzione con il Ministero dei trasporti nella fase di concreta attuazione della normativa; non risultano aver avuto alcun ruolo nella concreta procedura di omologa, né nell'interpretazione della normativa di settore;

g) il funzionario del Ministero dell'ambiente (dottor Fabio ROMEO quale responsabile della Sezione Qualità dell'Aria e sezione Emissioni in Atmosfera presso il Ministero dell'ambiente), sentito in corso d'indagine, ha riferito di non avere alcuna conoscenza delle prassi applicative in tema di *procedure di durabilità* e di non avere notizia dell'esistenza, anche solo in fase di sperimentazione, di tecnologie alternative ai F.A.P.; di conoscere della esistenza di perplessità sul funzionamento dei F.A.P., smentite dai tecnici con cui entrò in contatto nel 2008;

h) non è emersa nel corso delle indagini l'esistenza, presso il Ministero dell'ambiente, di alcuno studio specifico relativo all'impatto concreto dei F.A.P. sulla qualità dell'aria e sulla salute umana.



PAGINA BIANCA

€ 1,00



\*17STC0013780\*