

COMMISSIONI RIUNITE
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI (VIII),
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI (IX)
E ATTIVITÀ PRODUTTIVE, COMMERCIO E TURISMO (X)

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

1.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 29 OTTOBRE 2015

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA X COMMISSIONE
GUGLIELMO EPIFANI

INDICE

| | PAG. | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Sulla pubblicità dei lavori: | | Benamati Gianluca (PD) | 9 |
| Epifani Guglielmo, <i>Presidente</i> | 3 | Bianchi Stella (PD) | 12 |
| Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sull'impatto della vicenda Volkswagen sulla filiera nazionale dell'automotive, sui consumatori e sull'ambiente (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento): | | Crippa Davide (M5S) | 12 |
| Epifani Guglielmo, <i>Presidente</i> ... | 3, 7, 10, 13, 15 | Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> | 3, 10, 13 |
| | | Realacci Ermete, <i>Presidente della VIII Commissione</i> | 13 |
| | | Spessotto Arianna (M5S) | 7 |
| | | Zaratti Filiberto (SEL) | 9, 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
DELLA X COMMISSIONE
GUGLIELMO EPIFANI

La seduta comincia alle 14.35.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso e la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sull'impatto della vicenda Volkswagen sulla filiera nazionale dell'automotive, sui consumatori e sull'ambiente.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sull'impatto della vicenda Volkswagen sulla filiera nazionale dell'automotive, sui consumatori e sull'ambiente.

Ricordo che, sul tema oggetto dell'audizione, abbiamo già recepito le osservazioni da parte di Confindustria, dell'Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche (ANFIA), di gran parte del mondo del consumerismo e del mondo ambientale, ed è riconosciuto da tutti che siamo in presenza di una visibile frode, un atto illecito e pesante compiuto da Volkswagen alle aziende con la stessa motorizzazione, che consiste non solo nel commettere un evidente illecito, ma anche nell'alterare la concorrenza, la leale com-

petizione, determinando conseguenze che non si limitano alla singola casa automobilistica. È emersa, inoltre, la preoccupazione soprattutto da parte degli industriali europei che si possa determinare una pressione in grado di avvantaggiare i competitori di altre parti del mondo. Ricordo, altresì, che ieri si è riunita a Bruxelles la Commissione incaricata di affrontare il tema del livello delle emissioni e delle modalità di risoluzione dei problemi emersi a causa della vicenda Volkswagen; sarebbe, quindi, utile conoscere l'opinione del ministro sulla soluzione che è stata individuata, anche in relazione alle problematiche ad essa conseguenti che versano sull'industria europea e sulle condizioni dell'ambiente e della sicurezza dei cittadini. Desidero anche ricordare che, nel corso delle audizioni svolte, è emersa con forza, soprattutto ad opera delle associazioni ambientali e del consumo, l'esigenza che l'Unione europea si doti di un'Agenzia autonoma in grado di promuovere il controllo dei fenomeni e degli apparati nel campo delle emissioni. Questo era anche il senso di una petizione approvata dal Parlamento europeo che va nella stessa direzione. Considerato che la gestione è affidata alle singole autorità nazionali e la decisione avviene a livello centrale, una Agenzia europea indipendente garantirebbe una saldatura tra i due elementi che governano il processo, che sarebbe, quindi, molto più rigorosa e univoca, anche nel rispetto dei diritti dell'ambiente e dei cittadini.

Do quindi la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Nel ringraziare i presidenti delle Commissioni per questa

audizione, rilevo che il mio intervento si focalizzerà soprattutto sugli aspetti più tecnici collegati alla competenza specifica del mio Ministero. È abbastanza chiaro, come ha detto già il Presidente Epifani, quale sia la portata della vicenda: siamo in presenza di una truffa senza precedenti ai danni dei consumatori, di un grave *vulnus* alla fiducia all'interno del mercato europeo e all'immagine che l'industria automobilistica europea aveva guadagnato in questi anni come industria innovativa, capace di produrre ricerca e di conquistare mercati. Siamo in presenza di una crisi vera; questo inganno è stato ammesso e riconosciuto. Siamo stati in costante contatto con il Ministro dei trasporti tedesco, con la Commissaria Violeta Bulc, e con gli altri Paesi membri della UE per avere informazioni dirette e immediate da parte delle autorità tedesche. Come avrete già avuto modo di conoscere, si tratta di un meccanismo di omologazione nazionale, che poi ha valore su tutto il territorio europeo: quindi il punto di riferimento per noi è la KBA tedesca e, ovviamente, il Ministero vigilante, che è il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tedesco. Il numero esatto dei veicoli non conformi, insieme a tutte le altre informazioni di ordine tecnico, deve essere comunicato dal costruttore Volkswagen all'autorità competente, la KBA tedesca, che ha provveduto a rilasciare la certificazione delle omologazioni dei veicoli in argomento. Il costruttore, all'atto di questa comunicazione, deve anche individuare tutte le possibili soluzioni e le azioni opportune al ripristino dei veicoli, a difesa della salute dei cittadini e dell'ambiente. Questo era il primo assunto che abbiamo concordato con il ministro dei trasporti tedesco in numerose occasioni, da ultimo al G7 di Francoforte, dove ne abbiamo discusso anche informalmente, così come nell'ultima riunione del Consiglio dei ministri dei trasporti in Lussemburgo. Il costruttore, pertanto, è tenuto a ripristinare i veicoli per renderli conformi alle norme comunitarie e, in questo contesto, alla direttiva sulle emissioni inquinanti. La Volkswagen Group ha comunicato che i veicoli circo-

lanti in Italia coinvolti risultano pari a 709.712, suddivisi tra i marchi Volkswagen, Audi, Seat e Skoda. Abbiamo chiesto ulteriori chiarimenti circa l'esatta individuazione dei telai e dei tipi di autoveicoli coinvolti. La Volkswagen ha comunicato che i proprietari dei veicoli non conformi saranno informati attraverso una campagna di richiamo e i loro veicoli saranno resi conformi alla norma sulle emissioni mediante le dovute azioni correttive che il costruttore dovrà mettere in opera attraverso interventi mirati. L'ente di omologazione tedesco, KBA, deve fornire puntuali risposte ufficiali su quanto è accaduto, anche al fine di consentire a tutte le autorità dell'Unione di adottare le necessarie misure e iniziative secondo il dettato normativo derivante dalla direttiva 2007/46/CE, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli. Ho ricevuto pochi giorni fa dal ministro dei trasporti tedesco un piano, che vi comunico in diretta perché ancora non è patrimonio esterno. La KBA ha ordinato a Volkswagen di rimuovere tutti i *device*, i sistemi illegali, e il 7 ottobre la Volkswagen ha mandato una *timetable*, un piano di azione per questi compiti, che è stata assunto dalla KBA, alla quale la Volkswagen è obbligata ad aderire. Tale piano consiste in questo: per i motori fino a 2.0 litri una soluzione per la correzione delle deficienze va individuata entro il 21 ottobre 2015, per i veicoli con 1.6 entro il 15 novembre 2015, per i veicoli con 1.2 entro il 30 novembre 2015. Abbiamo, quindi, una *timetable* di lavoro molto stringente per la Volkswagen. L'inizio dei richiami sarà all'avvio del 2016 e quindi ci sarà una puntuale applicazione delle prescrizioni che la KBA ha sanzionato a Volkswagen. Per quanto riguarda le prescrizioni relative alle emissioni, l'attuale riferimento legislativo è il Regolamento CE n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo l'emissione dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri, cioè Euro 5 ed Euro 6.

Esso stabilisce i limiti di emissione dei gas di scarico e la misurazione del consumo di carburante e di CO₂, norme sulla conformità in servizio, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo. Il citato regolamento indica le disposizioni generali, mentre le procedure di dettaglio sono raccolte nel regolamento attuativo n.692/2008 della Commissione europea del 18 luglio 2008. Si precisa che ogni tipo di veicolo nell'ambito delle prove di emissioni inquinanti è esaminato in laboratorio, su un banco a rulli dinamometrico, provvisto di un sistema che simula resistenza e inerzia incontrate dal veicolo su strada, sul quale vengono riprodotte a condizioni di esercizio standard. Vengono registrate non soltanto le emissioni di monossido di carbonio (CO), di idrocarburi (HC), di ossidi di azoto (NOx), ma anche le emissioni di particolato prodotto dai motori diesel. I limiti di emissione dettati dalle norme comunitarie per i singoli gas sono giunti alla fase Euro 6 (parliamo sempre di CO, HC, NOx particolato), 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 degli inquinanti rilevati (- 84 per cento, quindi una riduzione di più dell'80 per cento). Per i veicoli leggeri (stiamo sempre parlando di prove di emissione su banco a rulli) vi riporto alcuni dati significativi dai quali si evince la riduzione, a partire dalla categoria Euro 3, dal 2000, fino all'ultima categoria Euro 6, tanto che gli ossidi di azoto passano da 500 milligrammi a chilometro negli Euro 3 a 80 milligrammi a chilometro negli Euro 6, con una riduzione dell'80 per cento; per il monossido di carbonio da 640 a 500 tra Euro 3 ed Euro 6; per il particolato Euro 3 da 50 milligrammi negli Euro 3 a 4.5 milligrammi a Euro 6. Nonostante questa serie di regolamenti e di prescrizioni, sappiamo da tempo che l'attuale procedura di prova adottata all'inizio degli anni '90 non è adatta a rappresentare le reali emissioni

del veicolo su strada. Questo è il primo problema. La verifica delle emissioni, la *real driving emission*, durante la guida effettiva è l'unica misurazione che consente di simulare il grado degli inquinanti. Proprio perché anche prima di questo scandalo era stata evidenziata l'inadeguatezza dell'attuale sistema di prova, a livello internazionale era stato adottato un nuovo ciclo di prova, il World Light Duty Test Procedure (WLTP), che viene effettuato sempre in laboratorio e dura trenta minuti rispetto ai venti minuti dell'attuale test vigente. Durante questo nuovo test, il veicolo percorre poco più di 23 chilometri con tratte a bassa, media-alta ed elevata velocità, fino a 135 chilometri, quindi non più a velocità standard. È quindi un ciclo più dinamico, caratterizzato da maggiori accelerazioni, più aderente al comportamento medio che si riscontra su strada. Questo ciclo risponderà in maniera molto più aderente alle *real driving emission* e con ogni probabilità entrerà a far parte del sistema di omologazione dell'Unione europea a partire dal settembre 2017 (dovrà essere votato entro febbraio). Questo è quindi un capitolo che era già stato aperto, che aveva un suo percorso e che andrà a regime entro febbraio. L'Unione europea, al fine di porre un ulteriore freno all'emissione di taluni inquinanti, in particolare degli ossidi di azoto e del particolato, ha ritenuto opportuno studiare un'ulteriore procedura di prova, da applicare in sede di omologazione così come in sede di verifica di conformità sui veicoli in uso, che intende misurare le emissioni del veicolo nelle condizioni di guida reali su strada, la *real driving emission* (RDE). Questa 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 a bordo del veicolo (PEMS), cui farà seguito un analogo sistema per la misurazione del particolato. In pratica, il veicolo sarà guidato per circa 90-120 minuti lungo il percorso misto caratterizzato da tratte urbane, extraurbane, autostradali in condizioni di prova

definite, tipo *range* di temperatura tra 0 e 30 gradi in condizioni normali e poi fino a meno 7 e sino a 35 gradi, altitudine fino a 700 metri, verrà fatta una serie di test fino a una velocità massima di 145 chilometri orari e una serie di test per accertare le emissioni reali.

Venendo alla cronaca di questi giorni, sul protocollo di prova si è espresso favorevolmente, alla fine di maggio, il Comitato veicoli a motore della Commissione UE, per l'Italia rappresentato dal nostro Ministero. La procedura sarà in applicazione ai fini del monitoraggio a decorrere dal gennaio 2016, mentre a decorrere dal 1° settembre 2017 dovranno essere rispettati da parte delle case automobilistiche specifici fattori di conformità, che sono stati definiti a Bruxelles il 28 ottobre, nell'ambito del medesimo Comitato veicoli. I fattori di conformità esprimono la relazione tra l'emissione di gas di scarico nella guida su strada e i limiti di omologazione imposti dal regolamento del 2007, da rispettare cioè con il ciclo di prove in laboratorio. Un fattore di conformità pari a 1, che sarà in vigore dal 1° gennaio 2020, indica un veicolo le cui emissioni reali sono perfettamente allineate alle emissioni misurate sul banco a rulli: vi è, quindi, una coincidenza perfetta. Ovviamente, occorre tenere conto di tutti i fattori di incertezza della misurazione, legati al grado di precisione dello strumento: adesso stiamo ragionando di misurazioni non del tutto precise, quindi di un limite pari a 1: per il grado di precisione dello strumento del PEMS, che è in continua evoluzione, in questo momento il limite stabilito è pari a 1,5. La Commissione ha definito un fattore di conformità temporaneo pari a 2,1, applicabile in fase di omologazione dal settembre 2017 sino al 31 dicembre 2019, che tiene conto dei margini di miglioramento delle tecnologie dei motori *diesel* attualmente in produzione e conformi alle norme Euro 6.

L'Unione europea ha deciso, quindi, di adottare una nuova procedura, la *real driving emission*, che rappresenta una misurazione molto più efficace per il rispetto delle normative esistenti e la progressiva

convergenza dei valori di emissione reali con i valori di emissione misurati nelle prove in laboratorio: si è scelto in maniera definitiva, quindi, che la *real driving emission* sia lo strumento principale.

Abbiamo iniziato alcune azioni utili per consentire gli adempimenti in ordine ai controlli sui veicoli in esame e abbiamo chiesto alle associazioni dei costruttori dei veicoli nazionali ed esteri i dati riferiti ai parchi autoveicoli *diesel* Euro 5 giacenti, che è ancora possibile immatricolare dopo il 1° settembre 2015 nell'ambito della cosiddetta « procedura di fine serie ». Si è ipotizzato di iniziare con i *test* sui veicoli *diesel* Euro 5 dei differenti costruttori, perché è su questi che, come risulta dalle dichiarazioni di Volkswagen e di KBA, sarebbe stato impostato il doppio settaggio della centralina, che permette di capire se il veicolo sta facendo una prova su rulli o una prova diversa, ma successivamente le prove saranno estese ai veicoli *diesel* Euro 6.

È stata poi inviata una nota all'Agenzia Ecologia Prevenzione Ambiente (EPA) per chiedere informazioni dettagliate sul tipo di verifiche effettuate sui veicoli Volkswagen, che hanno permesso la rilevazione delle non conformità. Siamo in contatto con le autorità di altri Paesi, come quelle francesi, per capire quali modalità di prova ritengano più opportune: è stata dunque avviata una fase di confronto. Ovviamente, la questione fondamentale da risolvere è l'individuazione delle modalità di esecuzione delle prove, in modo da evidenziare alterazioni artificiali dei dati di emissione e, quindi, capire se la ripetizione di una prova a rulli, senza la possibilità di evidenziare la presenza dell'ipotizzato *software* nella centralina, non dia risultati falsati, per cui dobbiamo essere in grado di verificare la presenza delle centraline. È stata valutata, inoltre, la possibilità di utilizzare questa nuova strumentazione portatile, la PEMS (*Portable Monitoring Emission System*), di cui sono in possesso diversi laboratori sul territorio nazionale, per eseguire alcune comparazioni. Come ho detto prima, il

PEMS non misura il particolato, ma su tutti gli altri inquinanti l'obiettivo può essere raggiunto.

Rimane la questione relativa alla mancata omologazione dei dispositivi e delle modalità di prova su strada che, se non vi fosse conformità tra le emissioni registrate e i valori di omologazione, potrebbero essere contestate dai costruttori: dovremmo quindi effettuare prove su rulli per tutti quei veicoli che, nel corso delle prove su strada con PEMS, abbiano fatto registrare valori di emissione eccedenti rispetto a quelli di omologazione, per una percentuale superiore alle soglie di tolleranza che abbiamo definito.

Se notiamo che un veicolo ha emissioni alte, mentre sui rulli ha emissioni normali, è verosimile che questo veicolo abbia una centralina che gli consente di leggere in maniera intelligente la prova che stiamo effettuando. Abbiamo fatto un'accurata selezione dei veicoli da sottoporre a prova: il criterio è stato quello di selezionare i modelli in funzione della loro attinenza con l'universo di riferimento, cioè autoveicoli che montino motori *diesel* con cilindrata tra i 1.200 e i 2.220 centimetri cubici. Abbiamo adottato anche il criterio consistente nel verificare le tipologie di auto più frequenti in circolazione e i veicoli più diffusi, che eventualmente potranno contribuire all'inquinamento in maniera più pesante. Si faranno le prove sui veicoli equipaggiati con 21 famiglie di propulsori *diesel* Euro 5 (con 2-3 veicoli di prova, nuovi e usati, per ciascuna famiglia di motori) e si farà ricorso a laboratori certificati indipendenti in possesso di apparecchiatura PEMS.

Come vi hanno già riferito i rappresentanti di Confindustria e i consumatori, la componentistica auto è molto importante nella nostra filiera. La Germania è il nostro primo *partner* commerciale e, quindi, il 25 per cento delle vendite italiane all'estero va in Germania e siamo in costante contatto con la Camera di commercio italiana in Germania per poter gestire eventuali problemi.

I dati sull'osservatorio della filiera dicono che 1,5 miliardi di euro sono frutto

delle commesse per il gruppo Volkswagen, ma teniamo presente che la componentistica italiana si monta su quasi tutte le auto di tutto il mondo, escluse le auto giapponesi. Se quindi il mercato virasse verso le auto italiane e se si comprassero più auto italiane di altro tipo, i freni della Brembo si monterebbero comunque sul 90 per cento delle auto circolanti: è molto difficile, quindi, quantificare l'impatto dell'eventuale mancata vendita delle auto Volkswagen sull'indotto italiano.

È chiaro che l'industria dell'*automotive* in Italia è ripartita ed è molto forte anche tecnologicamente, quindi è difficile valutare se possa subire danni o abbia capacità di adattamento così elevate da intercettare le commesse di altre case, sempre ammesso, cosa che la casa automobilistica Volkswagen continua a ritenere non veritiera, che vi sia un calo delle vendite della casa automobilistica. Su questo punto non riesco a essere preciso, perché credo che nessuno sia in grado di quantificare realmente quale sarà l'impatto.

Tutti i grandi marchi che fanno parte del gruppo tedesco (Ducati, Lamborghini) non dovrebbero subire conseguenze, ma sull'indotto le questioni devono essere osservate in maniera più dinamica.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro e do la parola ai colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ARIANNA SPESSOTTO. Grazie, presidente, grazie, ministro. In base a quanto abbiamo letto sulla stampa in queste ultime settimane, sembra che lo scandalo delle emissioni taroccate non sia limitato alla Volkswagen, ma sia allargato alle altre case automobilistiche o, meglio, a tutti i veicoli *diesel* che installano il filtro antiparticolato.

In particolare, mi sono allarmata di fronte alla lettera che il Procuratore Capo di Roma Pignatone ha spedito a lei, al ministro della salute e al ministro dell'ambiente, in cui, in base all'indagine che ha svolto, ha dichiarato che pareri tecnici ed esperti evidenziano l'estrema pericolosità

dei FAP per la qualità dell'aria e, conseguentemente, per la salute umana. Si è posto infatti in evidenza che i FAP 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 a immettere nell'aria altre sostanze nocive, determina una 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.

Sulla base di questa lettera vorrei porre una serie di domande al ministro. Perché, a seguito dell'emanazione dei regolamenti interministeriali del 2008, che sembrano « cuciti » per poter omologare solo determinati filtri prodotti da determinate ditte, il Ministero non si è preoccupato di verificare, attraverso una produzione di studi specifici, il concreto funzionamento dei filtri antiparticolato e il loro impatto sulla qualità dell'aria e sulla salute umana?

Sull'omologa dei filtri antiparticolato (FAP) il Ministero ha manifestato un comportamento contraddittorio, perché, inizialmente, l'ufficio preposto alle omologhe del Ministero dei trasporti ha dichiarato che le omologhe ai FAP vengono rilasciate dal MIT senza avere cognizione dell'esito positivo delle prove di durabilità dei filtri e senza verificare la permanenza delle prestazioni rilevate, dal momento che si considera sufficiente, ai fini del rilascio dell'omologa, la mera dichiarazione da parte del costruttore di effettuare le prove di durabilità.

In risposta a un'interrogazione parlamentare dell'onorevole Aracri, il Ministero dei trasporti ha invece affermato che la prova di durabilità è sempre obbligatoria, a prescindere dal fatto che il sistema funzioni per accumulo oppure a monte della combustione. Può il ministro chiarire una volta per tutte tale questione, ossia se la prova di durabilità debba essere fatta obbligatoriamente?

Sono stati effettuati studi o analisi specifici in merito all'efficacia e compati-

bilità dei filtri FAP che hanno ricevuto l'omologazione ministeriale con il rispetto dei limiti di massima concentrazione di particolato stabiliti dalla normativa comunitaria? Quali sono i sistemi di monitoraggio utilizzati per verificare il corretto funzionamento dei sistemi FAP nel lungo periodo?

Come intende procedere il Ministero dei trasporti riguardo al problema dei filtri antiparticolato, dato che, in base a quanto emerge dagli articoli di stampa di queste settimane, lei aveva espresso la volontà di intervenire sul problema, però poi non sono state compiute azioni come quelle del Ministro Lorenzin, che ha richiesto uno studio all'Istituto superiore di sanità? A chi il Ministero intende affidare gli studi, le analisi e le perizie che ha annunciato di voler fare?

Il Ministero dei trasporti è al corrente che spesso i filtri antiparticolato vengono manomessi e bypassati sulle autovetture per ottenere minori consumi e richiedere minore manutenzione, ad esempio bucadoli, come si rileva anche in un servizio della trasmissione *Report* e da altri servizi che girano in rete, che testimoniano come le officine suggeriscano ai loro clienti di bucare il filtro per far funzionare il veicolo? Questa è una cosa che succede ed è testimoniata da un servizio della trasmissione *Report* su Rai 3.

La posizione dell'Italia si sta orientando più verso le prove su strada o su banco? Non vorremmo infatti che l'Italia stesse spingendo più sulle prove su banco perché, essendo presenti in Italia molti veicoli *diesel*, le prove su strada non li farebbero rientrare nei parametri di emissione.

In attesa della revisione della normativa europea, il Governo italiano ha in programma di realizzare, magari partendo dal 1° gennaio 2016, senza aspettare la revisione della normativa europea, un sistema di etichettatura aggiuntivo, che garantisca che i veicoli sono stati sottoposti a cicli di prova con il sistema WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure*), come proposto anche da Legambiente nell'audizione di lunedì scorso

in Commissione attività produttive? Quali interventi verranno realizzati da Volkswagen sui veicoli richiamati, oltre alla rimozione del *software* incriminato?

GIANLUCA BENAMATI. Io mi concentrerei sulle questioni riguardanti la Volkswagen, oggetto dell'audizione odierna, anche perché mi pare che il ministro abbia fornito indicazioni di un certo rilievo per gli utenti italiani, che sono stati coinvolti per avere acquistato questi veicoli e che lo saranno per il recupero della loro situazione.

Chiedo alcuni chiarimenti, nonostante la relazione molto ampia, perché non vi siano equivoci rispetto ai molti concittadini interessati a questo problema. Il ministro ha espresso con chiarezza che si tratta, più che di un processo a una tecnologia, di un processo a una frode in commercio, che appare ormai chiara e conclamata, perché la dimensione della questione è legata ad alcuni accorgimenti necessari per impedire che sulle tecnologie di prova attualmente esistenti si rivelassero risultati non confacenti agli *standard*.

C'è, quindi, un primo tema che è stato già sollevato nelle audizioni dei consumatori e delle associazioni di categoria dei costruttori e di Confindustria, ossia se il nostro Governo condivide l'idea di perseguire nella chiarificazione dei livelli di emissione per il futuro, lasciando allo sviluppo tecnologico la definizione delle risposte migliori per perseguirlo. Ciò non vuol dire che con la ricerca e lo sviluppo non si debbano perseguire anche quelle tecnologie (parliamo spesso dell'elettrico) che in futuro saranno sicuramente un *asset*, ma questa è una scelta strategica che ha un grande impatto industriale. Abbiamo discusso e valutato tale aspetto, ma ci sembra importante conoscere l'opinione del Governo.

Oggi il Ministro ci ha fornito numeri importanti, evidenziando come poco meno di 710.000 concittadini abbiano questo problema, essendo più di 709.000 i veicoli coinvolti. Se questo è il numero che finalmente abbiamo da fonte autorevole e sicura, nel coordinamento degli enti di

motorizzazione e dei Governi all'interno delle regole della Commissione, parte un piano di richiamo e di recupero, in base al quale nel 2016, con gli scaglioni citati dal ministro da ottobre al 30 novembre, a partire da gennaio vi sarà un richiamo di tutti questi veicoli, a seconda della loro cilindrata. Siccome le persone che possiedono questi veicoli attendono risposte, mi pare che si tratti di un dato importante. I costi da sostenere per tale operazione di reintegro dovranno essere a carico del soggetto produttore della macchina in tutti i suoi diversi marchi. Trattandosi di un elemento importantissimo, questa chiarificazione è la seconda domanda che rivolgo al ministro.

L'ultimo punto riguarda una questione che lascia l'amaro in bocca, perché abbiamo appreso dai giornali (in proposito, abbiamo presentato anche un'interrogazione in Commissione) che il gruppo Volkswagen ha partecipato tramite la Consip alla fornitura di autoveicoli allo Stato italiano e alle forze di polizia ed è in corso l'acquisizione di circa 4.000 veicoli per le forze di sicurezza del nostro Paese. La gara è stata vinta con un modesto scarto economico dalla Seat e non dall'Alfa Romeo, quindi vorrei sapere se il Governo stia valutando le implicazioni, visto che la stampa ha dato grande risalto a tale questione, in quanto si passa dalla frode in commercio alla frode verso lo Stato su cui sono state avviate alcune inchieste.

FILIBERTO ZARATTI. Come affermava precedentemente il collega, mi pare acclarato che ci troviamo di fronte a un caso di frode molto grave, che riguarda i cittadini e la salute del nostro Paese. Da questo punto di vista, non ho compreso quali siano le sanzioni per il passato.

Abbiamo infatti circa 800.000 vetture che circolano nel nostro Paese senza rispettare i limiti delle emissioni, come ormai evidenziato in una sorta di autodenuncia della Volkswagen stessa: vorrei quindi capire quali sanzioni verranno comminate all'azienda che ha frodato non soltanto il Paese, ma anche i cittadini italiani, perché, in quanto cliente Volkswa-

gen, ho acquistato una vettura pagando una cifra proporzionata al fatto che questa rispettasse i limiti previsti dalla legge, quindi ho subito personalmente un danno.

Vorrei capire quali sanzioni verranno comminate alla Volkswagen, visto che la frode è stata acclarata e riconosciuta dall'azienda: penso che questo sia un elemento importante che richiede una risposta urgente. Il piano di richiamo delle 800.000 vetture che tempi ha? Sappiamo infatti che queste vetture continuano a circolare e a sfiorare i limiti consentiti: è necessario che il problema venga risolto quanto prima.

Dovremo cercare di utilizzare sistemi di controllo: ho ascoltato le considerazioni del Ministro, ne condivido molte e spero che possano essere realizzate quanto prima, ma avremmo bisogno di un sistema di maggiore difesa. Si parlava di un'Agenzia europea indipendente per il controllo, ma dovremmo utilizzare anche gli strumenti che abbiamo a disposizione, quali le nostre agenzie ambientali. Perché non dotarle di strumenti che possano permettere controlli a campione sulle vetture circolanti, in modo da garantire la sicurezza per il cittadino e far sì che il costruttore sappia che qualunque vettura in circolazione può essere soggetta alla campionatura delle agenzie ambientali per un controllo su strada? Questo aiuterebbe a fare chiarezza nel mercato.

Sul problema delle emissioni delle vetture, che rimangono la principale causa di inquinamento delle nostre città, il collega Benamati evidenziava l'importanza della mobilità elettrica e dell'innovazione tecnologica, ma occorre una seria politica di incentivo, da parte non solo del nostro Governo, ma dell'Unione europea, in merito alla produzione e al sostegno della ricerca nel settore, ancora troppo limitati.

Vorrei capire, infine, come si modifichi il mercato internazionale dell'automobile in ragione di questa perdita di credibilità della locomotiva trainante del mercato automobilistico europeo e mondiale, e quali siano le possibili ricadute sul sistema industriale tedesco e quindi europeo.

Una piccola curiosità: acquistiamo 4.000 vetture Volkswagen per le nostre forze dell'ordine, perché giustamente bandiamo gare europee per le autovetture che servono. Perché, però, la Francia ha soltanto automobili francesi e la Germania soltanto automobili tedesche e non fanno gare internazionali? Forse c'è qualcosa che dovremmo correggere, perché non mi è chiaro.

PRESIDENTE. Do ora la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, per la replica.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Potrei cavarmela con una battuta su quest'ultimo punto, dicendo che i francesi fanno le gare meglio di noi, sono più capaci di farle, però è una battuta.

L'onorevole Spessotto ha sollevato diverse questioni, ad alcune ho già risposto, quindi probabilmente le domande sono state fatte prima del mio intervento. Abbiamo già detto che scegliamo in maniera definitiva le prove su strada come orizzonte pieno e attendibile e che per i periodi transitori il Governo italiano sceglie di stare dentro le decisioni dell'Unione europea, che ha scelto un comportamento uniforme, votato a maggioranza due giorni fa, che permette all'industria di adeguarsi a queste regole più stringenti.

Si fa una scelta di forte avanzamento, perché quanto diceva l'onorevole Zaratti purtroppo è vero: abbiamo osservato negli ultimi tempi un incremento delle emissioni a causa del traffico veicolare. Mentre sul resto delle questioni stiamo andando meglio, su questo punto i risultati stanno andando peggio.

Per questo è così importante una politica decisa di trasferimento delle merci su ferro, di investimento sui sistemi metropolitani urbani, quindi che si completino i sistemi metropolitani di trasporto. L'altro giorno sono stato a Milano, dove la Metro 5 porta 130 mila passeggeri al giorno, un'enormità (non so quanto porti tutto il sistema delle Frece in Italia, ma penso meno di una sola metropolitana),

quindi abbiamo bisogno di fare investimenti molto forti perché, nel momento in cui c'è l'offerta, la domanda si adegua, tanto che Milano è una delle poche città che è riuscita a diminuire il numero di auto per abitante.

Credo che il Governo abbia fatto la sua parte insieme ad altri Paesi per convincere tutti ad approvare lo spazio ferroviario unico e quindi a effettuare questa scelta del ferro come scelta strategica, laddove il ferro deve diventare la nostra nuova religione sul trasporto, perché altrimenti sarà difficile raggiungere quello di cui stiamo discutendo oggi se non si trovano differenti modalità di trasporto, in particolare urbano.

Questo è un tema politico strategico, quindi abbiamo scelto di fare una cosa più stringente, ancora superiore a quella che avevamo scelto con l'ONU delle prove in laboratorio, ma più complessa e stringente, e non dubitiamo di dover proseguire su questa strada insieme a tutti i Paesi dell'Unione europea, perché è giusto che ci siano politiche europee su questi temi.

Il ciclo WLTP potrà entrare a far parte del sistema di omologazione a partire da settembre 2017 e quindi deve essere approvato entro febbraio. Avevamo già risposto con un'interrogazione parlamentare, ma sul tema dei filtri antiparticolato ribadiamo che questi si sono rivelati efficaci nell'abbattimento del particolato e l'iniziativa che abbiamo assunto insieme al Ministro Lorenzin di fare ulteriori verifiche mira a capire meglio. Noi stiamo dentro sistemi di omologazione internazionali, quindi i filtri hanno svolto una funzione, ma se ci sono comportamenti anomali di consumatori o concessionari che suggeriscono di forare i filtri antiparticolato, sono comportamenti che non riusciamo a prevedere.

La durabilità: tutti i filtri omologati in Italia e in Europa sono stati testati in termini di durabilità dall'Istituto svizzero che si occupa della qualità dell'aria, il VERT, quindi le prove di durabilità sono state fatte su un ciclo di 2 mila ore di accumulo. Si tratta di una procedura standard per ratificare questi tipi di filtri e di

veicoli, quindi devo confermare che la prova di durabilità va fatta, è stata fatta ed è certificata da questo istituto svizzero.

Ho risposto al Procuratore Pignatone che siamo assolutamente pronti a collaborare. Sono frutto di questa collaborazione anche le azioni realizzate con il Ministro Lorenzin. La mia risposta è disponibile, non l'ho portata oggi con me perché non era oggetto dell'audizione, ma gliela farò avere perché non ho niente da nascondere, così come ovviamente il Procuratore Pignatone non ha formulato alcuna accusa, ma ha semplicemente sottolineato la necessità di verificare al meglio, sollecitazione che accogliamo volentieri, perché si è pensato di agire al meglio ma non essendo manichei, quindi non ritenendo di avere la verità in tasca su nulla, proviamo volentieri a migliorarci. L'onorevole Benamati chiedeva chiarimenti sul programma, su cui sono stato troppo sbrigativo e quindi forse ho creato un equivoco di cui mi scuso. Le date che ho citato sono date in cui va identificata la soluzione, però la verifica vera e propria avverrà nel corso del 2016. Si identifica quindi una soluzione per ogni tipologia di motore e poi nel 2016 partiranno i richiami. Ovviamente dovremo includere i veicoli di Stato nelle verifiche a campione che vogliamo fare. Come diceva l'onorevole Zaratti, si possono trovare anche ulteriori collaborazioni sui campioni a controllo, è ovvio che facciamo le verifiche con i laboratori certificati che hanno questo tipo di *expertise* che non sono molto diffuse, perché stiamo parlando di un tipo di applicazioni innovative. Cerchiamo di non dare a questo tipo di misurazione un carattere salvifico, perché siamo in una fase in cui dobbiamo capire i limiti del PEMS, di questa tecnologia applicata alle emissioni reali, però è un suggerimento che accolgo volentieri.

I veicoli sono 710 mila, non 800 mila (non aumentiamo il numero con altre 100 mila ansie!). Lei pone una questione molto importante: cosa succede a causa di questa frode? Noi pensiamo che in questi casi si possa applicare l'articolo 77 del Codice della strada, che prevede sanzioni

pecuniarie per chi commercializzi veicoli non coperti da omologazione adeguata. L'articolo 77 prevede dagli 800 ai 3 mila euro per ogni veicolo commercializzato, quindi le sanzioni esistono e vedremo come possano essere applicate. Sconsiglierei comunque di fare qualsiasi conteggio prima della verifica, però sono previste sanzioni.

STELLA BIANCHI. Condivido pienamente l'attenzione del ministro Delrio allo sviluppo della mobilità su ferro nelle grandi città ma, poiché abbiamo di fronte un caso in cui i test sulle emissioni possono essere manipolati, abbiamo chiaro il quadro di società automobilistiche che nell'intento di rispettare quanto promesso ai consumatori sono in condizione di offrire un prodotto che non rispetta pienamente quanto descritto, e lei stesso, ministro, accennava agli errori inevitabili in ogni attività umana. Contemporaneamente sappiamo che dai veicoli deriva la maggiore fonte di inquinamento nelle nostre città e che il livello delle emissioni è uno dei fattori di pericolo per la collettività, quindi mi chiedo se questa non possa essere un'occasione per fare tutti gli investimenti sulla mobilità nelle grandi città, ma anche per spingere su una mobilità diversa, sulle auto elettriche, sull'ibrido. L'Italia è davvero il grande assente in questo mercato sia nelle società automobilistiche italiane, sia nell'installazione delle infrastrutture necessarie per consentire ai cittadini di scegliere questa opzione.

DAVIDE CRIPPA. Le domande poste dai colleghi mi hanno suscitato alcune curiosità. Riferendomi alla domanda del collega Benamati sull'appalto Consip mi viene un dubbio: nel momento in cui stiamo parlando della messa in circolazione di un prodotto non conforme al Codice della strada, se c'è una gara pubblica e sono stati stabiliti dei requisiti di partecipazione che immagino siano non avere emissioni superiori a un tot e quindi essere certificati Euro 5 ed Euro 6, c'è il rischio che il secondo classificato avanzi delle legittime pretese, sostenendo che

quella gara era viziata, e quindi ci troviamo a dover restituire le macchine a Seat e prendere quelle di Alfa Romeo? Le abbiamo già pagate tutte oppure si può pensare di fermare l'acquisto di quei veicoli e di dirottarlo verso il secondo classificato, per avere un prodotto conforme a quanto stabilito dal bando? Concordo infatti sul discorso delle sanzioni del Codice della strada, però questa è una questione di diritto commerciale, in quanto ho aperto le porte a una procedura negoziata di gara chiedendo che questo telefonino fosse rosso ma, se si rivela nero, chi me lo offriva rosso a un prezzo un po' più alto può sempre lamentarsi, quindi vorrei capire se il Ministero si sta ponendo degli interrogativi su questo punto.

Concordo con la sua visione, però purtroppo mi sembra in contrasto con le normative volte a promuovere la mobilità collettiva e quindi a spostare verso una mobilità alternativa, trasferita principalmente sul vettore elettrico, quindi in questo caso su rotaia. Al contrario, mi risulta che tutte le agenzie dei trasporti stanno facendo bandi per l'acquisizione di autobus Euro 5 ed Euro 6 a gasolio? Se il Ministero ha adottato delle chiare linee di indirizzo, forse dovremmo cercare di renderle operative anche per quanto concerne le società di trasporti, in maniera tale da fare un'unica politica e non fare una politica a livello nazionale ma andando sempre sull'acquisto di autobus a gasolio senza alcuna iniziativa alternativa.

Concordo con la collega Bianchi riferendomi al fatto che nel Gran Premio di vetture di Formula 1 solo elettriche non c'è un team italiano. Questo fotografa il nostro estremo ritardo su questa tipologia di sistema e come siamo lontani anni luce da una politica di trasporti trasferita su vettore elettrico.

Le ricordo che anche nel settore navale la Norvegia sta facendo un piano di trasporti elettrico, hanno realizzato dei traghetti sperimentali, e lì si sviluppa la ricerca, lì sono i piani sostanziali per rilanciare una politica dei trasporti diversa di un Paese. Noi stiamo ancora discutendo

se installare i filtri per l'abbassamento dei quantitativi di zolfo ai camini delle nostre navi.

Credo che la politica dovrebbe dare degli indirizzi più concreti, mentre purtroppo troviamo nei bandi e in qualsiasi azione politica concreta una distanza abissale da questa impostazione.

ERMETE REALACCI, *presidente della VIII Commissione*. Credo che l'elettrico sia figlio del metano. Solo due cose: un occhio particolare al particolato, perché il fronte critico dei diesel in Europa è il particolato, cioè sono le polveri sottili, è lì che il diesel più facilmente scappa di mano e produce un forte inquinamento delle città. Non sono riuscito a capire se il meccanismo adoperato incidesse anche sulla valutazione, perché il diesel si starà con grande facilità, è la delicatezza di quel motore, soprattutto quando è molto sfruttato. Il particolato è un fronte critico enorme per le nostre città, l'OMS stima che muoiano 30 mila persone all'anno per le polveri sottili soltanto nel nostro Paese, quindi bisogna porre attenzione a questo ciclo.

Torno a una questione che ha sottolineato all'inizio anche il Presidente Epifani e che è venuta fuori carsicamente nel corso di queste audizioni: la richiesta forte di un punto di coordinamento europeo dal punto di vista dei controlli. È vero che gli standard vengono fissati insieme, ma l'Italia può farsi protagonista della richiesta che questa occasione serva per fare un'Agenzia europea su questi temi e che ci sia un'autorità unica europea, in modo da assicurare i cittadini? Anche in America si è arrivati alla Volkswagen attraverso un percorso non lineare, perché è stata un'associazione privata che si occupava di verifiche che alla fine ha attivato l'EPA, che quando si muove ha una forte credibilità. Forse sarebbe opportuno fare questo passaggio sull'Europa per dare una risposta ai problemi che sono emersi.

FILIBERTO ZARATTI. Anche a seguito di quanto diceva il collega Crippa, mi domando se i contratti dello Stato con una società che froda rimangano in essere.

PRESIDENTE. Ritorna il tema delle forniture. Il problema è chiaro ed è chiara anche la delicatezza della soluzione del problema. Lascio la parola al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, per la replica.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Avete posto problemi di ordine strategico e politico generale. Come sottolineava l'onorevole Bianchi, la nostra industria italiana non è in una posizione di grande innovazione, di grande avanzamento, mentre l'industria tedesca sta investendo moltissimo sulla parte elettrica come anche la stessa Volkswagen, e la prospettiva delle case automobilistiche è ridurre la produzione dei veicoli classici.

Anch'io penso che la prospettiva sia quella e che bisognerà essere competitivi a livello europeo su questo tipo di sviluppo che include la ricerca sulle batterie, sui sistemi di accumulo, sulla ricarica rapida. Come sapete, pochi mesi fa abbiamo approvato il Piano nazionale per la ricarica elettrica, però c'è un certo ritardo sull'innovazione nell'industria italiana, quindi le vostre sollecitazioni in questa direzione sono da me assolutamente condivise. Non condivido però il fatto che stiamo andando da un'altra parte.

Nella legge di stabilità abbiamo fatto introdurre, su proposta del Ministero delle infrastrutture, il tema della *rolling stock company*, una compagnia nazionale che possa procedere all'acquisto centralizzato di materiale rotabile e di materiale innovativo di trasporto urbano, quindi motrici e autobus, non abbiamo ancora terminato l'istruttoria tecnica che è piuttosto complessa, abbiamo chiesto alla Commissaria e all'ultimo Consiglio dei Ministri dei trasporti ha accolto la nostra proposta di inserire il tema delle *rolling stock company* nella discussione del Quarto pacchetto ferroviario, perché con queste compagnie potremmo bypassare le difficoltà di comuni e regioni.

Vorrei ricordare che esistono delle competenze attribuite dalla Costituzione, quindi il trasporto pubblico locale è competenza regionale e non posso imporre di fare le gare in un certo modo, però possiamo attribuire principi di premialità a coloro che acquistano oppure, in maniera più innovativa e di impatto, realizzare una centrale di acquisto, di committenza con fondi vari (da Cassa depositi e prestiti e altri) che acquistino grandi quantità di materiale rotabile innovativo e di autobus, così da avere un impatto immediato sulla vita delle città.

Questo consentirebbe di fare le gare con più facilità, cioè di fare le gare per la gestione del servizio, senza inserire tutto il tema del materiale rotabile che diventa molto complicato. Questo migliorerebbe drasticamente il sistema del trasporto pubblico locale italiano, se riuscissimo ad avere immediatamente mezzi a disposizione degli enti locali e delle regioni.

Molte regioni non acquistano materiale rotabile, il Lazio ha fatto un grande lavoro con il suo contratto di programma con Trenitalia, perché ha previsto il rinnovo del materiale rotabile nei prossimi anni e già adesso ha sostituito 30 carrozze treno.

Tutte le regioni che seguono questo modello ce la fanno, ma abbiamo 6-7 regioni che non hanno attivato il contratto di programma, ovviamente molte nel Mezzogiorno e quindi piove sul bagnato, perché non ci sono i soldi per il rinnovo del contratto e non ci sono mezzi nuovi.

Succede quindi che l'Ente Autonomo Volturno, che 5 anni fa trasportava 40 milioni di passeggeri, oggi ne trasporti poco più di 20, quindi siamo di fronte a un crollo verticale della capacità nel trasporto pubblico locale. Non è vero che ci siamo dimenticati di questa tematica, anzi la introduciamo come una novità, peraltro unici in Europa a gettare il cuore oltre l'ostacolo.

La seconda questione che ho sollevato a tutti i porti italiani è quella dei *green*

ports, perché vogliamo che i porti italiani (ci saranno presto delle presentazioni di 2-3 porti in cui faremo questa sperimentazione) virino verso una dimensione sostenibile, quindi siamo d'accordo.

Le macchine Seat sono omologate dalla Spagna, quindi hanno un altro meccanismo di omologazione, alcune di queste sono Euro 6, quindi non sappiamo se siano implicate in questo meccanismo. Oggi non mi sento di dire come verrà sviluppato questo argomento, dobbiamo valutare molte cose, non è detto che sia stato messo nero su bianco che dovessero essere rosse e poi sono verdi (bisogna vedere i termini contrattuali), quindi ci sono delle delicate questioni che concernono le ipotesi di rescissione del contratto che vanno verificate.

Da ultimo la questione che ricordava con efficacia il Presidente Realacci: da medico sono molto preoccupato, più che per l'NOx, del tema del microparticolato ed è per questo che con il Ministro Lorenzin, l'Istituto superiore di sanità e il procuratore crediamo che questa cosa non vada affatto sottovalutata, anche se le prove effettuate su questi filtri evidenziavano il trattenimento delle micro particelle, però questo è il tema serio, quindi faremo un focus particolare su questo tipo di emissioni.

Per quanto riguarda un'agenzia europea, stante che l'Europa non è molto brillante nel coordinarsi sulle politiche di controllo, nel nuovo regolamento quadro ci sarà una sorveglianza centrale rafforzata sull'omologazione dei veicoli, quindi c'è già una misura che non è proprio un'agenzia, ma è un sistema di sorveglianza rafforzato all'interno dell'Unione, quindi un primo passo in questa direzione, ma siamo assolutamente favorevoli al fatto che vi siano sempre più organismi sovranazionali.

Questi però non devono disattendere a un principio sacrosanto: se l'Europa è uno spazio unico, un cielo unico (dovremo approvare anche la direttiva « cielo unico » dopo aver approvato quella sullo spazio

unico ferroviario), se l'Europa riconosce agli Stati membri la fiducia, nel senso che tu omologhi e la tua omologa vale per tutti, questo è un fatto positivo, non negativo.

Ritengo infatti positivo che ci fidiamo e che ci riserviamo di controllare a campione. Questo sistema ha quindi una sua virtuosità di fiducia e di rispetto verso tutte le agenzie europee.

PRESIDENTE. Nel ringraziare il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti,

Graziano Delrio, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.45.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 22 dicembre 2015.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

€ 1,00



17STC0013980