

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

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

2.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 FEBBRAIO 2017

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Benamati Gianluca (PD)	9, 15
Meta Michele Pompeo, <i>Presidente</i>	2	Bombassei Alberto (CI)	12
Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle questioni relative all'efficacia del sistema di controllo sui livelli di emissioni dei veicoli, sulle eventuali ricadute sul settore automobilistico e l'ambiente (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Crippa Davide (M5S)	11, 16
Meta Michele Pompeo, <i>presidente</i>	2, 7, 8, 9, 14, 16	Delrio Graziano, <i>Ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i>	2, 7, 8, 14, 15, 16
		Realacci Ermete, <i>presidente della VIII Commissione</i>	13
		Spessotto Arianna (M5S)	9, 14
		Zaratti Filiberto (SI-SEL)	10

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-Centristi per l'Italia: AP-NCD-CpI; Sinistra Italiana-Sinistra Ecologia Libertà: SI-SEL; Lega Nord e Autonomie - Lega dei Popoli - Noi con Salvini: (LNA); Scelta civica-ALA per la costituente libera e popolare-MAIE: SC-ALA CLP-MAIE; Civici e Innovatori: (CI); Democrazia Solidale-Centro Democratico: (DeS-CD); Fratelli d'Italia-Alleanza Nazionale: (FdI-AN); Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-Partito Socialista Italiano (PSI) - Liberali per l'Italia (PLI): Misto-PSI-PLI; Misto-Alternativa Libera-Possibile: Misto-AL-P; Misto-Conservatori e Riformisti: Misto-CR; Misto-USEI-IDEA (Unione Sudamericana Emigrati Italiani): Misto-USEI-IDEA; Misto-FARE! - Pri: Misto-FARE! - Pri; Misto-UDC: Misto-UDC.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
MICHELE POMPEO META

La seduta comincia alle 14.05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle questioni relative all'efficacia del sistema di controllo sui livelli di emissioni dei veicoli, sulle eventuali ricadute sul settore automobilistico e l'ambiente.

PRESIDENTE. Siamo in attesa che ci raggiunga il presidente Realacci, che voglio ringraziare, insieme a Guglielmo Epifani, presidente della Commissione X, per aver condiviso e sostenuto attivamente l'esigenza di avere in audizione il Ministro Delrio.

L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Graziano Delrio, sulle questioni relative all'efficacia del sistema di controllo sui livelli di emissioni dei veicoli, sulle eventuali ricadute sul settore automobilistico e l'ambiente.

In queste settimane, abbiamo seguito anche le vicende internazionali, i rapporti tra Stati, il dibattito che si è scatenato anche negli Stati Uniti d'America e le iniziative in sede di Commissione europea. Mi

pare che il Viceministro Nencini abbia già rappresentato il punto di vista italiano presso il Parlamento europeo, portando tutte le ragioni che oggi qui, credo, il ministro ci illustrerà durante l'audizione.

Siamo tre commissioni congiunte e il tema è molto sentito. Segnalo che il Ministro Delrio alle 15.20 dovrà essere in Aula per lo svolgimento di attività legate a interrogazioni e *question time*.

Possiamo regolare i nostri lavori come sempre, innanzitutto garantendo un intervento a ciascun gruppo; qualora restasse tempo a disposizione procederemo con un altro giro di interventi.

Ministro, se lei è d'accordo, le darei la parola per lo svolgimento della relazione.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vorrei ringraziare i presidenti delle Commissioni VIII, IX e X per questa audizione che fa seguito a quella del 29 ottobre 2015 e che mi consente di fornire un aggiornamento sulle attività poste in essere dal mio dicastero nel settore del controllo delle emissioni inquinanti dei veicoli. Come sapete, è un tema sul quale l'attenzione è altissima da parte del Governo. È stato anche oggetto di numerosi dibattiti con altre autorità nazionali.

La recente emergenza *smog* che ha coinvolto le città italiane ha reso evidente, una volta di più, la gravità e l'importanza di affrontare il tema delle emissioni atmosferiche. Ribadisco qui, in questa Commissione, presidente, come ho già fatto altre volte, che per noi il tema delle emissioni automobilistiche è un pezzo di una strategia complessiva e, come lei sa, abbiamo messo in campo la misura degli ecobonus.

Sapete che le emissioni dipendono, sostanzialmente, da tre grandi macroaree: edilizia, industria e trasporti. Il ragionamento che facciamo fa parte di una stra-

tegia complessiva che abbiamo voluto intraprendere con delle direttrici molto chiare, e cioè agendo sulle tre variabili che determinano il tema dell'inquinamento: la parte abitativa, quella industriale e quella trasportistica.

Sulla parte abitativa, per quanto ci riguarda, come sapete, sono stati rinnovati gli incentivi ecobonus che stanno avendo un certo successo e una certa rilevanza, anche in termini economici: quest'anno raggiungeremo, si presume, la cifra di 30 miliardi. Quindi anche dal punto di vista delle attività economiche è assolutamente importante.

Per quanto riguarda la parte trasportistica, abbiamo agito su due principali variabili, che il Parlamento ha approvato su proposta del Governo: la prima è quella di fornire un piano di ristrutturazione e di riqualificazione del parco autobus italiano, che consta di circa 55.000 veicoli, di cui almeno 10.000 sono Euro 0 ed Euro 1, quindi altamente inquinanti; abbiamo messo a disposizione, per i prossimi 18 anni, 4 miliardi 400 milioni di euro, a cui si aggiunge un cofinanziamento delle aziende di trasporto pubblico, che potrà portare fino a 7 miliardi, che significa che potremo cambiare 2.500 autobus all'anno, e così provvedere al rinnovo quasi totale del parco autobus italiano. È la prima volta, nella storia di questo Paese, che si avvia un processo di questo tipo.

Inoltre, abbiamo finanziato un nuovo piano di potenziamento dei sistemi metropolitani con 1 miliardo e 300 milioni, come sapete. Abbiamo finanziato le misure dell'ecobonus e del marebonus, misure che mirano a spostare il traffico merci dalla strada al ferro, con l'obiettivo di raggiungere il 50 per cento nei prossimi cinque anni, il 10 per cento all'anno, di spostamento del traffico merci.

Anche i primi risultati di questo tipo di politica sono stati positivi. In questo 2016, abbiamo avuto un incremento del trasporto cargo ferroviario — i dati non sono ancora ufficiali — per cui abbiamo finalmente sfondato il muro dei 10 milioni di TEU nei porti e abbiamo sfondato il muro degli 11 milioni di passeggeri per quanto riguarda il trasporto passeggeri nei porti.

Credo che ci siano degli elementi che dicono che l'approccio deve essere complessivo: ovviamente, tutto questo non toglie che bisogna affrontare anche il tema del trasporto e delle emissioni di tipo automobilistico.

A seguito del « *diesel gate* » del settembre 2015, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha avviato, dal gennaio 2016, una campagna di verifica sulle emissioni dei veicoli e, in particolare, su quelli rispondenti ai requisiti Euro 5b previsti dal regolamento CE n. 715 del 2007.

La campagna di prove è stata effettuata sulla base di una convenzione stipulata con l'Istituto Motori del CNR di Napoli, sotto la supervisione del Centro prove autoveicoli di Napoli e del Centro prove autoveicoli di Torino, entrambi organismi del ministero. È stata trasmessa, a luglio 2016, alla Commissione europea e alla Commissione EMIS del Parlamento europeo una prima versione del rapporto di prove condotte dal MIT su 18 veicoli (17 modelli), diesel Euro 5b maggiormente rappresentativi del parco circolante in Italia (questi 17 modelli rappresentano circa il 70 per cento del relativo parco veicolare circolante).

Ovviamente queste verifiche fanno una fotografia sullo stato di fatto. Parallelamente, sono stati sottoposti a *test* 7 modelli del costruttore Volkswagen che, come sapete, fu all'origine del *diesel gate*, per i quali è in corso un'indagine giudiziaria da parte della procura di Verona.

Per riassumere il quadro complessivo, stiamo parlando di testare 25 veicoli, cioè 24 modelli, di cui però 7 — quindi una parte dei dati — è di competenza della procura di Verona e di cui oggi posso anticipare solo quanto consentito.

Il rapporto di prova sui 18 veicoli può considerarsi definitivo e se ne prevede a breve la pubblicazione della versione definitiva. Verrà completato anche con i risultati di alcune prove su veicoli di FIAT Chrysler (FCA), che al momento della pubblicazione del 27 luglio erano ancora in corso e che sono stati motivo di rilievi, in un secondo momento, da parte delle competenti autorità tedesche.

Come sapete, il meccanismo corretto e regolato in materia è così congegnato: l'autorità di omologazione è responsabile dell'immissione nel mercato dei veicoli e della loro omologazione. Nel caso che un Paese membro osservi comportamenti anomali, ha l'obbligo di segnalarli all'autorità di omologazione competente, cioè quella nazionale, e quindi di interloquire con essa segnalando un'eventuale presenza di anomalia.

Come ho già ribadito più volte, dai nostri *test* non è stata riscontrata alcuna presenza di manipolazione di dispositivi non consentita dalla legislazione sulle emissioni inquinanti vigenti nell'Unione europea. Dispositivi di *defeat device* sono presenti, invece, sui veicoli Volkswagen, come ammesso dallo stesso costruttore.

Tutti i 18 veicoli sottoposti a prova secondo l'originaria procedura di omologazione, cioè il ciclo NEDC cold, hanno fatto registrare livelli di emissione compatibili con i dati di omologazione, e quindi in regola con la vigente normativa di riferimento. I diversi valori di emissione riscontrati sono tutti allineati con le norme citate, in particolare gli ossidi di azoto (NOx), il particolato di massa (PM), e il PN che misura l'emissione del numero di particelle.

Ovviamente, tutto questo non significa che i dati che otteniamo attraverso la prova NEDC cold rappresentino il reale comportamento dei veicoli. Il Governo italiano ha segnalato già nel 2015, prima dello scandalo Volkswagen, nelle discussioni informali del Consiglio dei Ministri dell'Unione europea, il fatto che bisognasse passare dalle prove di laboratorio alle prove di *real driving emissions*, cioè le prove su strada.

Stiamo parlando, ovviamente, di valori dentro agli attuali parametri, ma che naturalmente presentano andamenti differenti nel ciclo a caldo, nel ciclo su strada, nel ciclo di frenata e così via. Stiamo parlando del fatto che questo tipo di risultati è riferito al comportamento NEDC cold.

In tutti i casi, i livelli di emissione che si possono osservare durante altri tipi di prove, sotto condizioni differenti, come quelli più elevati di NOx su strada, sono giustificati e tenuti presenti dai costruttori, che adottano a tal fine strategie di protezione del

motore che implicano la modulazione del funzionamento dei sistemi di controllo, quali ad esempio il sistema di ricircolo dei gas di scarico, cosiddetti EGR.

Questi tipi di dispositivi sono ammessi dal regolamento CEE, quindi non stiamo parlando di dispositivi illegali, ma di dispositivi di protezione motore e di controllo e di ricircolo dei gas di scarico. È chiara, quindi, la differenza tra dispositivi illegali e dispositivi consentiti dal sistema attuale.

La selezione dei veicoli che abbiamo provato è stata operata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti secondo il criterio della rappresentatività statistica del parco circolante. Sono stati selezionati, come ho già detto, 25 modelli di autovetture diesel, che rappresentano oltre il 70 per cento del parco circolante nazionale. Le vetture nuove, tutte con meno di 36.000 chilometri accumulati, sono state messe a disposizione per le verifiche in corso da parte dei costruttori tramite la propria rete di concessionarie in Italia.

Le configurazioni tipiche degli impianti di post-trattamento dei gas esausti installati in Europa sui diesel Euro 5 prevedono un sistema composto di catalizzatore ossidante (OC) più trappola per il particolato (DPF). Si evidenzia che limite Euro 5 per gli NOx di 180 milligrammi per chilometro sul ciclo di omologazione in vigore NEDC non richiede l'obbligo di installare un sistema di abbattimento specifico per il loro controllo, e che nessuno dei veicoli provati installa tali sistemi.

Come ho detto, sono state concluse le prove per i 18 veicoli di nostra competenza. Gli altri 7 veicoli, tutti marchi del gruppo Volkswagen, sono stati sottoposti a sequestro da parte della procura di Verona in corso di prova e quindi oggetto di indagine.

Tutte le prove sono state condotte, in ogni caso, sotto la supervisione dei tecnici del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Centro prove autoveicoli di Napoli, come ho già detto prima, e Centro prove autoveicoli di Torino) e alla presenza di responsabili individuati dalle case costruttrici dei veicoli di volta in volta soggetti a prova.

Dei 18 veicoli, 11 sono stati provati direttamente dai nostri tecnici ministeriali del Centro prove autoveicoli di Napoli e 7 dai nostri tecnici del Centro prove autoveicoli di Torino, presso i laboratori FCA di Torino — avente certificazione ISO 17025 e quindi laboratorio riconosciuto come parte terza. Questa prassi è prevista dalla direttiva quadro 2007/46/CE sull'omologazione dei veicoli.

Il protocollo di prova è stato studiato e definito al fine di riuscire a discriminare comportamenti emissivi anomali di autoveicoli diesel rispondenti agli standard emissivi Euro 5. I cicli individuati per il *test* delle vetture sono in linea con quelli previsti dal protocollo di prova definito dal Centro di ricerca JRC della Commissione europea.

Il protocollo prevede una prima serie di *test* con la vettura installata sul banco a rulli e una successiva serie di *test* con la vettura guidata su pista. In taluni casi, si tratta di cicli di omologazione, in altri di cicli sperimentali volontariamente aggiunti dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Tengo molto a sottolineare quest'aspetto. La regolarità del comportamento dell'auto è codificata dal fatto che si faccia la prova sul banco a rulli. Questa è la regola. Se poi ognuno di noi fa un *test* di prova in differenti condizioni, è evidente che osserva, come ho detto, condizioni emissive differenti. È evidente che dobbiamo fare riferimento a differenti condizioni di lavoro, ma quello che fa fede è il ciclo sul banco a rulli: ciclo NEDC a freddo; ciclo NEDC a caldo; ciclo NEDC *reverse*; ciclo Artemis Urban; prove a velocità costante.

Esistono poi le prove su pista: ciclo NEDC a freddo; ciclo NEDC a caldo; prove a velocità costante. Esse sono state effettuate da parte dell'Istituto Motori sulla pista n. 20 del Centro polifunzionale di sperimentazione dell'Esercito (CEPOLISPE) a Montelibretti (Roma), nei mesi di giugno e luglio del 2016.

Tutti i veicoli sottoposti a prova secondo l'originaria procedura di omologazione, ripeto, hanno fatto registrare livelli di emissione compatibili con i dati di omologa-

zione, e quindi in regola con l'allora vigente normativa di riferimento.

In tutte le prove eseguite sono state evidenziate due tipologie di comportamento per quanto riguarda le emissioni di NOx. La prima riguarda veicoli che nei cicli con partenza a caldo, cioè con la temperatura dell'olio maggiore di 80 gradi, mostrano emissioni di NOx molto più alte, 2 o 4 volte, di quelle rilasciate nello stesso ciclo con partenza a freddo. In condizioni di partenza a freddo, previste dall'attuale ciclo di omologazione NEDC, viene utilizzata una differente calibrazione del motore. Il comportamento rimane lo stesso sia se il veicolo viene provato sul banco a rulli che su pista. La seconda tipologia di comportamento — e mi rendo conto che sto scendendo in dettagli tecnici ma è parimenti evidente che l'audizione serve anche a questo — riguarda veicoli particolarmente sensibili alle condizioni di temperatura dell'aria di aspirazione. Nel corso di questa sperimentazione, in particolare condotta da CNR-IM su pista nella stagione estiva, si sono osservati alcuni comportamenti alto-emissivi per temperature maggiori di 30 gradi. Lo stesso effetto è stato riscontrato, per i *test* condotti con temperature minori di 18 gradi, nelle prove condotte dal Centro prove autoveicoli di Torino.

Inoltre, bisogna evidenziare che mediamente il comportamento del veicolo in termini di emissioni di NOx durante le prove di laboratorio viene rispettato su pista. Un veicolo con basse emissioni di NOx durante un ciclo a freddo in laboratorio rimane un veicolo basso-emissivo se guidato su strade in condizioni simili cioè, tanto per intendersi, con un carico simile e in assenza di salite e discese. Questo è il comportamento registrato dai 18 veicoli in esame.

Per quanto attiene specificamente ai veicoli del gruppo Volkswagen, sono state effettuate in via preliminare, nei primi mesi dell'anno 2016, prove in laboratorio e su pista con due vetture Tiguan, che montavano un impianto di manipolazione, come denunciato dalla stessa casa; le prove avevano connotati più di carattere scientifico vero e proprio che puramente investigativo/

funzionale. I risultati di queste due vetture sono stati inclusi nel *report* rilasciato.

La seconda parte più importante è, però, quella che riguarda l'indagine della procura di Verona, cui farò solo un accenno. Come è già noto, il tribunale di Verona sta indagando circa il caso di *defeat device* che ha investito il costruttore Volkswagen. La procura ha posto sotto sequestro 7 autoveicoli, per i quali sono state richieste le verifiche sia sui veicoli così come forniti dal costruttore, sia sugli stessi dopo la campagna di richiamo effettuata da Volkswagen.

Questa campagna di *test* è quindi strettamente connessa all'attività di inchiesta giudiziaria. Abbiamo avuto l'autorizzazione, comunque, a compiere le dovute azioni amministrative relative ai risultati che riguardano solo quelle effettuate sui veicoli prima della campagna di richiamo.

Su questi veicoli sono state registrate elevate emissioni di NOx al di fuori del limite di omologazione anche nel corso della prova di laboratorio, in particolare su tre veicoli: Volkswagen Caddy, Škoda Yeti e Seat Ibiza.

Qui abbiamo un ulteriore elemento di anormalità che, però, è evidenziato sul ciclo di omologazione classico, non su prove non classiche: come vi ho ricordato, in questi casi correttamente l'autorità richiede alle autorità di omologazione interessate (in questo caso, Germania, Inghilterra e Spagna) di assumere le necessarie misure per verificare la conformità del prodotto al tipo omologato e, eventualmente, ripristinarla. Attendiamo adesso che la procura fornisca le risultanze sugli stessi 7 veicoli dopo le operazioni di richiamo per verificare che la rimozione dei *defeat device* riporti la cosa in ordine.

L'altro tema che, però, ritengo molto importante sottolineare è che nel frattempo, anche prima dello scandalo, i ministri si sono interrogati e hanno promosso una serie di implementazioni e di miglioramenti dell'attuale normativa europea per chiarire quali sono le modalità di prova più adatte a verificare la conformità dei veicoli ai requisiti sulle emissioni.

Pertanto, di comune accordo abbiamo deciso che i costruttori dovranno, a decor-

rere dal 1° settembre 2017, effettuare le prove di omologazione non più sui rulli, ma su strada, *real driving emissions* (RDE), secondo il nuovo Regolamento (UE) n. 646 del 20 aprile 2016, e dichiarare le modalità di funzionamento anche di quelle strategie ausiliarie di controllo di cui abbiamo discusso prima e che hanno ingenerato quella discussione tra noi e la Germania sia sulle strategie ausiliarie di controllo delle emissioni sia sulle strategie di base di controllo delle emissioni.

Su quest'ultimo aspetto la Commissione europea ha recentemente adottato le linee guida che permetteranno di interpretare con un maggior grado di uniformità da parte delle autorità di omologazione tutta la legislazione sulle emissioni inquinanti, con particolare riferimento all'ammissibilità delle strategie di controllo delle emissioni che adottano le diverse case costruttrici.

È, inoltre, in fase di pubblicazione, sempre grazie al lavoro politico svolto e alla scelta di promuovere sempre di più la riduzione delle emissioni, il cosiddetto terzo pacchetto RDE, presentato il 20 dicembre scorso a Bruxelles, che richiederà la misurazione su strada anche delle emissioni di particolato — che è il secondo elemento di cui vi dicevo all'inizio come da valutare sempre come variabile. Ciò avverrà dal 1° settembre 2017 e, dal 1° settembre 2018, per tutti i veicoli di nuova immatricolazione. Questa misurazione si aggiunge a quelle di ossidi di azoto già previste con l'adozione del precedente pacchetto di misure, adottato in Europa.

Va, inoltre, evidenziato come, con la recente adozione da parte della Commissione europea di una nuova procedura di misurazione delle emissioni, il nuovo ciclo di prova WLTP, avremo risultati delle misurazioni in laboratorio più aderenti alle condizioni di guida su strada.

Anche la proposta di questo nuovo regolamento quadro per l'omologazione europea degli autoveicoli, attualmente all'esame del Consiglio, consentirà a tutte le autorità competenti di avere accesso a tutti i *software* installati a bordo del veicolo e di introdurre disposizioni in merito alla sorveglianza del mercato.

Queste tre implementazioni che nel corso del 2015 e del 2016 abbiamo approvato a livello di ministri europei e poi di Commissione, consentiranno, secondo noi, una vera svolta nella trasparenza, nella capacità di garantire emissioni controllate e, quindi, credo che avranno un impatto anche sulla competitività di tutto il comparto automobilistico. Richiederanno, infatti, alle case automobilistiche ulteriori sforzi, ulteriori miglioramenti tecnologici per adottare, appunto, le migliori tecnologie disponibili per l'abbattimento delle emissioni dei motori diesel. Ovviamente, come ho già detto, l'Italia ha dato il suo contributo, che riteniamo importante, per l'implementazione di queste misure che ho riassunto.

Da ultimo, presidente, se mi è consentito avere ancora un po' di tempo...

PRESIDENTE. Prego.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Un terzo capitolo è il contenzioso tra Italia e Germania in merito alle emissioni di alcuni veicoli Euro 6 prodotti da FCA, un caso che è stato sollevato più recentemente.

Il 21 aprile 2016 e il 20 maggio 2016, la KBA, l'autorità di omologazione tedesca, ha chiesto alla corrispondente autorità italiana, cioè alla nostra Motorizzazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di verificare, per il veicolo Fiat 500 X, e successivamente anche per i veicoli Fiat Doblò e Jeep Renegade, tutti Euro 6, il rispetto della conformità alle prescrizioni in materia di emissioni inquinanti.

Ai sensi della direttiva quadro sull'omologazione dei veicoli, la direzione generale di Motorizzazione ha effettuato le verifiche necessarie e ha inviato una dettagliata relazione alle autorità tedesche, da cui si evince che i veicoli in argomento, a differenza di quanto sostenuto dalla Germania, sono conformi alla normativa vigente. In particolare, sui veicoli non è stato riscontrato alcun sistema di manipolazione di *defeat device* non ammesso dalla vigente normativa.

Vorrei ricordare che, sulla base della normativa vigente, si è in presenza di *defeat de-*

vice vietato quando si registra un comportamento nettamente diverso del veicolo in termini emissivi tra la prova al banco e quella su strada, cioè quando il *software* sul rullo è in grado di riconoscere le prove effettuate sul banco per abbassarne le emissioni prodotte durante la prova stessa. Per meglio spiegare: quando il veicolo è in grado di riconoscere che si trova su rullo, e quindi adattare le sue emissioni ai limiti dell'omologazione ufficiale fino ad oggi, a quel punto è chiaro che il dispositivo è illegale, perché tende a truccare l'attività di omologazione riconosciuta, che è quella su rullo. Tutto questo sui *defeat device* è stato rilevato nel caso Volkswagen, ma non nei veicoli del gruppo FCA che abbiamo testato.

L'altra contestazione mossa dall'autorità tedesca è che la strategia di controllo delle emissioni - che, ripeto, è consentita da dispositivi di controllo delle emissioni -, in FCA auto, venisse adottata determinando lo spegnimento del sistema di controllo delle emissioni, e questo in termini temporali, dopo 22 minuti di funzionamento.

Noi non abbiamo osservato nessuno spegnimento, bensì la sua modulazione necessaria che è consentita ai fini di protezione motore. Non c'è, quindi, uno spegnimento. Nelle nostre prove, quando si ottiene lo spegnimento, si hanno valori molto superiori a quelli osservati. Abbiamo un eccesso di emissioni di NOx pari a tredici volte il limite ammesso, valore mai raggiunto invece provando il veicolo nelle condizioni in cui l'abbiamo provato noi.

Abbiamo rappresentato questa diversità di risultati nella prima riunione alla Commissione europea e alla Germania il 4 novembre 2016. È ovvio che già il cedere a un comitato di conciliazione è stato un atteggiamento di disponibilità da parte nostra perché non c'è nessuna regola che tolga la parola finale all'autorità di omologazione nazionale. Siccome non abbiamo niente da nascondere, abbiamo detto sì alle verifiche e ai *test*, che sono stati eseguiti.

Questo comitato è stato convocato su richiesta delle autorità tedesche nonostante il dialogo con esse, come pure lo scambio di informazioni, fosse sempre costante, perché i tedeschi hanno voluto aprire una

procedura di mediazione, a cui non ci sottraiamo per i motivi che ho appena detto.

Teniamo presente che tutte le case automobilistiche — in previsione della nuova normativa che stiamo implementando a livello europeo come Paesi membri e ministeri competenti — stanno avviando un miglioramento, un *upgrading* tecnologico sui loro modelli, quindi su tutti i modelli Euro 6. Anche i veicoli 500 X e Doblò, quelli che la Germania sostiene abbiano comportamenti non legittimi, sono già tutti in fase di sostituzione nelle nuove serie che vengono immesse sul mercato. Stiamo parlando di una cosa che è, comunque, in esaurimento di per sé.

Comunque, noi abbiamo fornito tutte le informazioni dettagliate alla Commissione europea. L'ultima riunione del comitato di mediazione si è tenuta il 2 febbraio 2017 e, al termine, la Commissione europea ha preso atto dei risultati della parte italiana e non ha ravvisato la necessità di ulteriori incontri di mediazione. La parte tedesca ha preso atto del fatto che i risultati sono difformi e che quanto oggetto di discussione va comunque esaurendosi per tutti i modelli grazie al predetto *upgrading* tecnologico. Pensiamo ci siano, quindi, tutte le condizioni per risolvere in maniera favorevole il contenzioso.

In ultimo, se posso avere a disposizione ancora qualche minuto, ci sarebbe da affrontare il tema della legislazione USA.

PRESIDENTE. Prego, continui pure.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il tema è quello circa la violazione della legislazione USA da parte del costruttore Fiat Chrysler. L'Agenzia statunitense sulla protezione dell'Ambiente (EPA) ha contestato a FCA la violazione della legislazione in materia di emissioni inquinanti per ciò che attiene a due modelli: il Dodge Ram 1.500 3.0 diesel, non commercializzato in Europa, e la Jeep Grand Cherokee 3.0 diesel, prodotta specificamente per il mercato USA.

In sostanza, EPA contesta a FCA di non avere dichiarato, all'atto del rilascio del cer-

tificato di conformità, gli otto dispositivi ausiliari di controllo delle emissioni. Secondo EPA — che sottolinea che le indagini sono ancora in corso e, quindi, che non sono giunti ancora a nessuna conclusione —, FCA non è riuscita a dimostrare che questi dispositivi non abbiano una qualunque influenza sulle maggiori emissioni di ossidi di azoto (NOx) registrati in talune condizioni di funzionamento del veicolo e che sarebbero imputabili a questi dispositivi.

Secondo EPA, va valutato se questi dispositivi potrebbero essere considerati non ammessi dalla normativa USA salvo che a certe condizioni, tra cui la necessità di proteggere il motore contro i danneggiamenti. Questo è, comunque, un problema delle autorità americane.

Ciò premesso, per quanto riguarda il mercato europeo, si evidenzia come il veicolo Dodge Ram non sia commercializzato in Europa, come ho detto, e che il veicolo Jeep Grand Cherokee nella versione Euro 6 sia stato omologato nel Regno Unito, e quindi che le autorità competenti sono diverse. La certificazione parziale di questo modello europeo omologato nel Regno Unito è stata rilasciata anche dall'Italia, ma con una calibrazione diversa da quella del motore destinato al mercato USA. Quindi noi continueremo a verificare anche la conformità alla legislazione europea sulle emissioni inquinanti di questo veicolo Jeep Grand Cherokee, sempre per collaborare con le autorità competenti.

Io credo che, complessivamente, questa vicenda dica anche dell'importanza non solo di cambiare le regole delle omologazioni a livello europeo, non solo di eseguire i *test* in condizioni di guida normale e di verificarlo su strada in particolare, ma anche di avere una campagna costante di verifica sull'effettività dei livelli di emissioni inquinanti dei veicoli e sulla conformità dei veicoli e dei dispositivi a tutela della salute pubblica.

A questo fine abbiamo stanziato, nella finanziaria 2016, 5 milioni di euro per poter avviare una campagna su circa mille veicoli di vario tipo — ciclomotori, motoveicoli, ecc. —, per fare un monitoraggio complessivo su tutti questi veicoli e dispositivi molto diffusi

sul territorio nazionale che hanno un impatto importante sull'inquinamento. Crediamo che nel medio-lungo periodo l'elemento più importante sia dotarci di campagne costanti di monitoraggio che, insieme alle altre misure indicate (cambio della regolazione della normativa europea, stimolo al trasporto merci trasferendolo dalla strada e dalla gomma al ferro, azioni di efficientamento energetico e così via), possano dare un quadro complessivo di migliore controllo di queste emissioni.

PRESIDENTE. Ringraziamo il ministro per la relazione, necessariamente organica ma neanche lunghissima visto che ha richiesto 35 minuti.

Vorrei assicurare tutti i colleghi circa il tempo a disposizione per svolgere interventi. Ho detto prima che il ministro ha un impegno in Aula alle ore 15.20/15.30 circa, per cui abbiamo oltre 40 minuti per svolgere i nostri lavori.

Do ora la parola agli onorevoli colleghi che intendano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

ARIANNA SPESSOTTO. Sarò velocissima, così anche gli altri colleghi avranno tutti il tempo di intervenire.

In una recente intervista, di gennaio, una ricercatrice del CNR, Maria Vittoria Prati, che ha partecipato alla messa a punto dei *test* sui veicoli circolanti in Italia per la parte effettuata dal MIT, ha ammesso di non essere stata in grado di capire se su questi veicoli sono stati installati dei *defeat device*. Il ministro Delrio anche in questa sede continua a sostenere che questi *defeat device* non ci sono. Vorrei capire se sta smentendo ufficialmente quello che ha sostenuto la funzionaria del CNR.

Per quanto riguarda la pericolosità delle nanoparticelle, secondo me non si sta dando adeguata importanza a questo tema. Il ministero non ha ancora messo in atto nessuna misura per questo gravissimo problema. Uno studio di un autorevole istituto, di cui il ministro è senz'altro al corrente perché gli è stato inviato e di cui sono riuscita ad avere copia, ha stabilito che, a seguito della norma Euro 4, si è verificato

un miglioramento in termini di quantità di particolato, ma non si è tenuto conto della modificazione della struttura del particolato prodotto, che lo rende molto più dannoso: a quanto pare, i filtri attualmente installati sui veicoli diesel spezzetterebbero il particolato in pezzetti ancora più sottili, e quindi più pericolosi per la salute.

Vorrei capire se ha preso visione di quest'importante studio e che misure intende mettere in atto al fine di rendere questi filtri più efficaci nella prevenzione dei problemi derivanti dalle nanoparticelle.

GIANLUCA BENAMATI. Ringrazio il ministro e vorrei svolgere alcune considerazioni e porre qualche domanda.

Prima di tutto, ringrazio il ministro per la relazione, molto precisa dal punto di vista tecnico. Purtroppo ci sono stati forniti numerosi dati che forse sarà difficile richiamare nel mio intervento, ma vorrei fare una brevissima considerazione iniziale.

Quando, come Commissione Attività produttive, e parlo anche a nome degli altri capigruppo del Partito Democratico, abbiamo richiesto quest'audizione, l'abbiamo fatto nella piena consapevolezza dell'importanza di questo settore per l'Italia, per la sua industria e per la sua manifattura all'interno della profonda crisi economica tutt'ora in atto. Siamo rimasti tutti molto colpiti negativamente da quanto successo a livello internazionale in questo settore.

Da questo punto di vista, ministro, le vorrei chiedere se ho ben inteso quanto è stato detto poc'anzi, che sul tema della prima fascia di veicoli sotto analisi, quelli che facevano parte del *diesel gate* originario, i 5B di tempo fa, abbiamo analizzato 17 veicoli e 7 sono ancora oggetto di analisi, tutti del marchio Volkswagen, presso la procura della Repubblica di Verona, per comportamenti che sembrerebbero avere anche rilevanza penale.

In questo senso, se ho ben inteso, mi sembra che si stiano rilevando, per quello che è possibile dire, anomalie che dovevano essere identificate anche nell'ambito della fase di omologazione delle vetture medesime, ribadisco se ho ben inteso le sue parole. Questo è un punto estremamente serio, trattandosi, come lei ben specificava

e io credo e vorrei aver capito correttamente, di omologazione rientrante nella piena responsabilità delle autorità nazionali e, successivamente, ovviamente anche di controlli su strada da parte delle autorità nazionali competenti, ma poi possono intervenire in uno scambio proficuo anche le altre autorità.

Si tratterebbe, quindi, di una questione estremamente importante, che riguarda anche i consumatori che avranno acquistato quei veicoli. Vorrei solo un'indicazione se ho capito bene su questo punto delicatissimo. Gli altri 17, invece, non hanno presentato problemi.

Sugli ultimi, sugli Euro 6, su cui si è scatenata la polemica — la collega prima accennava a uno studio particolare del CNR che non conosco — le risultanze di tutte le analisi italiane sono state concordi nell'identificare un corretto comportamento di questi veicoli. Da questo punto di vista, signor ministro, ci sono state due questioni su cui vorrei richiamare la sua attenzione per avere un giudizio anche politico.

Come lei ben ha detto, le analisi condotte nei diversi laboratori, che debbano fare riferimento alle analisi condotte in Italia, avrebbero dato in laboratori europei differenti risultati. Queste discrepanze sono state annunciate alla stampa con grande dovizia di particolari da parte di un ministro di un Governo amico, il Ministro della Repubblica federale di Germania, il quale ha addirittura chiesto alla Commissione europea di intervenire per il ritiro di alcuni veicoli della marca FCA.

Io le chiedo se il ministero era stato avvisato in anticipo del risultato di queste analisi o se le abbiamo apprese solo attraverso i mezzi di informazione. Questo è un elemento non trascurabile da un punto di vista prettamente politico.

La seconda questione su cui vorrei richiamare la sua attenzione, e apprezzo molto che il Governo italiano abbia deciso di avviare una procedura di mediazione — peraltro, abbiamo in animo di sentire anche la commissaria europea Bieńkowska — riguarda la dichiarazione proveniente non dalla commissaria stessa, ma dal suo ufficio, sulla possibilità per la Commissione di

intervenire sul ritiro dei veicoli. Lei ha infatti citato comunicazioni a mezzo stampa rilasciate dalla portavoce della signora commissaria.

Da questo punto di vista, io capisco che il Governo italiano abbia fatto già presente l'inopportunità di questa situazione. Vorrei, però, rispetto a questo, qualche parola in più di assicurazione, anche per definire meglio i limiti e i comportamenti dei diversi organismi nazionali e le loro rispettive competenze.

In ogni caso, al di là di tutto e vedendo la precisione dei dati che lei ci ha riportato, riteniamo che la questione sia insussistente, ma che comunque produca un danno di immagine non indifferente.

FILIBERTO ZARATTI. Vorrei ringraziare anch'io il ministro per la puntuale relazione. Anche noi dedicheremo del tempo a studiare tutti i dati che vi sono contenuti. Vorrei ringraziare il ministro anche per la sua introduzione generale sull'emergenza *smog* nel nostro Paese. Tra l'altro, credo che sarebbe opportuno che anche in Parlamento si svolgesse una discussione puntuale su quest'argomento, che sta mettendo a rischio la salute di milioni e milioni di cittadini. Le iniziative necessarie per cercare di contrastare un livello di inquinamento così elevato hanno un costo rilevante in termini di organizzazione sociale e di organizzazione industriale, nel nostro Paese. Ho apprezzato l'introduzione.

Dal punto di vista dei trasporti, siamo lì, siamo sulle questioni di cui tante volte abbiamo parlato, dall'incremento del trasporto merci su ferro alle autostrade del mare all'elettrificazione dei porti, e il ministro ne ha fatto cenno. Penso che dovremmo fare di più, e chiederei se riusciamo, come Commissioni competenti, a organizzare una seduta congiunta per affrontare l'argomento.

Entrando un po' nel merito della questione, mi pare di aver capito dalla relazione del ministro che anche i veicoli richiamati dalla Volkswagen continuano ad avere livelli di emissioni non compatibili con le regole. Non so se il ministro mi ha seguito, forse gli è sfuggito un passaggio. Mi sembra di aver capito che anche i veicoli

richiamati da Volkswagen hanno livelli di emissioni non compatibili con le regole... Esattamente. Dunque, me lo conferma.

Io penso che dovremmo fare qualcosa di più per garantire la sicurezza dei consumatori. Capisco che vanno cambiate le regole dell'omologazione, che i *test* di emissioni su strada vanno molto meglio, ovviamente, di quelli sui rulli, insomma ci sono questioni importanti che riguardano il futuro.

Mi convince poco, però, il fatto che non arriviamo alla penalizzazione delle irregolarità che sono state commesse nel nostro Paese. Abbiamo avuto già altre occasioni di parlarne, ministro, perché quando è esploso questo caso abbiamo avanzato proposte precise, come quella di applicare l'articolo 77 del codice della strada, che prevede penalizzazioni molto serie per chi commercializza veicoli con una non corretta omologazione.

La scelta di non applicare l'articolo in questione secondo me è sbagliata. Non abbiamo punito con sufficiente autorevolezza chi ha imbrogliato i consumatori e il mercato. Penso che su questo tema avremmo dovuto fare e dovremmo fare qualcosa di più. Faccio soltanto presente che ogni veicolo potrebbe essere multato, secondo l'articolo 77, per un totale di 3.366 euro. Vista la mole dei veicoli interessati da quest'infrazione, ciò potrebbe rappresentare un significativo disincentivo ad aggirare le regole.

È vero che possiamo migliorare i nostri *test* e possiamo cambiare le nostre regole, ma ci troviamo di fronte a un'operazione fraudolenta, che sapeva di essere tale, e come tale deve essere giustamente punita e colpita, cosa che ad ora non è avvenuta.

La domanda che le voglio porre è proprio questa: non ritiene che colpire economicamente, pecuniariamente, le irregolarità comporti una maggiore sicurezza per i consumatori?

DAVIDE CRIPPA. Il Movimento 5 Stelle aveva già chiesto quest'audizione sei mesi fa e ci ritroviamo purtroppo a farla solo oggi, solo dopo la polemica sollevata anche sulle autovetture Fiat. Vorrei quindi iniziare proprio da tale vicenda.

Sull'accusa sollevata sulle vetture FCA mi sembra di comprendere che oggi ci

siano state alcune rassicurazioni da parte del ministro. Non mi è chiaro quanto viene riportato dai giornali sul fatto che dopo circa 22 minuti ci sia un comportamento diverso della vettura con dispositivi che lei dice non essere illegali, comportamento in termini emissivi compatibile o meno con lo standard che ci si aspetterebbe da una vettura Euro 5 e Euro 6. In sostanza, gli NOx, in quel caso, rispecchiano in marcia i dati che teoricamente il consumatore si aspetta nell'acquisto di una vettura bollinata Euro 6?

Vorrei sollevare una questione che aveva aperto nel corso della precedente audizione il collega Benamati relativamente al parco macchine in dotazione alle Forze dell'ordine. Anche lei poco fa ha sottolineato che tra le sette vetture che hanno presentato problemi, oggetto di attenzione della procura, c'è, se non erro, una Seat Ibiza, che può essere la stessa in dotazione alle Forze dell'ordine e per la quale c'è stato un appalto Consip considerevole: vorremmo comprendere se sono stati avviati dei percorsi di risarcimento.

Oggi, lei sembra sancire in maniera netta che qualcuno ha artefatto — la stessa Volkswagen lo ammette e ci sono anche delle ombre sul percorso di omologazione: ministro, cercherà di portare avanti la costituzione di parte civile e la richiesta danni nei confronti di questa casa costruttrice per i veicoli che sono stati venduti alla pubblica amministrazione italiana, sì o no? Ancora non mi è chiaro il percorso che intendete seguire almeno per cautelare il consumatore Stato.

Peraltro, lei ha fatto una bellissima promessa sulle questioni legate agli abbattimenti delle polveri sottili, ma obiettivamente ritengo che se decido di comprare, come Stato, un'autovettura, spererei anche che le caratteristiche di targa e di libretto del bando Consip siano affidabili. Se Al contrario quel prodotto non corrisponde alle caratteristiche previste in quel bando, credo che si possa parlare di una non conformità rispetto al prodotto richiesto. Di conseguenza, come minimo quel parco vetture deve essere sostituito da un nuovo

parco vetture che abbia le caratteristiche indicate nel bando.

Credo che, però, sia passato ormai oltre un anno e non ci siano state evoluzioni di tale problematica. La Volkswagen aveva già fatto un *mea culpa* sul prodotto inizialmente, quindi da quel momento mi sarei aspettato un percorso un po' più attivo su questo fronte. Probabilmente, potrebbero essere notizie non date dalla stampa, come spero: ma invece ho il sospetto che siamo rimasti fermi su questa vicenda.

Un altro aspetto che vorrei affrontare riguarda la questione del tavolo di conciliazione di MISE e consumatori. Il MISE ha questa possibilità, a mio avviso alquanto zoppa, di istituire un tavolo tra l'azienda Volkswagen e tutti i consumatori che teoricamente vorrebbero far valere le proprie ragioni. Io mi chiedo se e come mai Volkswagen parta già col presupposto che non darà alcun rimborso ai consumatori italiani.

È una questione soltanto di normativa, per cui oltre oceano sono stati previsti indennizzi oltre i 17 miliardi mentre nel nostro Paese non si siedono nemmeno a discutere con i consumatori sulla necessità di un rimborso adeguato per vetture risultate non conformi agli standard previsti?

L'altra questione, ministro, è importante e credo che richieda un percorso di dialogo con la casa produttrice. Oggi c'è una campagna di richiamo in corso di quelle vetture: qualcuno ha testato e autorizzato la sostituzione dei dispositivi rispetto a quelli precedenti? Siamo sicuri che, dopo la campagna di richiamo, il veicolo sia conforme a quegli standard normativi?

A tale riguardo quindi in realtà la domanda è la seguente: se c'è un difetto di prestazione della vettura sia in termini ambientali sia in termini prestazionali, il consumatore non dovrebbe essere risarcito del danno subito? Qui c'è, di nuovo, la questione di aver comprato un bene, per il consumatore, che non corrisponde, perché qualcuno ha messo « gli strozzi » al motore. Banalizzo solo per rendere più chiara la questione di cui stiamo discutendo.

Quanto all'aspetto sanzionatorio, sappiamo tutti che oltre oceano hanno una

normativa probabilmente meglio concepita e solida. In un anno e mezzo, è riuscito a farsi un'idea della necessità o meno di modificare la normativa, al di là della campagna di misura su strada, proprio a livello di danno al consumatore? Sono nati dei tavoli di confronto anche con il Ministro dello sviluppo economico per la tutela dei consumatori e per mettere, a questo punto, nettamente le case costruttrici da una parte e i consumatori e dall'altra, cercando di far sì che, se uno vende un prodotto non conforme, sia previsto un immediato un rimborso spese per il consumatore, ma soprattutto una multa che non si limiti a quei 5 milioni comminati dall'Antitrust, bensì magari una sanzione più salata, che possa in questo modo far sì che un ministero come il suo possa mettere in atto anche delle campagne di sensibilizzazione riguardo al trasporto pubblico che prevedano una transizione graduale verso il vettore elettrico?

Ad oggi, Volkswagen potrà mai essere sanzionata per una cifra miliardaria, come quella prevista negli Stati Uniti, in quel caso nei riguardi del Ministero dell'ambiente statunitense? Riusciremo mai ad avere un rimborso di questo tipo anche in Italia? Avete avviato delle azioni risarcitorie anche come Ministero dell'ambiente, visto il danno che la circolazione di veicoli non conformi ha comportato anche per le sostanze emesse nei nostri centri urbani?

ALBERTO BOMBASSEI. Innanzitutto, solo per rimettere alcuni dati in equilibrio - non è una considerazione di parte, ovviamente - ricordo a chi invoca delle regole molto più restrittive che il trasporto in generale pesa, credo, forse per meno del 25-30 per cento sull'inquinamento generale. Abbiamo ben altri problemi, molto più rilevanti allo scopo di far diminuire l'inquinamento generale. La prima considerazione da fare è questa.

La seconda questione che mi viene naturale porre riguarda il comportamento tenuto dal nostro paese in questa disputa tra Italia e Germania; e credo che al di là del *gossip* e delle battute più o meno facili, ne siamo usciti molto a testa alta. Abbiamo fatto le osservazioni giuste, abbiamo ottenuto le cose che dovevamo ottenere. Credo

che su quello che si doveva fare, bisogna darne atto al ministro, ci siamo comportati in maniera esemplare. Io non approfondirei oltre, perché qui entriamo in questioni talmente tecniche che credo ci perderemmo tutti, anche gli addetti ai lavori, e quindi lo eviterei.

Un'altra considerazione riguarda il fatto che è stato messo in evidenza che, proprio per cercare in generale di far diminuire il tasso di inquinamento, stiamo adottando l'Euro 6, che è fatto esattamente con quest'obiettivo. Omologheremo, quindi, le vetture con l'Euro 6.

Inoltre, faccio notare che gli standard in Italia non sono diversi da quelli della Germania. Gli standard europei sono fissati uguali per tutti. L'avanzamento di qualità è proprio quello che è stato detto: anziché fare le prove in laboratorio, quindi sui rulli o qualcosa di simile, se si fanno dei *test* su strada, essendo molto più vicini alla realtà, sicuramente si potrà essere molto più puntuali nel migliorare il risultato finale.

Vengo all'ultima considerazione che vorrei fare e all'ultima domanda. Siamo riusciti a standardizzare le regole europee non in modo particolarmente soddisfacente e vediamo anche che ci sono alcune interpretazioni un po' diverse di tali standard. Oltretutto, qualcosa è cambiato al di là dell'oceano e la situazione non è proprio così equilibrata. Il timore che emerga qualche ulteriore elemento che complichino questa guerra tra automobili europee e americane c'è e non condivido l'affermazione che la standardizzazione americana è molto più severa della nostra; evidentemente ciò è dovuto al fatto che chi lo dice non conosce le regole, perché ci sono dei veicoli in America molto più inquinanti di quelli europei.

Proprio per le ragioni che ho detto mi chiedo se non sia opportuno tentare non di standardizzare solo le regole europee, ma di prevedere standard europei simili a quelli americani. Io credo, anche per una questione di prudenza, che sarebbe utile per lo meno tentare di fare degli standard validi sia per l'Europa che per gli Stati Uniti.

ERMETE REALACCI, *presidente della VIII Commissione*. Sarò brevissimo. Anche io ho apprezzato molto la premessa del

ministro. Al di là della puntualità con cui è stata analizzata, è importante collocare la vicenda dentro un ragionamento più generale, come hanno fatto prima i colleghi Crippa e Bombassei.

Il ministro ha citato, non a caso, l'ecobonus per quanto riguarda l'abbattimento dell'inquinamento urbano. Per quanto riguarda le polveri sottili, nelle nostre città il riscaldamento pesa sicuramente molto più del trasporto, ma va comunque considerato anche il tema delle modalità di trasporto, navi, merci e così via. Ed è giusto anche ricordare che negli Stati Uniti esistono standard più rigidi su alcuni aspetti e meno rigidi su altri. Sulle polveri sottili, per esempio, gli americani sono molto meno rigidi di noi. È chiaro che si tratta di storie diverse. È importante che questa vicenda abbia spinto l'Europa a rendere più credibili i controlli.

La mia domanda è questa, e si ricollega, paradossalmente, più alla prima parte della relazione del ministro. Al di là della corretta e rigorosa gestione della vicenda, in cui è giusto che chi ha sbagliato paghi — è un elemento di prevenzione, non di repressione, che chi sbaglia paghi — il mio dubbio, e anche personalmente la mia certezza per altri aspetti, è che forse queste tecnologie sono arrivate un po' alla fine. Per quanto si possa tirargli il collo, il diesel non potrà essere molto più pulito di quello attuale.

Allora, attrezziamoci per tempo per quella che presumibilmente sarà una delle partite più importanti — tecnologicamente, economicamente, commercialmente, per quanto riguarda la ricerca —, vale a dire quella dell'auto elettrica. Lo vediamo in tutto il mondo, dalle mosse delle grandi case produttrici. Cerchiamo di essere all'altezza anche come istituzioni.

Il ministro sa che abbiamo — e questa è colpa della nostra amministrazione, delle nostre amministrazioni — un forte ritardo anche sui 50 milioni stanziati per l'installazione delle colonnine che, a distanza di qualche anno, sono stati assegnati per meno del 10 per cento ed erogati per una percentuale ancora inferiore. Traguardiamo anche questo tema, mentre affrontiamo le vicende contingenti, per evitare che qual-

cuno ci venda autovetture per le quali non ci siamo attrezzati.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Realacci.

Do la parola al ministro per la replica.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ringrazio l'onorevole Spessotto, che mi consente di precisare due cose relativamente all'intervista rilasciata dalla dottoressa Prati del CNR, la quale ha mandato – ho qui la copia – alla redazione di *Il Fatto Quotidiano* una smentita secca delle dichiarazioni che sono state riportate dal quotidiano. Se volete, la lascio agli atti.

Dice: « Mi dispiace constatare che il poderoso lavoro svolto è stato utilizzato superficialmente, solo per fare uno *scoop*. [...] Intendo chiarire, rispetto a quanto riportato nell'intervista, che al termine di un anno di *test* approfonditi su veicoli dei principali costruttori non abbiamo avuto nessuna evidenza scientifica della presenza di *defeat device* vietati installati su di essi ». Il testo è a firma della ricercatrice del CNR intervistata, non di un'altra.

Mi permetto una nota personale. Io sono ricercatore di mestiere, e ho fatto sempre il ricercatore. La scienza ha delle regole. Poi le verità a cui si giunge sono sempre variabili. La verità si sposta sempre, ma almeno che ci sia metodo scientifico nel condurre la ricerca e correttezza nel riportare i risultati di chi fa scienza. Questo è molto importante. Se ognuno di noi fa la sua parte, forse riusciamo a evitare di creare casi sul nulla. Questa è la smentita che è stata trasmessa – non so se sia mai stata pubblicata – a *Il Fatto Quotidiano*.

Quanto alla seconda questione, sempre relativamente alla scienza, lei ha citato uno studio fatto da un ricercatore su un campione... Il CNR, proprio su nostra sollecitazione, ha pubblicato nel marzo del 2016 uno studio tecnico-scientifico sul funzionamento dei filtri antiparticolato per diesel.

Non faceva riferimento a questo? Allora, mi sbaglio.

ARIANNA SPESSOTTO (*fuori microfono*). È uno studio italo-tedesco del Max

Haber Institute e dell'Istituto di Neurobiologia e Medicina Molecolare di Roma.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Io non conosco questo studio.

Lo studio del CNR di marzo 2016 dice che le emissioni di nanoparticolato di un veicolo valutate in percorrenza media, e così via, sia in termini di massa sia in termini di numero sono notevolmente inferiori a quelle che verrebbero emesse nell'atmosfera dallo stesso motore in assenza di FAP.

Alle stesse conclusioni perviene l'Istituto superiore di sanità, sempre sollecitato da noi, nel giugno 2016. Sono tutti studi pubblicati sul sito del MIT. Viene specificato che l'unica tecnologia utile alla riduzione delle emissioni di particolato è costituita dai FAP.

Io non sono un ricercatore di nanotecnologie, facevo altro. Se, però, il CNR, l'Istituto superiore di sanità e gli istituti europei affermano che questa metodica a oggi è la migliore a disposizione, tendo a fidarmi. Non ho un'altra certezza a disposizione.

C'è, da parte nostra, massima attenzione. Si figuri se intendiamo montare dispositivi che danneggiano la salute. Ma le principali autorità scientifiche italiane in materia dicono questo. Poi può darsi che verranno smentite in futuro, non lo so.

ARIANNA SPESSOTTO (*fuori microfono*). Lo studio che ho citato in realtà era un altro...

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho capito, ma questi sono due studi fatti nel 2016, scusate. Le ho detto quali sono le risultanze che ho in mano. Avrò piacere di analizzare anche questo studio, di sottoporlo al CNR e all'Istituto superiore di sanità. La tutela della salute dei cittadini è il nostro primo obiettivo. Noi non dobbiamo difendere nessuno, né case automobilistiche, né produttori. Vorrei anche che lei non insinuasse il contrario, se possibile. Molto bene, grazie.

Passiamo alla questione posta dall'onorevole Zaratti, al tema, giustamente, di una

conversione in termini sostenibili, cui ha accennato anche il presidente Realacci, al fatto che dobbiamo cambiare direzione. Questo è ovvio.

Ho discusso stamattina del nuovo capitolato di gara per l'acquisto di autobus per 600 milioni. Abbiamo inserito specifiche anche per autobus a metano, per autobus innovativi dal punto di vista delle emissioni. Credo che dobbiamo abbracciare con convinzione questa conversione. D'altra parte, ho sottoscritto personalmente, con i miei colleghi tedeschi, austriaci e francesi, l'obiettivo di far viaggiare le merci sempre più e solo su ferro. La scelta è irreversibile, per quanto mi riguarda e finché ci sono. Chi verrà dopo si arrangerà.

Onorevole Zaratti, lei fa riferimento a una questione che ho preso in considerazione, anche dopo la vostra sollecitazione, vale a dire all'applicazione del codice della strada e delle eventuali sanzioni. L'articolo 77 dice che le sanzioni amministrative si applicano laddove il fatto non costituisce reato. Attendiamo le conclusioni della procura. Non abbiamo escluso quest'eventualità. Non la escludo in assoluto. Questo è il punto chiave. È evidente che facciamo di tutto per evitare che simili errori non si ripetano. Credo che questo sia molto rilevante.

L'onorevole Benamati ha parlato in maniera molto esaustiva dell'intera questione. Sì, onorevole Benamati, lei ha capito bene, abbiamo riscontrato *test* anomali durante la procedura standardizzata di omologazione su tre veicoli.

Non intendiamo fare polemica con la Germania. A differenza della Germania, non vogliamo fare polemica. Stiamo alle regole scritte per tutti, quindi segnaliamo il fatto all'autorità competente, che ci manderà le controdeduzioni. Io non intendo fare una polemica contro la Volkswagen. Vorrei capire perché abbiamo questi risultati.

Se per esempio una portavoce riferisce che la Commissione europea sta facendo alcuni *test*, che poi risultano eseguiti con metodiche non omologate, ma casuali, è evidente che io non gli riconosco alcuna attendibilità scientifica. Vorrei esserne informato, visto che non esiste una regola che stabilisca che la Commissione europea fa le

omologazioni al posto degli Stati membri. Noi non siamo figli di un Dio minore. Quello che vale per la Germania e la Francia, vale anche per l'Italia. Prima di dire che hanno eseguito *test* o hanno dei dati, ci informano.

Io non ho ricevuto alcuna informazione sui *test* che oggi o ieri sono venuti fuori dalla Francia. Non avendo ricevuto informazioni dall'autorità di omologazione, per me quelle notizie non esistono. Quando le riceveremo, vi metteremo a parte e le notizie diventeranno pubbliche, ma c'è un modo istituzionale di rapportarsi rispetto a queste informazioni, che pure hanno conseguenze sulla preoccupazione dei cittadini, sui mercati, sui lavoratori. Ripeto che dalla Francia non abbiamo ricevuto niente.

Quanto alla Germania, invece, ci ha sempre correttamente informati prima, salvo poi adire una procedura sostanzialmente non necessaria, perché sarebbe bastato continuare a discutere tra noi. Questa è la sostanza della nostra reazione.

GIANLUCA BENAMATI. Lei ha precisato che, sui sette modelli in analisi presso la procura della Repubblica stavano emergendo indicazioni relative a problemi in omologazione.

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, esattamente, per tre tipologie, che vi abbiamo citato prima, la Caddy e le altre.

L'onorevole Crippa parlava del richiamo. È chiaro che bisogna che, dopo il richiamo, l'autoveicolo diventi conforme, quindi vengono effettuati *test* prima e dopo. La campagna di richiamo ha questo scopo. Su questo mi sento di dire che ci sono tutte le garanzie necessarie.

Allo stesso modo, il funzionamento del dispositivo di protezione motore è legittimo, ma secondo noi molto da migliorare. È legittimo, ma comunque non garantisce l'abbattimento delle emissioni che secondo noi sarebbe necessario. Quando è in azione il dispositivo, lei ha un'omologazione « consentita », quindi è perfettamente legale. Se, però, mi chiede se sono contento di come vanno le NOx quando entra in azione il

dispositivo, la risposta è no, tanto che lo vogliamo cambiare, che abbiamo chiesto di sostituirlo.

C'è una valutazione di tipo legale sulla base delle regole attuali, che dice che è tutto perfettamente omologato. C'è una valutazione sul *test* di dinamica che dice che bisogna migliorare ulteriormente per abbattere le emissioni, anche se il sistema è legale. È questo il senso. Da parte nostra c'è un'affermazione indiscutibile in favore della legalità del dispositivo, ma c'è anche uno stimolo ai costruttori a fare meglio.

È quello che è successo in questo anno, perché molti costruttori stanno montando le nuove tecnologie EGR, di protezione dei motori. È un fenomeno che va nella direzione indicata anche dall'onorevole Bombassei, vale a dire quella di implementare regole sempre più importanti. L'onorevole Bombassei ha fatto riferimento anche all'armonizzazione degli standard europei e americani: il WLTP (*Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*) è esattamente il *test* di laboratorio con nuove regole e rappresenta, appunto, il tentativo di omogeneizzare in tutto il mondo questo tipo di *test*. Credo che anche questo sia un passo avanti.

C'è poi il tema della richiesta danni, su cui l'onorevole Crippa ha insistito e che mi trova sostanzialmente concorde, nei limiti della legge italiana; vorrei tuttavia sottolineare che il tema è di competenza di altri ministeri. Oggi non ho elementi per anticipare nulla.

Certamente, credo che, analogamente alla tradizione dei grandi Paesi anglosassoni, anche l'Italia dovrebbe dotarsi sempre di più di sistemi di protezione dei consumatori, se questa è la domanda dell'onorevole Crippa, e che tutte le azioni in atto per proteggere i consumatori vadano fatte con la maggiore energia possibile. Oggi non sono in grado di dire quante e quali misure vadano adottate — non è mia competenza,

non sono preposto a questo — ma certamente se lei, onorevole Crippa, indica una direzione, per quel poco che conta, ha tutto il mio appoggio e il mio impegno.

Credo di avere detto quasi tutto.

DAVIDE CRIPPA. Le ricordo la questione dell'appalto Consip...

GRAZIANO DELRIO, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Giusto, mi chiedeva di quelle auto... È chiaro che la campagna di richiamo va fatta su tutti i veicoli che hanno quelle caratteristiche di motore o su cui era montato il *defeat device*. È evidente, quindi, che ci sarà un prima e un dopo anche in quel caso.

Onorevole Crippa, lei mi ha chiesto se lo Stato intende rivalersi, eventualmente chiedendo la sostituzione del veicolo invece che del *defeat device*: è una valutazione che non abbiamo ancora fatto. Ripeto che sui veicoli della casa Volkswagen è in corso un'inchiesta della procura, di cui attendiamo gli esiti. Al termine di questi esiti, valuteremo tutte le iniziative che giudichiamo necessarie per far rispettare e far risarcire lo Stato e i cittadini italiani.

PRESIDENTE. Concludiamo qui l'audizione con il Ministro Delrio. Anche a nome degli altri due presidenti la ringrazio. È stato davvero utile.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 15.15.

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOT. RENZO DICKMANN

*Licenziato per la stampa
il 23 marzo 2017*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



17STC0021960