



NOTA N. 25

LA DISCIPLINA DELLE EMISSIONI DI GAS INQUINANTI DA VEICOLI NELL'UNIONE EUROPEA - IL CASO VOLKSWAGEN

La presente nota descrive la vigente normativa europea in materia di emissioni di gas inquinanti da veicoli, le prospettive di riforma nonché la sua applicazione con particolare riferimento alle modalità di misurazione di tali emissioni. Si sofferma quindi sul cosiddetto caso Volkswagen e sul dibattito che ne è seguito in seno alle istituzioni europee.

1) La normativa europea vigente

La normativa europea in materia di emissioni di gas inquinanti dai veicoli è contenuta nei seguenti atti:

- [Direttiva 2007/46/CE](#) che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli - "Direttiva quadro",
- [Regolamento \(CE\) n. 715/2007](#) relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo¹. Il regolamento ha previsto una serie di provvedimenti di attuazione che definiscono i dettagli relativi ai requisiti per l'omologazione. Tali provvedimenti sono adottati dal "Comitato tecnico veicoli a motore" (CTVM), composto da esperti dei 28 Stati membri e della Commissione europea.
- [Regolamento \(CE\) n. 443/2009](#) che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri².

La **Direttiva 2007/46/CE** mira a garantire che i veicoli nuovi in vendita sul mercato, nonché i loro componenti, offrano elevati livelli di sicurezza e tutela ambientale. In particolare, essa definisce un **quadro armonizzato** con requisiti tecnici generali per l'omologazione di veicoli nuovi al fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione nell'UE. Si applica ad automobili, furgoni, camion, autobus di linea e turistici. Inoltre, introduce misure riguardanti la vendita e la messa in circolazione di parti e apparecchiature destinate ai veicoli. La direttiva stabilisce le procedure di omologazione CE dei veicoli, dei sistemi e componenti, nonché le

¹ Il testo riportato è quello vigente, come risulta dalle modifiche apportate successivamente dai seguenti atti: [Regolamento \(CE\) n. 692/2008](#), che ha definito i requisiti tecnici per l'attuazione del regolamento e per l'omologazione dei veicoli conformi alle specifiche Euro 5 ed Euro 6; [Regolamento \(CE\) n. 595/2009](#), relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo; [Regolamento \(CE\) n. 459/2012](#), che introduce modifiche riguardanti le emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 6), in particolare definendo i limiti relativi all'emissione del numero di particelle (PN) per i veicoli ad accensione comandata.

² Il testo riportato è quello vigente, come risulta dalle modifiche apportate successivamente dai seguenti atti: [Regolamento \(UE\) n. 397/2013](#), che modifica l'allegato II relativo al monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove; [Regolamento \(UE\) n. 333/2014](#), che definisce le modalità di conseguimento dell'obiettivo 2020 di ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture nuove (95 g CO₂/km); [Regolamento delegato \(UE\) 2015/6](#), che modifica l'allegato I riguardante gli obiettivi per le emissioni specifiche al fine di tenere conto dell'evoluzione della massa dei nuovi autoveicoli immatricolati nel 2011, 2012 e 2013.

procedure per il loro espletamento. Il regime di omologazione definito dalla direttiva si fonda sui seguenti principi: **omologazione da parte di terzi e riconoscimento reciproco**. Infatti, in base alle disposizioni vigenti, prima di essere immesso sul mercato il veicolo viene testato da un servizio tecnico nazionale; poi, sulla base di tali test, l'autorità di omologazione nazionale rilascia l'omologazione («scheda di omologazione CE»). Il costruttore può richiedere l'omologazione in qualsiasi paese dell'UE. Una volta ottenuta, tutti i veicoli del suo tipo saranno immatricolati sulla base del **certificato di conformità**, ovvero la dichiarazione rilasciata dal costruttore che attesta che il veicolo è conforme ai requisiti di omologazione dell'UE.

Per gli effettivi **requisiti tecnici** la direttiva rimanda ad altre norme UE, specificate nell'allegato IV, recante l'elenco delle prescrizioni per l'omologazione CE dei veicoli. Tra i test da eseguire sono inclusi quelli che riguardano il rispetto di determinati obblighi ambientali, tra cui i limiti alle emissioni di sostanze inquinanti³.

La direttiva stabilisce gli obblighi del costruttore che, come già accennato sopra, deve garantire dinanzi all'autorità nazionale la conformità della produzione al tipo omologato. Gli Stati membri possono verificare la conformità dei nuovi veicoli al tipo omologato sulla base di controlli a campione sui nuovi veicoli. Se uno Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE constata che nuovi veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche accompagnati da un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione non sono conformi al tipo da esso omologato, adotta i provvedimenti necessari, compresa, se necessario, la revoca dell'omologazione, affinché i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche siano messi in conformità con il tipo omologato. Se invece il certificato di omologazione è stato rilasciato da un altro Stato membro, lo Stato che ritiene vi sia una violazione della normativa può condurre verifiche e, una volta accertata l'irregolarità, può chiedere allo Stato "omologatore" di fare altrettanto e se necessario di intraprendere azioni correttive. Gli Stati membri possono imporre sanzioni in caso di violazione delle disposizioni contenute nella direttiva.

Il **Regolamento 715/2007** fissa i requisiti tecnici comuni per l'omologazione dei veicoli e le parti di ricambio specifiche, riguardo le loro emissioni (norme Euro 5 ed Euro 6). Inoltre, reca disposizioni relative alla conformità in servizio, alla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, ai sistemi diagnostici di bordo (OBD), alla misurazione del consumo di carburante e all'accessibilità delle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo. In particolare, in base al regolamento i costruttori devono dimostrare che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio e i dispositivi di ricambio e di controllo dell'inquinamento sono stati omologati conformemente alle sue disposizioni e a quelle stabilite dai provvedimenti di attuazione. Tra gli obblighi dei costruttori vi è il rispetto dei limiti delle emissioni fissati per tutti i più importanti gas inquinanti⁴. Tra essi rientra l'**ossido di azoto (NO_x)**, il cui limite è fissato a **80mg/km** e riguarda i nuovi veicoli diesel per il trasporto passeggeri e i furgoni leggeri per il trasporto merci (norma **Euro 6**). Si tratta di un limite più stringente rispetto a quello fissato dalla norma Euro 5 (180mg/Km) che però si applicava sino al 2015. In base al regolamento, infatti, **dal 1° settembre 2015 si potranno immatricolare in Europa solo le vetture i cui motori rispettano gli standard Euro 6**⁵. Tra gli altri obblighi dei costruttori vi è quello di fornire agli acquirenti i dati relativi alle emissioni di CO₂ e ai consumi di carburante al momento dell'acquisto e di garantire il rispetto delle procedure di omologazione volte a verificare la conformità della produzione, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e la conformità in condizioni d'uso. In particolare, i costruttori dovranno assicurarsi che i dispositivi di controllo dell'inquinamento montati in un veicolo possano durare 160.000 km. La conformità delle condizioni d'uso deve essere verificata per

³ L'allegato fa riferimento alla [Direttiva 70/220/CEE](#), successivamente abrogata dal Regolamento 715/2007.

⁴ Si tratta di: monossido di carbonio (CO), idrocarburi totali (THC), idrocarburi non metanici (NMHC), ossido d'azoto (NO_x), idrocarburi totali e d'ossido d'azoto (THC + NO_x), particolato (PM).

⁵ La normativa è in vigore dal 1° settembre 2014 ed è divenuta obbligatoria dal 1° settembre 2015.

5 anni o 100.000 km. Infine, i costruttori dovranno fornire informazioni illimitate e standardizzate per la manutenzione del veicolo. Il regolamento stabilisce poi che il costruttore produce i veicoli in modo che il progetto, la costruzione e l'assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, soddisfi le sue disposizioni e i relativi provvedimenti di attuazione. **E' vietato, salvo alcune eccezioni, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.** E' considerato impianto di manipolazione ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, o altri parametri al fine di interferire sul funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni e che riduca l'efficacia di tale sistema durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo. I metodi, le prove e i requisiti specifici per l'omologazione sono fissati da provvedimenti di attuazione che individuano i requisiti relativi ad alcuni elementi, tra cui: emissioni dallo scarico, compresi i cicli di prova, emissioni a bassa temperatura e a regime di minimo; sistemi di diagnostica di bordo (OBD) e prestazione dei dispositivi di controllo dell'inquinamento in condizioni d'uso; durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, conformità della produzione e controlli tecnici; misurazione delle emissioni di gas a effetto serra; attrezzature di prova e carburanti di riferimento.

Il **Regolamento (CE) n. 443/2009** stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove. Si ricorda che a differenza degli altri gas inquinanti, le emissioni di CO₂ a basse concentrazioni non provocano danni per la salute umana; tuttavia, influiscono sui mutamenti climatici e per questo l'Unione europea ha intrapreso una serie di misure volte al loro contenimento. Pertanto, a differenza di quanto avviene per gli altri gas inquinanti, **per i CO₂ non vengono stabiliti limiti di emissione massimi per veicolo, bensì obiettivi di riduzione.** Il regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a **130 g/km dal 2012 e a 95g/km a partire dal 2020⁶**. Per i veicoli commerciali leggeri questo livello è fissato a 147g/km entro il 2020.

2) Prospettive di riforma

E' all'esame delle istituzioni europee la [proposta di modifica](#) dei Regolamenti (CE) n. 715/2007 e 595/2009 per quanto riguarda la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli stradali⁷. L'atto nasce dall'esigenza di affrontare alcuni ambiti problematici in cui le carenze di mercato e le lacune normative costituiscono un ostacolo per affrontare le sfide globali di riduzione delle emissioni nocive. Tra tali ambiti, la mancanza di un valore limite per le emissioni di biossido di azoto (NO₂) che non era stato previsto al momento dell'adozione del Regolamento (CE) 715/2007. Poiché le emissioni dirette di tale gas sembrerebbero alla base della maggior parte dei problemi di qualità dell'aria nelle aree urbane la proposta conferisce alla Commissione europea, mediante atti delegati, il potere di stabilire un limite di emissione adeguato, visto che i moderni veicoli diesel emettono quantità elevate e sempre maggiori di NO₂. La Commissione dovrà, tra l'altro: disciplinare i limiti di emissione per alcune tipologie specifiche di veicoli per il trasporto passeggeri e merci⁸; elaborare procedure e requisiti per l'omologazione; definire requisiti per il divieto di utilizzo di impianti di manipolazione; definire misure necessarie per l'applicazione dell'obbligo dei costruttori di consentire accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione e manutenzione dei veicoli; includere il metano nel calcolo delle emissioni di CO₂; procedere all'innalzamento o all'abolizione del limite delle emissioni degli idrocarburi totali per i veicoli con motore ad accensione comandata;

⁶Il limite è stato poi posticipato al 2021.

⁷ COM(2014)28 def.

⁸ Si tratta dei seguenti veicoli, come definiti dalla Direttiva 2007/46/CE: M1: Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi al massimo otto posti a sedere oltre al sedile del conducente; M2: Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di persone, aventi più di otto posti a sedere oltre al sedile del conducente e massa massima non superiore a 5 t; N1 Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima non superiore a 3,5t; N2: Veicoli progettati e costruiti per il trasporto di merci, aventi massa massima superiore a 3,5 t ma non superiore a 12t.

ricalibrare i valori limite per la massa del particolato e provvedere all'adozione di un metodo rivisto di misura del particolato e di un valore limite per il numero di particelle.

La proposta è stata discussa dalla Commissione Ambiente, salute pubblica e sicurezza alimentare (ENVI) del Parlamento europeo che lo scorso 23 settembre ha adottato una [Relazione](#) nella quale chiede l'inserimento sui veicoli di dispositivi per il rilevamento dei consumi e del cambio di marcia, al fine di sfruttare al meglio le potenzialità di riduzione del consumo di carburante, e conseguentemente delle emissioni di gas inquinanti e ad effetto serra derivanti dalla cosiddetta "eco-guida", ovvero un comportamento di guida efficiente. Tali dispositivi dovrebbero essere montati su tutti i nuovi veicoli a partire dal 2019. La Commissione ENVI chiede inoltre l'introduzione della nuova procedura di prova basata sulla guida reale su strada entro il 2017⁹.

La Commissione ENVI ha inoltre deliberato di iniziare i negoziati con il Consiglio affinché si raggiunga un accordo in prima lettura che dovrà essere sottoposto al voto definitivo del Parlamento europeo e del Consiglio.

Anche il Consiglio è al momento al lavoro sulla proposta: lo scorso 7 ottobre il Coreper ha discusso un testo di compromesso della Presidenza lussemburghese in vista del trilogio informale con il Parlamento europeo¹⁰.

Si ricorda che la proposta è stata esaminata dalla 13a Commissione (Ambiente, territorio e beni ambientali) del Senato della Repubblica che il 6 marzo 2014 ha approvato la Risoluzione [DOC XVIII n. 56](#)

3) La misurazione delle emissioni dei gas inquinanti

Attualmente le emissioni di gas inquinanti sono misurate durante un ciclo di prova effettuato in laboratorio (New European Driving Cycle - NEDC), secondo una metodologia messa a punto da alcune direttive europee¹¹. Uno dei limiti di questo ciclo di prova è quello di non riflettere le emissioni reali dei veicoli in normali condizioni d'uso. Esiste infatti una discrepanza tra le prove svolte in laboratorio e quelle svolte su strada. Ad esempio, le emissioni di NO_x dei veicoli diesel misurate su strada eccedono in modo considerevole rispetto a quelle misurate con il ciclo di prova NEDC. Al fine di superare questo difetto, la Commissione europea ha messo a punto una nuova procedura di prova basata sulla guida reale (**Real Driving Emission - RDE**). Nel maggio 2015, al termine di un confronto tra portatori di interesse e Stati membri, il "Comitato tecnico veicoli a motore" (CTVM) ha approvato questa nuova procedura che **entrerà in vigore il 1° gennaio 2016**. A partire da quella data affiancherà la procedura NEDC. I veicoli saranno pertanto testati anche su strada seguendo schemi di accelerazione e decelerazione casuali. Le emissioni di gas inquinanti saranno misurate da "sistemi di misurazione mobile delle emissioni" (**portable emissions measurement systems - PEM**) installati sui veicoli. In una fase iniziale i sistemi PEM saranno utilizzati al solo scopo di monitoraggio e non incideranno sul certificato di conformità rilasciato dall'autorità nazionale di omologazione. Per quanto riguarda la fase successiva, la Commissione sta lavorando per fissare i limiti di emissione NTE (**not-to-exceed emission limits - NTE**) applicabili nei test RDE, che definiscono il grado minimo accettabile di discrepanza dai limiti fissati dal Regolamento (CE) n. 715/2007, tenendo in considerazione i margini di incertezza determinati dalle prove su strada. Tutti i dettagli relativi alla procedura RDE sono attualmente discussi con i portatori

⁹ Si tratta della procedura di prova RDE, per la quale si rimanda al paragrafo 3).

¹⁰ I triloghi sono riunioni informali tripartite tra rappresentanti del Parlamento, del Consiglio e della Commissione per esaminare proposte legislative. La loro finalità è quello di raggiungere un accordo su un pacchetto di emendamenti che sia accettabile sia per il Consiglio che per il Parlamento.

¹¹ Si vedano al riguardo la [Direttiva 91/441/CE](#) e la [Direttiva 98/69/CE](#). La procedura prevede dei test su banco a rulli, simile ad un tapis roulant, simulando tre cicli di prova, "urbano", "extra urbano" e "misto", durante i quali vengono misurati i consumi e le emissioni.

di interesse e con gli Stati membri. La Commissione mira ad **applicare i limiti NTE nell'autunno 2017** per tutti i veicoli omologati e **nell'autunno 2018 per i nuovi veicoli**¹².

Si segnala inoltre che è stata adottata **una nuova procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri** (*Worldwide harmonized light vehicles Test Procedures - WLTP*) sviluppata sotto l'egida della Commissione economica delle Nazioni Unite (UNECE)¹³. Questa procedura, che riguarderà i principali mercati mondiali (Europa, Stati Uniti, Giappone, Cina, Russia e India) sarà utilizzata per misurare le emissioni di CO₂ e di altri gas inquinanti dei veicoli passeggeri e dei veicoli commerciali leggeri. Essa prevede sia una prova in laboratorio che una su strada, mediante l'RDE. La Commissione europea intende aderire alla procedura WLTP nel settembre 2017 per giungere alla piena attuazione nel settembre 2018.

Si ricorda che il Parlamento europeo, nella [Risoluzione](#) adottata il 24 febbraio 2014 sulla proposta di modifica del Regolamento (CE) n. 443/2009¹⁴ ha sottolineato che *"Occorre modificare il «nuovo ciclo di guida europeo»(NEDC) attualmente utilizzato per assicurare che sia rappresentativo delle condizioni di guida reali e per evitare che le emissioni reali di CO₂ e il consumo reale di carburante siano sottostimati. È opportuno convenire il prima possibile su una nuova, più realistica e affidabile procedura di prova"*, rivolgendo un invito ad applicare la procedura WLTP quanto prima.

4) Il caso Volkswagen¹⁵

Il 18 settembre 2015 l'Agenzia statunitense per la protezione dell'ambiente (EPA) ha accusato la Volkswagen (VW) di aver installato software illegali sulle auto per alterare i test sulle emissioni, che hanno consentito alle vetture diesel di produrre una quantità di gas NO_x 40 volte superiore ai limiti consentiti. Di conseguenza, ha ordinato il ritiro di circa 482.000 auto Volkswagen e Audi vendute negli Stati Uniti dal 2008. Il 22 settembre 2015 la Volkswagen ha ammesso che il software poteva essere stato installato su **11 milioni di vetture diesel**, il che potrebbe comportare una multa fino a 18 miliardi di dollari e azioni da parte dei consumatori e dei portatori di interesse, oltre che degli azionisti.

Nel frattempo Germania, Francia, Italia e Corea del Sud hanno annunciato l'avvio di inchieste nazionali. Il 24 settembre 2015 il Ministro tedesco dei trasporti ha annunciato che il software incriminato era stato utilizzato anche sulle auto VW vendute nel suo paese. I veicoli coinvolti sembrerebbero essere 2,8 milioni.

La vicenda Volkswagen, oltre ad avere conseguenze sulla salute e sull'ambiente, ha messo in luce alcune **differenze sostanziali tra l'Unione europea e gli Stati Uniti, riguardanti sia sistema dei controlli delle emissioni di gas inquinanti e di CO₂, sia i valori limite fissati.**

Per quanto concerne il **sistema dei controlli**, come già specificato, nell'Unione europea è previsto che prima dell'immissione sul mercato i veicoli siano sottoposti ad un ciclo di prova da parte di un servizio tecnico nazionale, volto a verificare il rispetto delle norme in vigore. Sulla base dei test eseguiti l'autorità nazionale preposta concede l'omologazione e tutti i veicoli di quel dato tipo possono essere immatricolati in tutta l'Unione europea. Successivamente vengono svolti alcuni controlli a campione sulla linea di produzione. **Negli Stati Uniti, invece, vige un regime di autocertificazione** in base al quale annualmente le case produttrici sottopongono i dati relativi alle

¹² Si veda al riguardo la [FAQ sugli standard di emissione dei gas inquinanti](#) a cura della Commissione europea, disponibile in lingua inglese.

¹³ La procedura è stata messa a punto dal Forum Mondiale per l'armonizzazione delle regolamentazioni sui veicoli ([World Forum for harmonization of vehicle regulation](#), WPn.29), un gruppo di lavoro con il compito di sviluppare e armonizzare a livello globale gli standard tecnici per i veicoli. Esso è rappresentato da specialisti provenienti dai settori industriale, scientifico e amministrativo.

¹⁴ [COM\(2012\)393](#).

¹⁵ Sulla vicenda Volkswagen si veda la [Nota informativa](#) a cura del Servizio ricerche del Parlamento europeo, disponibile in lingua inglese.

prove di legge all'EPA che sottopone successivamente a prova il 15% dei modelli selezionandoli secondo criteri casuali.

In entrambi i casi i cicli di prova si svolgono in laboratorio. Tuttavia, mentre **l'Unione europea si appresta ad introdurre il nuovo test su strada RDE, gli Stati Uniti al momento non prevedono di adottare tale sistema**¹⁶.

Per quanto riguarda i **limiti di emissione**, quelli fissati dagli Stati Uniti sono meno stringenti rispetto ai limiti imposti dall'Unione europea: per l'NO_x in Usa vi è un limite di 0,031 g/Km contro lo 0,08 g/km dell'UE, per il CO₂ l'obiettivo fissato dagli Usa per il 2021 è di 121 g/km, mentre, come già specificato, l'Unione europea ha stabilito un obiettivo più ambizioso di 95 g/km.

5) Il dibattito in seno alle istituzioni europee

La Commissaria europea per il mercato interno, industria, imprenditoria e PMI, Elzbieta Bieńkowska, in una [Dichiarazione sulle emissioni inquinanti](#) rilasciata lo scorso 24 settembre, ha espresso la posizione della Commissione europea sulla vicenda Volkswagen: "*Tolleranza zero nei confronti delle frodi e rispetto rigoroso delle norme UE*". Ha inoltre invitato, a nome della Commissione europea, tutti gli Stati membri ad intraprendere gli accertamenti del caso e a riferirne alla Commissione. Ha poi sottolineato l'importanza di disporre di un quadro normativo che preveda che le misurazioni delle emissioni dei gas inquinanti ai fini dell'omologazione dei veicoli riflettano le condizioni di guida reali e non siano alterate da dispositivi ingannevoli. Confermando l'introduzione all'inizio del 2016 della procedura di prova su strada RDE che affiancherà le prove di laboratorio, ha invitato gli Stati membri a trovare un accordo sulle misure che completano tale procedura ed in particolare sulle procedure da seguire, ai fini dell'omologazione, nel caso si riscontrino differenze importanti tra i risultati delle prove in laboratorio e i risultati delle prove su strada.

Il **Consiglio "Competitività" - Mercato interno e Industria**, riunitosi il [1° ottobre scorso](#), ha dedicato una parte dei lavori agli sviluppi della vicenda Volkswagen, sulla quale ha avuto luogo uno scambio informale di opinioni tra i ministri¹⁷. Nel suo intervento, la Commissaria Bieńkowska ha ribadito l'intenzione dell'Esecutivo europeo di procedere alle verifiche del caso e ha chiesto agli Stati membri analoghi approfondimenti sul territorio nazionale, mettendo a disposizione una piattaforma elettronica per lo scambio di informazioni. Ha quindi ricordato i lavori in corso per introdurre la nuova procedura di prova in condizioni reali su strada RDE ed ha informato i ministri che sono in corso i lavori preparatori per presentare una proposta di revisione della Direttiva quadro sull'omologazione dei veicoli a motore (Direttiva 2007/46/CE), volta al rafforzamento delle norme sull'omologazione (ex ante) e delle misure di vigilanza del mercato (ex post). I ministri hanno riferito in merito agli accertamenti in corso sui territori nazionali, in collaborazione con la Commissione europea, e hanno sottolineato come la violazione delle norme Ue, oltre a nuocere alla salute dell'uomo e dell'ambiente, minacci gli sforzi comuni volti a creare condizioni di concorrenza leali per tutte le industrie dell'Unione e per gli operatori economici. Hanno quindi esortato a risolvere al più presto la situazione per guadagnare nuovamente la fiducia dei consumatori. Infine, hanno accolto con favore l'impegno della Commissione europea ad accelerare l'introduzione della procedura di prova su strada RDE, che dovrà essere prontamente implementata dalle autorità nazionali di omologazione.

Il Consiglio "Competitività" tornerà ad occuparsi della questione il 30 novembre 2015.

Anche il **Consiglio "Trasporti"**, nella sessione dell' [8 ottobre 2015](#), ha discusso del tema riguardante le emissioni delle autovetture. In quella sede la Commissaria Bieńkowska ha aggiornato i ministri sui lavori in corso per sviluppare la nuova procedura RDE, informandoli sull'intenzione di

¹⁶ Per un approfondimento sui test delle emissioni si rimanda alla [Nota](#) a cura dell'ACEA (Associazione dei Costruttori Europei dei Automobili).

¹⁷ La discussione ha avuto luogo durante la colazione di lavoro ministeriale.

adottare tutto il pacchetto entro la fine di ottobre. Gli Stati membri avrebbero quindi tempo sino al 16 ottobre per accordarsi sui limiti NTE. Tali limiti dovrebbero essere adottati dal "Comitato tecnico veicoli a motore" (CTVM) il 28 ottobre prossimo¹⁸.

Anche il Consiglio "**Ambiente**" discuterà il tema riguardante le emissioni delle autovetture nella sessione del 26 ottobre 2015.

Un confronto approfondito sulla vicenda Volkswagen ha avuto luogo anche al **Parlamento europeo** nella seduta plenaria del 6 ottobre scorso, in presenza della Commissaria Bieńkowska¹⁹. Il dibattito è stato introdotto dalla presentazione dell'[interrogazione orale sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico](#) a firma del Presidente della Commissione Ambiente, salute pubblica e sicurezza alimentare, Giovanni La Via, della Presidente della Commissione per il mercato interno e la protezione dei consumatori, Vicky Ford e del Presidente della Commissione Industria, ricerca ed energia, Jerzy Buzek. Nell'interrogazione si chiede alla Commissione europea come intende procedere per verificare eventuali manipolazioni dei test nell'Unione europea e quali misure a breve e a lungo termine sono necessarie per garantire il rispetto della legislazione Ue. I firmatari chiedono inoltre di sapere se la vicenda Volkswagen riguardi solo il gas NO_x o anche altri gas inquinanti e a effetto serra. Infine, chiedono alla Commissione europea come intende tenere informato il Parlamento europeo sugli sviluppi delle indagini.

E' seguito poi il dibattito, preceduto da interventi a nome dei vari gruppi parlamentari. Molti deputati hanno sottolineato come la vicenda Volkswagen metta in pericolo la credibilità dell'intero settore automobilistico e hanno invitato la Commissione europea ad accelerare l'introduzione di cicli di prova basati su condizioni di guida reali. Inoltre, hanno chiesto alla Commissaria europea se l'Esecutivo europeo fosse a conoscenza di possibili comportamenti fraudolenti. Alcuni deputati hanno fatto riferimento all'esistenza di documenti pubblicati dai servizi della Commissione europea, risalenti al 2007 e al 2011, nei quali si rileva l'esistenza di una differenza inspiegabile tra i risultati ottenuti dalle prove in laboratorio e i risultati ottenuti da quelle su strada. Hanno chiesto inoltre di chiarire se la manipolazione dei test si sia verificata anche in Europa. Nella sua replica la Commissaria Bieńkowska ha precisato che l'Esecutivo europeo da alcuni anni è al lavoro sulla proposta di modifica della Direttiva 2007/46/CE sull'omologazione dei veicoli al fine di correggere i difetti dell'attuale sistema di controlli. Per quanto concerne i dossier menzionati ha chiarito che essi facevano riferimento alla sola possibilità che le differenze rilevate nei risultati delle prove potessero essere riconducibili all'installazione di dispositivi ingannevoli. Ha inoltre sottolineato che il ritardo nell'azione della Commissione europea è imputabile al contenuto altamente tecnico dei dossier. Ha poi presentato un piano a tre fasi, già annunciato al Consiglio competitività del 1° ottobre, in base al quale occorrerà: in primo luogo accertare i fatti e il rispetto della normativa vigente; in secondo luogo accelerare l'adozione del quadro normativo sulle emissioni dei gas inquinanti e infine modificare i sistemi di controllo e di omologazione al fine di assicurare che una situazione simile non torni a verificarsi. La Commissaria ha inoltre riferito che l'Esecutivo europeo ha proposto agli Stati membri di creare una piattaforma per lo scambio di informazioni sulle indagini e il coordinamento delle azioni, specificando però che tale iniziativa deve restare sotto l'egida degli Stati stessi in quanto le istituzioni europee non hanno competenza per condurre inchieste a livello europeo nel settore automobilistico. Infine, ha annunciato che presenterà i primi risultati delle inchieste condotte dagli Stati membri al prossimo Consiglio "Competitività" del 30 novembre 2015.

Nel frattempo, il 15 ottobre scorso la Commissione europea ha incontrato le autorità nazionali di omologazione dei 28 Stati membri per discutere dei progressi compiuti nell'ambito delle inchieste nazionali sulla vicenda Volkswagen.

¹⁸ Fonte: Agence europe, n. 11406.

¹⁹ Si veda al riguardo il [documento riepilogativo sul dibattito](#) a cura del Parlamento europeo, disponibile in lingua inglese.

Il Parlamento europeo dovrebbe adottare una risoluzione sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico nella seduta plenaria del 28 ottobre prossimo.

6) Il dibattito al Parlamento italiano

Le Commissioni riunite 10a (Industria, commercio, turismo) e 13a (territorio, ambiente, beni ambientali) del **Senato della Repubblica** hanno avviato l'esame dell'affare assegnato riguardante "La vicenda Volkswagen e le ricadute della stessa sui consumatori, sul mercato e sull'ambiente", ([Atto n. 616](#)), in merito al quale ha avuto inizio un ciclo di audizioni informali dei diversi soggetti interessati e più direttamente coinvolti, al fine di acquisire utili elementi informativi. Il 6 ottobre 2015 ha avuto luogo l'audizione informale del Presidente dell'Associazione nazionale filiera industria automobilistica (ANFIA) e il 14 ottobre 2015 dell'Amministratore delegato di Volkswagen Group Italia²⁰, che ha fornito alcune informazioni sugli sviluppi della vicenda, con particolare riferimento alla situazione italiana, e sulle misure intraprese dalla casa-madre tedesca. Sottolineando che il gruppo italiano si occupa esclusivamente della commercializzazione in Italia del marchio automobilistico Volkswagen (insieme ad Audi, Skoda e Seat), e non è quindi responsabile dell'omologazione e della certificazione dei veicoli, di cui si occupa l'Autorità tedesca per i trasporti (KBA), ha comunicato che in Italia è stato predisposto il ritiro di 1.300 autoveicoli, esclusivamente diesel Euro 5 con motore EA 189, al fine di accertare se vi sia o meno una violazione dei limiti di emissioni UE. A tal riguardo, ha precisato che le emissioni in discussione sono esclusivamente quelle di NO_x, smentendo le notizie su un possibile coinvolgimento di altri gas inquinanti, quali il CO₂. Ha quindi annunciato che la casa madre tedesca sta predisponendo un piano d'azione correttivo comprensivo di specifiche soluzioni tecniche che saranno illustrate alle autorità competenti nel corso dell'ultimo trimestre 2015 e saranno attuate definitivamente a livello europeo nel corso del 2016. Ha inoltre illustrato le modalità con cui il gruppo sta fornendo assistenza ai propri clienti, secondo il principio di massima trasparenza e tempestività dell'informazione, al fine di recuperare credibilità e fiducia. Riguardo alle ricadute occupazionali della vicenda, ha rassicurato che il gruppo si sta impegnando al massimo, anche attraverso una propria finanziaria, per tutelare i concessionari.

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della **Camera dei deputati**, l'8 ottobre 2015 ha svolto l'audizione del Vice ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Riccardo Nencini, sulle conseguenze in Italia delle irregolarità rilevate con riferimento ad automobili Volkswagen e sulle valutazioni del Ministero in ordine all'utilità dell'installazione dei filtri antiparticolato nelle automobili ad alimentazione diesel²¹.

Sulla vicenda Volkswagen, inoltre, in entrambi i rami del Parlamento sono stati presentati alcuni atti di indirizzo²².

19 ottobre 2015

A cura di Patrizia Borgna

²⁰ Le registrazioni video delle audizioni sono disponibili all'indirizzo web: <http://webtv.senato.it/3937>

²¹ La registrazione video dell'audizione è disponibile all'indirizzo web: <http://webtv.camera.it/commissioni>

²² Per il Senato si vedano le seguenti interrogazioni a risposta orale: [3-02237](#), [3-02221](#), [3-02218](#), [3-02209](#). Per la Camera le seguenti interrogazioni a risposta scritta: [4-10580](#), [4-10530](#), [4-10511](#), [4-10442](#).