

Atto a cui si riferisce: ATTO CAMERA [C.5/11420 Commissione Trasporti](#)

[il 26 aprile 2017, la giudice per le indagini preliminari del tribunale di Roma ha formulato l'ordine di imputazione coatta richiesta per tre dirigenti del Ministero delle infrastrutture e...](#)

Atto Camera

Interrogazione a risposta immediata in commissione 5-11420

presentato da SPESSOTTO Ariannatesto di Lunedì 22 maggio 2017, seduta n. 801 M5S

SPESSOTTO, CARINELLI, NICOLA BIANCHI, DELL'ORCO, DE LORENZIS, PAOLO NICOLÒ ROMANO e LIUZZI. — Al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti . — Per sapere – premesso che:

il 26 aprile 2017, la giudice per le indagini preliminari del tribunale di Roma ha formulato l'ordine di imputazione coatta richiesta per tre dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti De Grazia Alessandro, Di Santo Vito e Vitelli Maurizio Girolamo, per i reati di omissione e rifiuto in atti d'ufficio;

il rinvio a giudizio per i tre alti funzionari del Ministero si riferisce alla vicenda delle presunte irregolarità rilevate nella procedura di omologazione dei filtri antiparticolato Fap, posto che l'utilizzo di questi filtri determinerebbe danni per l'ambiente e la salute pubblica;

il gip rivela come i tre dirigenti fossero da anni a conoscenza delle gravissime situazioni di inquinamento dell'aria dovute alla struttura stessa dei Fap;

il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, nella persona dei tre dirigenti, ha rilasciato, senza prove di durabilità sui filtri o con prove di validazione non conformi alla legge, le omologhe ai filtri antinquinamento Iveco e Pirelli, nonostante i funzionari fossero da tempo a conoscenza che il sistema dei Fap, attualmente utilizzato nelle auto diesel, non è in grado di abbattere le emissioni di nanoparticolato, ma al contrario le aumenta;

la conclusione cui arriva la Gip è che i tre indagati «preoccupati soltanto dalla copertura formale del loro ruolo apicale e da un miope quanto inutile rispetto delle regole di omologazione, peraltro del tutto divergenti dalle effettive esigenze della collettività e della tutela della salute cui queste sono finalizzate, non hanno ritenuto sino ad oggi di assumere alcuna fattiva di controllo, informazione e di prevenzione» nei confronti di nessun ente interessato dal problema, siano essi i Ministri coinvolti, l'Unione europea, i cittadini o gli enti locali;

è stata depositata dalla prima firmataria del presente atto, presso le Commissioni ambiente e trasporti, la risoluzione n. 7-00939 che impegna il Governo ad effettuare una verifica sulla correttezza delle procedure ministeriali adottate negli ultimi anni dalle strutture competenti al rilascio dell'omologazione per i dispositivi antiparticolato e a rivedere al contempo le attuali procedure di omologazione dei veicoli al fine di evitare un nuovo scandalo «dieselgate» –:

se non si ritenga opportuno assumere iniziative, per quanto di competenza, al fine di provvedere quanto prima al trasferimento ad altro ruolo dei tre funzionari di cui in premessa, in considerazione dell'estrema rilevanza delle funzioni svolte e dei rischi per la salute della collettività legati ad una perdurante inazione da parte di organi della pubblica amministrazione deputati a verificare l'idoneità dei filtri antiparticolato. (5-11420)

spettiva, necessario estendere il collegamento all'alta velocità a tutto il territorio regionale.

5-11418 Biasotti: Collegamento della rete ferroviaria umbra alla linea ad alta velocità.

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 5*).

Pietro LAFFRANCO (FI-PdL), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la puntualità della risposta che tuttavia non lo trova soddisfatto, soprattutto nella parte in cui riferisce le valutazioni di Trenitalia circa l'ipotesi di arretramento di corse ad alta velocità da Arezzo a Foligno o Perugia.

Sottolinea, infatti, che seppure i tempi di percorrenza, per le caratteristiche dell'infrastruttura, nel tratto umbro resterebbero invariati la novità positiva sarebbe comunque la presenza dell'alta velocità in Umbria che faciliterebbe i collegamenti con il Nord. Quanto all'avvio di collegamenti *Freccialink* da parte di Trenitalia, ritiene che essi siano sostanzialmente inutili.

Ritiene che il territorio umbro non deve essere scollegato dal resto del Paese e ricorda che l'Umbria è sottodimensionata anche in termini di altre infrastrutture, ad esempio autostradali – a parte i pochi chilometri che la attraversano tra Toscana e Lazio.

5-11419 Franco Bruno: Completamento della tratta ferroviaria Gaeta-Formia.

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI), in qualità di cofirmatario, illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 6*).

Oreste PASTORELLI (Misto-PSI-PLI), replicando, ringrazia il rappresentante del Governo per la risposta recata e lo invita a continuare a farsi carico di una problematica che, se è vero che interessa la competenza della regione Lazio, è anche vero che assume particolare rilievo nel più generale miglioramento dei collegamenti Roma-Formia-Napoli che risultano essere interessati da progetti di investimento di RFI finalizzati all'*upgrading* tecnologico volto anche ad incrementare gli standard qualitativi del servizio ferroviario e, quindi, anche la sua regolarità di esercizio.

5-11420 Spessotto: Trasferimento di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coinvolti in presunte irregolarità nella omologazione di filtri antiparticolato.

Arianna SPESSOTTO (M5S), illustra l'interrogazione in titolo.

Il sottosegretario Umberto DEL BASSO DE CARO risponde all'interrogazione in titolo nei termini riportati in allegato (*vedi allegato 7*).

Arianna SPESSOTTO (M5S), replicando, si dichiara profondamente insoddisfatta della risposta data dal rappresentante del Governo perché, al di là di ogni considerazione che sia strettamente riguardante la vicenda e la connessa causa in corso, ritiene che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di fronte a quanto espresso dal giudice per le indagini preliminari del tribunale di Roma, dovrebbe comunque porsi il problema circa l'opportunità di mantenere al loro posto quei dirigenti coinvolti.

Sottolinea che la problematica su questo tipo di inquinamento è molto rilevante

– segnalando che secondo alcune statistiche il nostro Paese ha il più alto numero di morti premature dovute all'inquinamento da ozono, circa 3.400 vittime all'anno – e che non basta contestare la presunta antiscientificità di taluni studi sull'argomento essendo necessario, caso mai, avviare nuovi studi in un contesto di maggiore trasparenza.

Ricordato che ha già avuto modo di chiedere in ufficio di presidenza della

Commissione l'audizione del Ministro Delrio sulla vicenda, conclude reiterando la sua richiesta.

Michele Pompeo META, *presidente*, dichiara concluso lo svolgimento delle interrogazioni a risposta immediata all'ordine del giorno.

La seduta termina alle 15.15.

ALLEGATO 7

5-11420 Spessotto: Trasferimento di dirigenti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti coinvolti in presunte irregolarità nella omologazione di filtri antiparticolato.**TESTO INTEGRALE DELLA RISPOSTA**

Il *question time* in oggetto ripropone argomenti, considerazioni e conclusioni cui è giunta la GIP del Tribunale di Roma, incaricata delle indagini preliminari in relazione ad un procedimento originato da una denuncia della società *Dukic Day Dream*, produttrice di un dispositivo suppostamente atto ad abbattere il particolato prodotto dai veicoli a motore.

Nel merito il MIT – sia per riserbo istituzionale, sia per essere parte nei fatti oggetto di *question time* e sia, infine, per la sede istituzionale in cui la vicenda viene ora affrontata – ritiene di non dover entrare nel merito di vicende che attendono di essere sottoposte alle valutazioni della Magistratura, salvo evidenziare che:

per i fatti oggetto di apprezzamento in sede penale il pubblico ministero, ovvero l'organo istituzionalmente preposto all'esercizio dell'azione penale finalizzata alla vigilanza sull'osservanza delle leggi e alla pronta e regolare amministrazione della giustizia per la tutela dell'interesse pubblico lesa dal reato, dopo approfondite, puntuali indagini ha chiesto, per ben due volte l'archiviazione delle indagini;

la vicenda da cui trae origine il procedimento penale è stata oggetto di ben tre valutazioni in sede di giustizia amministrativa, i cui giudici, naturalmente preposti al giudizio circa la legittimità e la efficacia dell'azione amministrativa hanno decretato, per due volte nella sede cautelare e la terza nel merito, per l'insindacabilità, nei termini di regolarità, legittimità, efficienza ed efficacia degli organi ministeriali.

Tutte le prove versate in atti, comprese quelle provenienti da istituzioni scientifiche terze quali l'Istituto Superiore di Sanità e il Centro Nazionale Ricerche, nonché il J.R.C, di riconosciuta ed apprezzata valenza internazionale, depongono per la bontà della tecnologia adottata dagli organi ministeriali per l'omologazione dei filtri antiparticolato, definita peraltro la migliore disponibile al momento, tanto da essere adottata nell'intero ambito comunitario e mondiale.

In particolare, dal 2006 ad oggi il CNR, il CNEIPA, il JRC e l'ISS hanno confermato che l'utilizzo di questi sistemi FAP va nella giusta direzione di una riduzione delle emissioni e quindi verso il miglioramento della qualità dell'aria ambiente atteso che, come recentemente chiarito proprio dall'ISS tutta la letteratura scientifica e tecnica è concorde nell'affermare che i FAP riducono le emissioni particolato, in massa ed in numero degli autoveicoli diesel, rendendo le emissioni di questi veicoli confrontabili con quelli dei veicoli a benzina.

Da una prima lettura appare ineludibile la circostanza che nelle motivazioni che hanno condotto all'imputazione coatta non si rinviene traccia di approfondito esame delle evidenze scientifiche attestate dagli studi degli Organi anzidetti, ma che il libero convincimento che ha condotto a tale imputazione si basa semmai su studi personali di soggetti sconosciuti alla comunità scientifica, nazionale e internazionale, che hanno basato le proprie conclusioni su personali convincimenti cui non si è stati in grado di dare evidenza scientifica

e che anzi sono state, con rigore scientifico, contestate dal CNR e dall'ISS, che giungono a ben diverse, fondate, dimostrate conclusioni.

In sede di opposizione all'archiviazione si è documentalmente dimostrato, e versato in atti, che alcuni dei consulenti dell'accusa hanno intrattenuto, prima che la vicenda venisse sottoposta all'attenzione della Magistratura, rapporti con la denunciante e che tale circostanza, causa di astensione o ricusazione, non è stata in

alcun modo valutata nella sede giudiziaria, circostanza quest'ultima che verrà ben posta in evidenza in sede di udienza preliminare.

È comune all'attenzione del Ministero la posizione dei due dirigenti al momento in servizio, che verrà valutata sulla base degli sviluppi della vicenda giudiziaria. Per quanto concerne il terzo dirigente corre l'obbligo di evidenziare che è stato posto in quiescenza per raggiunti limiti di età già dal 2010.

Dieseldgate, come le istituzioni hanno nascosto il caso italiano. Ma giudice dispone imputazione coatta

Filtri e inquinamento - Il Gip ordina il processo per tre dirigenti dei Trasporti e smaschera chi ha insabbiato lo scandalo



di Marco Palombi e Carlo Tecce | 30 aprile 2017

•

| Quando capita all'estero, con una distanza congrua dai **conflitti di interessi**, in Italia si riempiono pagine e si intavolano seminari per stigmatizzare le brutte, sporche e cattive aziende che inquinano con le zozzissime **macchine diesel**. Quando capita in Italia si fischietta. I cosiddetti Fap – i filtri antiparticolato montati sulle autovetture diesel – fanno male alla salute e all'ambiente e non sappiamo neanche quanto, perché le polveri sottili sminuzzate in “nano-particelle” pericolosissime per la salute non sono rilevate. Questa vicenda è emersa grazie alle denunce della ditta Dukic Day Dream – che ha ideato un congegno alternativo ai Fap e subito le angherie del ministero dei Trasporti (Mit) – e non passa all'oblio grazie a un Gip di Roma, Paola Di Nicola.

La giudice è autrice di un dispositivo che – oltre a **ordinare l'imputazione coatta** per tre alti dirigenti del Mit per il reato di omissione e rifiuto in atti di ufficio – smaschera una ad una responsabilità e leggerezze dei controllori italiani: l'Istituto Superiore di Sanità (Iss), i ministeri dei Trasporti, dell'Ambiente e della Salute. Di Nicola fa notare che, **pur consapevoli dei rischi per i cittadini**, le istituzioni hanno cominciato a interessarsi all'argomento dei filtri – obbligatori per legge dal 2008 – dopo la lettera del luglio 2015 di Giuseppe Pignatone, il procuratore di Roma. Con sette anni di ritardo.

I Trasporti e la Sanità hanno risposto e persino tentato di abbozzare una replica sensata (alla fine, hanno fallito), mentre l'Ambiente ha taciuto. Dopo i solleciti di Pignatone, ricostruisce la Di Nicola, nel settembre del 2015, l'**Istituto Superiore di Sanità** ha formulato un parere con una disarmante premessa: non abbiamo competenze per intervenire sul percorso di omologazione o nella verifica del sistema di funzionamento dei Fap. In realtà, precisa la Di Nicola, l'Iss dal '78 dispone di una stazione per il rilevamento e lo studio della qualità dell'aria.

Nonostante la presunta incompetenza in materia, l'Iss ha affermato che il particolato ultrafine, che scaturisce dai Fap, mostra un potenziale tossico maggiore rispetto al Pm 2,5 o Pm 10 “con la possibilità una volta inalato di raggiungere e di depositarsi nelle parti più profonde dei polmoni o in organi extra polmonari”.

Come rimediare? Non si sa, perché la dimensione del problema è sconosciuta: “Le reti di monitoraggio della qualità dell'aria in Italia e in Europa sono attualmente predisposte per la misura del Pm 10 e del Pm 2,5”. E cos'è accaduto dopo l'inquietante testo dell'Iss? Il governo avrà seguito il consiglio della Procura di Terni (l'indagine oggi a Roma è partita da lì) che suggeriva di “valutare l'opportunità di procedere al sequestro preventivo dei Filtri”? No, per carità. L'unico obiettivo è negare pure l'evidenza.

I ministeri coinvolti, nel marzo del 2016, hanno organizzato una riunione con i dirigenti indagati, forse per far consolidare la pantomima. Per il dicastero di Beatrice Lorenzin, ricorda il Gip, c'era la dottoressa De Martino che ha ridimensionato l'importanza del parere dell'Iss: “Non riporta alcuna esplicita indicazione circa la nocività dei Fap”. La stessa De Martino, che aveva appena ricevuto una prima ordinanza del Gip, durante l'incontro fra i ministeri ha accusato la giudice di aver equivocato il testo dell'Istituto superiore.

Il ministero dei Trasporti, sollevato dalla singolare esegesi di De Martino, si è poi rifugiato ancora nell'Iss per ottenere un secondo parere. L'Istituto Superiore di Sanità, nel luglio del 2016, ha allertato il **Cnr di Napoli** a pochi giorni da un'udienza e ha modificato la versione precedente annoverando statistiche vecchie di almeno sette anni (dal 2002 al 2010): “La tecnologia Fap di nuova generazione, accoppiata ai sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto e all'utilizzo di carburanti con basso tenore di zolfo, rappresenta un passo in avanti nell'abbattimento delle emissioni degli autoveicoli diesel”.

Nella bibliografia, consultata per la stesura del parere, l'Iss ha citato otto studi abbastanza anziani, il più recente – del 2012 – è quello prodotto dalla Pirelli per difendersi. Va rammentato che Pirelli, assieme a Iveco, era l'azienda monopolista del mercato dei filtri, “favorita consapevolmente e abusivamente” dal ministero dei Trasporti a discapito di Dukic Day Dream.

Pirelli e Iveco si sono spartiti un giro d'affari che nel 2008 ammontava a circa 20 miliardi di euro e, con la complicità del ministero, a differenza di Dukic, sono riusciti a ottenere “l'omologa” – cioè l'ok alla messa in commercio – senza affrontare la prova di durabilità dei filtri. Chiosa il giudice: “Non si può non rilevare che non risponde alla ordinaria e corretta modalità di agire di un'istituzione pubblica, come l'Istituto Superiore di Sanità, redigere un parere tecnico, di estremo rilievo, perché riguardante la salute pubblica, utilizzando studi inviati a imprenditori interessati al suo esito, come appunto Pirelli, senza che risulti l'espressa formale richiesta all'inoltro. A ciò si aggiunge il dato che il parere dell'Iss era stato sollecitato, nella sua elaborazione, anche dagli odierni indagati che hanno continuato a rappresentare, nelle sedi istituzionali, il ministero dei Trasporti”.

Se vi stupite dell'assenza di un **Diesalgate italiano**, la spiegazione la possono fornire l'Istituto Superiore di Sanità, i ministeri dei Trasporti, della Salute e dell'Ambiente. Quest'ultimo, se ha voglia.