

AUTO

Delrio: «Solo Volkswagen truccava i motori diesel»

Andrea Malan e Beda Romano ▶ pagina 28

Auto. Per il ministro Delrio i test italiani confermano i risultati finora emersi - «Non risulta funzionamento anomalo dei dispositivi Fca»

«Solo Volkswagen truccava i diesel»

Botta e risposta tra Berlino e Bruxelles sull'interpretazione dell'attuale normativa

IL DIBATTITO

La Germania propone di modificare la legislazione L'esecutivo Ue: «Non serve»
Gli ambientalisti: 30 modelli «altamente inquinanti»

Andrea Malan
Beda Romano

■ Nessuna casa automobilistica monta sulle proprie autovetture dispositivi illegali per il controllo delle emissioni dei gas di scarico, e «l'unico elemento veramente ingannevole è quello montato sui modelli Volkswagen». Lo ha detto il ministro dei Trasporti, Graziano Delrio, a margine dei lavori del consiglio europeo Trasporti in corso a Lussemburgo. Secondo il ministro i controlli effettuati dalle autorità italiane sulle emissioni inquinanti delle auto diesel di varie case automobilistiche non hanno fatto emergere malfunzionamenti o alterazioni, a parte i modelli Volkswagen. Delrio ha informato oggi i colleghi europei sulle verifiche italiane. «Solo i dispositivi montati sui modelli Volkswagen si sono rivelati "ingannevoli", i risultati fatti da noi sono in linea con quelli degli altri paesi». Sul fronte della polemica tra Berlino e Fiat Chrysler, ha dichiarato Delrio da Lussemburgo, «a noi non risulta che non funzioni o abbia un funzionamento anomalo» il dispositivo a protezione del motore delle auto Fca. La situazione delle auto omologate in Italia «è di piena conformità in tema di emissioni e ciò risulta anche dalle prove su

strada: le variazioni emerse sono quelle consentite dalle norme attuali». L'Italia non ha ancora pubblicato i risultati completi dei test come hanno fatto nelle scorse settimane Germania e Gran Bretagna.

La questione delle emissioni nocive delle auto continua a provocare un rimpallo delle responsabilità in Europa, tra governi nazionali e istituzioni comunitarie. Ieri in Lussemburgo il ministro tedesco dei Trasporti Alexander Dobrindt ha spiegato che «c'è un problema di interpretazione della direttiva in vigore». Berlino accusa le case automobilistiche di usare meccanismi per disattivare il filtro contro i gas inquinanti quando la temperatura esterna scende sotto a uno specifico livello.

L'associazione ambientalista T&E ha censito in base ai test effettuati dalle varie autorità nazionali 30 modelli in Europa con motori diesel «altamente inquinanti» (uno solo del gruppo Fca, ovvero la 500X con motore 2 litri) che sono stati omologati in 7 Paesi diversi, compresi Germania, Francia, Spagna e Gb. Ha ricordato che nessun tipo di azione è stata adottata dalle varie autorità nazionali nonostante le strategie "borderline" citate sopra.

Durante la riunione ministeriale di ieri Dobrindt si è riferito a una norma comunitaria che vieta la disattivazione dei dispositivi di riduzione delle emissioni salvo che ciò serva a garantire il funzionamento «in tutta sicurezza» del motore. Secondo la Germania, proprio questa clau-

sola è fonte di abusi. Berlino propone quindi di modificare la legislazione comunitaria permettendo l'uso di questi dispositivi solo se non vi è altra tecnologia sul mercato.

Convinta che il testo della legislazione del 2007 sia sufficientemente chiaro, la Commissione europea ha ribadito che il dovere di controllare le omologazioni delle auto spetta agli stati membri. «Non sono convinta della necessità di emendare il testo» ha spiegato ieri in Lussemburgo la commissaria all'Industria Elzbieta Bienkowska, notando che è compito delle autorità nazionali verificare se l'uso dei dispositivi sia accettabile o meno.

I Ventotto si sono trovati d'accordo «per chiarire l'applicazione della legislazione». C'è chi sospetta che dietro all'iniziativa di Berlino ci sia il tentativo di rifarsi una verginità dopo lo scandalo Volkswagen, che ha ammesso l'uso di dispositivi illegali per ridurre le emissioni al momento dell'omologazione. In questo contesto, Bruxelles ha chiesto di centralizzare il processo di omologazione e di avere il potere di multare i servizi tecnici che non rispettano le regole europee (si veda Il Sole/24 Ore del 28 gennaio).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

