

18 settembre 2020

Via P.E.C.

Spett.le
DIREZIONE GENERALE PER LA MOTORIZZAZIONE
DIPARTIMENTO PER I TRASPORTI, LA NAVIGAZIONE,
GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE, MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
dg.mot@pec.mit.gov.it

OGGETTO: Accesso all'Informazione Ambientale in relazione all'omologazione e alle emissioni dell'autoveicolo FIAT 500X 2,0 MJ 4x4 Diesel, Cilindrata 1956 cm³, tipo di motore n. 55263088

Spett.le Direzione Generale per la Motorizzazione, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti,

il sottoscritto sig. Ugo Taddei, in proprio e quale rappresentante legale dell'Associazione Ambientale ClientEarth, con sede in Bruxelles (Belgio), alla via du Trône n. 60, numero di registrazione nazionale 714925038, rappresentato e difeso dagli Avv.ti Massimo Dragone (C.F.: DRGMSM60C27L736E) e Stefano Trevisan (C.F.: TRVSFN89C30B563T) entrambi del Foro di Venezia, con domicilio eletto presso lo studio degli stessi in Venezia-Mestre (VE), Corso del Popolo n. 57/67 (fax: 041.3969089, P.E.C.: massimo.dragone@venezia.pecavvocati.it), come da procura allegata, inoltra la presente richiesta di accesso all'informazione ambientale ex Art. 3 e ss., D. Lgs. n. 195/2005 (Attuazione della Direttiva 2003/4/CE sull'Accesso del Pubblico all'Informazione Ambientale) e/o di Accesso agli Atti Amministrativi ex Art. 22 e ss. L. 241/1990. Al fine di agevolare la tempestiva messa a disposizione delle informazioni qui richieste, l'istanza sarà come di seguito dettagliatamente circostanziata.

PREMESSO CHE

Secondo le informazioni raccolte, Codesta Direzione Generale per la Motorizzazione - Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale - Ministero delle Infrastrutture e dei



Trasporti, ha rilasciato la scheda di omologazione CE all'autoveicolo **FIAT 500X 2,0 MJ 4x4 Diesel, Cilindrata 1956 cm³, tipo di motore n. 55263088** (di seguito, il "Veicolo").

1. Varie prove indipendenti di emissione su strada, i risultati delle quali sono disponibili al pubblico, hanno dimostrato che, durante le normali condizioni di guida, il predetto Veicolo può emettere livelli di ossidi di azoto (NOx) significativamente superiori ai limiti legali stabiliti dal Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) (di seguito, il "Regolamento sugli standards europei").
2. Come noto, i costruttori di automobili, quando richiedono l'omologazione, hanno l'obbligo di provare che i loro veicoli rispettino i limiti di emissione stabiliti nell'Allegato I del Regolamento sugli standards europei. Inoltre, i costruttori automobilistici devono equipaggiare i veicoli in modo che i componenti atti ad influire sulle emissioni siano progettati, costruiti e assemblati in modo da garantire che il veicolo, per tutta la sua normale durata di vita e in condizioni d'uso normali, rispetti il Regolamento sugli standards europei.
3. L'Art. 5 del Regolamento sugli standards europei vieta l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. Secondo il predetto Regolamento, il termine "impianto di manipolazione" indica

"ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo" (Art. 3 co. 10).
4. Vi sono solo limitate eccezioni che consentono l'uso di impianti di manipolazione. Tali eccezioni devono essere interpretate in modo restrittivo.
5. Il Regolamento della Commissione 2017/1151¹ stabilisce ulteriori disposizioni relative al divieto di utilizzare impianti di manipolazione. In particolare, i costruttori di automobili sono tenuti a dichiarare

¹ Regolamento 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai

l'uso di "strategie ausiliarie di controllo delle emissioni" (di seguito "AES"). Una AES è una strategia di emissione che diventa attiva e sostituisce o modifica una strategia di base per le emissioni (di seguito "BES") per uno scopo specifico ed in risposta a specifiche condizioni ambientali o di funzionamento e rimane operativa solo finché tali condizioni esistono.

6. Per consentire all'Autorità di omologazione di adottare una decisione durante l'omologazione basata sulla valutazione dei rischi e sugli effetti dell'AES sulla salute e sull'ambiente, i costruttori automobilistici sono tenuti a fornire una documentazione ampliata contenente informazioni sul funzionamento di tutte le AES e BES, come descritto nell'Appendice 3A dell'Allegato I del Regolamento 2017/1151 della Commissione.

Tanto premesso, l'istante, come sopra rappresentato e difeso,

CHIEDE

7. ai sensi e per gli effetti dell'Art. 3 e ss. D. Lgs. n. 195/2005 (in attuazione della Direttiva 2003/4/CE sull'Accesso del Pubblico all'Informazione Ambientale) e/o ex Art. 22 e ss. L. 241/1990, che Codesta Autorità pubblica renda disponibile le seguenti informazioni relative al Veicolo sopracitato **FIAT 500X 2,0 MJ 4x4 Diesel, Cilindrata 1956 cm³, tipo di motore n. 55263088**:
- a) copia della scheda di omologazione CE del Veicolo;
 - b) se esistenti, scheda di omologazione CE per sistemi, componenti ed entità tecniche relative al sistema di controllo delle emissioni del Veicolo;
 - c) informazioni su eventuali modifiche o aggiunte che il costruttore del Veicolo ha apportato allo stesso in relazione alle emissioni o al consumo di carburante dopo il rilascio della relativa scheda di omologazione CE e copia di eventuali estensioni, revisioni e/o modifiche della relativa scheda di omologazione CE;

veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e che abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione.



- d) conferma dell'avvenuta presentazione da parte del costruttore del Veicolo di una documentazione ampliata e, in caso affermativo, copia della stessa;
- e) indipendentemente dal fatto che sia stata presentata o meno documentazione ampliata, tutte le informazioni in possesso della Direzione Generale per la Motorizzazione, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sui seguenti aspetti relativi al Veicolo:
- I. uso di qualsiasi dispositivo di manipolazione e/o strategia di emissione ausiliaria (AES);
 - II. descrizione del funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e di tutte le strategie e i dispositivi di controllo delle emissioni utilizzati, sia *software* che *hardware*, e qualsiasi condizione in base alla quale i predetti dispositivi funzionino diversamente rispetto alle prove di omologazione;
 - III. se vi è alcuna giustificazione, e quale, relativa all'uso di qualsiasi impianto di manipolazione e/o AES, comprese spiegazioni sul motivo per cui si dovesse ritenere applicabile una delle clausole di eccezione al divieto di utilizzo degli impianti di manipolazione di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del Regolamento (CE) n. 715/2007;
 - IV. valutazione di come le strategie di emissione ausiliarie controlleranno le emissioni di guida reali, compresa un'analisi dettagliata del previsto aumento degli inquinanti regolamentati e delle emissioni di CO₂ utilizzando l'AES, rispetto alla strategia di base per le emissioni (BES);
 - V. qualsiasi valutazione del rischio e/o valutazione degli effetti sulla salute e sull'ambiente effettuata dalla Direzione Generale per la Motorizzazione, Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione, gli Affari Generali ed il Personale, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in merito al funzionamento di qualsiasi dispositivo di manipolazione e/o AES.
- f) Informazioni sulle emissioni di CO₂ del veicolo durante le prove di Emissioni Reali di Guida.
8. Si rappresenta che le informazioni qui richieste si riferiscono alle emissioni nell'ambiente e devono pertanto qualificarsi quali "*informazioni ambientali*" ai sensi dell'Art. 4 co. 2 della Direttiva 2003/4/CE, come recepita dall'Art. 2 lett. A) n. 2 del D. Lgs. n. 195/2005 e che costituiscano "*informazioni relative alle emissioni nell'ambiente*" ai sensi dell'Art. 5 co. 4 del D. Lgs. n. 195/2005.



Sul punto, si richiama la costante giurisprudenza della Corte Europea di Giustizia², la quale ha chiarito che il concetto di "*informazioni relative alle emissioni nell'ambiente*" non deve essere interpretato in modo restrittivo e che "*è altresì necessario includere nel concetto di informazioni che si riferiscono alle emissioni nell'ambiente quelle informazioni che consentano al pubblico di verificare se l'autorità competente ha autorizzato il prodotto o la sostanza in questione mediante una corretta valutazione delle emissioni effettive o prevedibili, e controllare i dati relativi agli effetti di tali emissioni sull'ambiente*" (par. 80, C-673/13).

9. D'altra parte, si sottolinea che ai sensi del Regolamento 2017/1151 la documentazione che i costruttori automobilistici sono tenuti a fornire nel corso del procedimento di omologazione contiene informazioni che devono essere qualificate non solo come "informazioni ambientali", ma anche come "informazioni relative alle emissioni", per le quali esiste un preciso obbligo giuridico in capo all'Autorità competente di consentire l'accesso a coloro che ne fanno richiesta. Infatti la predetta documentazione include anche, ad esempio, informazioni relative "*all'aumento previsto del totale degli inquinanti regolamentati e delle emissioni di CO2 utilizzando l'AES, rispetto al BES*". (Regolamento 2017/1151, Allegato I, appendice 3a, punto i)). Tale documentazione deve altresì indicare quali emissioni aggluntive un veicolo emetterà in base a vari fattori, come la temperatura in caso di applicazione di una "finestra termica". Sulla base della giurisprudenza della Corte di Giustizia Europea (vedansi C-673/13, par. 79), deve ritenersi che le informazioni sulla quantità di emissioni prevedibili presentate dai costruttori automobilistici ai sensi del Regolamento 2017/1151 sono da considerarsi quali "informazioni sulle emissioni" ai sensi della Direttiva 2003/4/CE, recepita in Italia dal D. Lgs. n. 195/2005, per cui ne deve essere consentito l'accesso in caso di richiesta.
10. Ciò non va inteso nel senso di limitare in alcun modo la portata della presente richiesta, ad esempio, solo a quelle informazioni che Codesta Autorità qualifica quali "*informazioni ambientali*". Si richiede, infatti, l'integrale accesso a tutte le informazioni descritte sub par. 8 indipendentemente dalla loro qualificazione. Ad ogni buon conto, l'istante Ugo Taddei, in quanto rappresentante legale di ClientEarth, richiede l'accesso agli atti così precedentemente indicati anche ai sensi degli Artt. 22 e ss. della L. 241/1990. ClientEarth infatti ha un interesse diretto, concreto e attuale, corrispondente ad una situazione giuridicamente tutelata e collegata ai documenti dei quali è

² Vedansi ex multis C-673/13 Commissione europea contro Stichting Greenpeace Nederland e Pesticide Action Network Europe; e C-442/14 Bayer CropScience SA-NV e Stichting De Bijenstichting contro College voor de toelating van gewasbeschermingsmiddelen en biociden.

richiesto l'accesso, posto che la richiesta di siffatte informazioni rientra pienamente nell'ambito dei suoi obiettivi statuari e delle sue attività. ClientEarth è un'organizzazione internazionale registrata senza scopo di lucro, con uffici a Londra, Bruxelles, Varsavia, Berlino, Madrid, Lussemburgo e Pechino. ClientEarth è la principale organizzazione europea di diritto ambientale di interesse pubblico che promuove azioni legali per trovare soluzioni a varie sfide ambientali, in difesa delle persone e del pianeta. In particolare, ClientEarth, con sede a Bruxelles, è un'organizzazione internazionale non governativa che intraprende attività a livello europeo e nazionale per proteggere, tra l'altro, il diritto ad un'aria pulita e salubre. Secondo il suo statuto, ClientEarth ha tra i suoi obiettivi *"promuovere e incoraggiare il miglioramento, il ripristino, la conservazione e la protezione dell'ambiente, inclusa la protezione della salute umana, per il bene pubblico"*³. Negli anni, ClientEarth ha intrapreso molteplici attività legate alla lotta all'inquinamento atmosferico e all'impatto delle emissioni dei trasporti nelle città europee e all'aumento della trasparenza e dell'accesso alle informazioni ambientali a livello europeo e nazionale. Queste attività includono, tra l'altro: (i) attività di contenzioso giudiziario, instaurato in molti Stati membri dell'Unione Europea e in più di 40 città, per richiedere il rispetto della Direttiva sulla qualità dell'aria; (ii) attività di advocacy a livello europeo sulla regolamentazione della qualità dell'aria e delle emissioni dei trasporti, nonché sulla trasparenza delle politiche in materia ambientale; e (iii) coordinamento ed implementazione del programma "Democrazia Ambientale", dedicato esclusivamente all'attuazione e all'applicazione delle disposizioni della Convenzione di Aarhus. Tale programma si pone l'obiettivo di garantire che il processo decisionale in materia ambientale sia reso più aperto, inclusivo e trasparente. Nell'ambito del predetto programma, ClientEarth ha inoltrato numerose richieste di accesso di informazioni ambientali avanti le Autorità nazionali ed europee competenti, aventi ad oggetto anche informazioni relative sui test di emissioni dei veicoli nel procedimento di omologazione. Nei casi di diniego, ClientEarth ha altresì promosso attività giudiziaria di impugnazione dinanzi alle Autorità giudiziarie dell'Unione Europea. ClientEarth ha inoltre presentato istanze presso il Mediatore dell'Unione Europea sull'accesso ai documenti in materia ambientale ed ha pubblicato una guida sull'accesso alle informazioni ambientali ai sensi della Convenzione di Aarhus⁴.

³ Statuto di ClientEarth AISBL, Art. 4.

⁴ Guida all'accesso alla giustizia nel diritto dell'Unione Europea,
<https://www.documents.clientearth.org/library/download-info/16209/>

11. Da quanto esposto, risulta evidente che ClientEarth, nella persona del legale rappresentante sig. Ugo Taddei, vanta un interesse diretto, concreto e attuale alla presente richiesta d'accesso. Le informazioni e i documenti richiesti sono infatti necessari per valutare se il Veicolo suindicato impiega impianti di manipolazioni non conformi alla legislazione europea e nazionale applicabile. La lotta contro l'uso illegittimo di dispositivi di manipolazione è un'area cruciale delle attività di ClientEarth per combattere l'inquinamento atmosferico in Europa. Per lavorare efficacemente verso questo obiettivo è fondamentale che ClientEarth possa ottenere l'accesso alle informazioni richieste.
12. Nella denegata ipotesi di diniego totale o parziale al diritto di accesso all'informazione ambientale e/o di accesso agli atti, Voglia Codesta Autorità informare per via telematica i sottoscritti difensori, precisando i motivi di rifiuto con riferimento agli specifici casi di esclusione del diritto di accesso elencati nell'Art. 4 della Direttiva 2003/4/CE e dall'Art. 5 del D. Lgs. n. 195/2005, tenendo conto che, a mente delle richiamate disposizioni:
 - I. i motivi del rifiuto di rendere disponibili le informazioni richieste devono essere interpretati in modo restrittivo. Nel caso specifico, l'interesse pubblico tutelato all'informazione ambientale deve essere tenuto debitamente in considerazione. In ogni caso, l'interesse pubblico tutelato dall'accesso deve essere ponderato con l'interesse tutelato dal rifiuto.
 - II. Le Autorità degli Stati membri non possono invocare i casi di esclusione del diritto di accesso di cui all'Art. 5 lett. A), D), F), G) E H) del D. Lgs. n. 195/2005, che includono la riservatezza delle informazioni commerciali, per giustificare il diniego al diritto di accesso qualora la richiesta riguardi informazioni relative alle emissioni nell'ambiente.
13. Si ricorda, inoltre, che ai sensi dell'Art. 4 co. 4 della Direttiva 2003/4/CE, recepito dall'Art. 5 co. 5 della L. n. 195/2005, *"l'Autorità pubblica dispone un accesso parziale, a favore del richiedente, qualora sia possibile espungere dall'informazione richiesta le informazioni escluse dal diritto di accesso"*.
14. Indipendentemente dall'applicazione di eventuali casi di esclusione del diritto di accesso, si prega di confermare o negare se Codesta Autorità è in possesso delle informazioni richieste e di fornire un indice delle stesse. Nella denegata ipotesi in cui Codesta Autorità dovesse ritenersi



incompetente, si chiede di trasmettere l'istanza all'Ufficio competente, informando i sottoscritti difensori.

15. Confidando in un tempestivo riscontro e, in ogni caso, non oltre 30 giorni dalla ricezione, si chiede fin d'ora di confermare di aver correttamente ricevuto la presente richiesta. In ogni caso, i sottoscritti procuratori sono disponibili ad integrare e/o specificare i dati da mettere a disposizione, ove richiesto.
16. Al fine di ridurre al minimo i ritardi, i costi e l'impatto ambientale, si prega di fornire le informazioni per via elettronica all'indirizzo P.E.C. massimo.dragone@venezia.pecavvocati.it. Si prega di informare i sottoscritti procuratori qualora il trattamento della richiesta dovesse comportare costi superiori a 50,00 euro, prima che tali costi vengano addebitati.
17. Salvo ogni riserva di azione, si resta in attesa di riscontro alla presente nei termini di legge e si porgono rispettosi saluti.

Ugo Taddei

Anche per autentica

- Avv. Massimo Dragone -

- Avv. Stefano Trevisan -