

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Proposta di direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'omologazione degli autoveicoli per quanto riguarda la loro riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio

(COM(2004) 162 def. – 2004/0053 (COD))

(2005/C 74/03)

Il Consiglio, in data 30 marzo 2004, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 95 del Trattato che istituisce la Comunità europea, di consultare il Comitato economico e sociale europeo in merito alla proposta di cui sopra.

La sezione specializzata Mercato unico, produzione e consumo, incaricata di preparare i lavori del Comitato in materia, ha formulato il proprio parere in data 14 luglio 2004, sulla base del progetto predisposto dal relatore **RANOCCHIARI**.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 15 settembre 2004, nel corso della 411a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 125 voti favorevoli, 4 contrari e 7 astensioni.

1. Introduzione

1.1 Ogni anno in Europa si commercializzano circa sedici milioni di auto e autocarri leggeri e nello stesso periodo ne sono messi fuori uso oltre nove milioni, che originano più di otto milioni di tonnellate di rifiuti.

1.2 La gestione di questa notevole massa di rifiuti è stata nel passato affrontata in modo disomogeneo nei diversi paesi europei e non sempre con adeguata attenzione alla questione del recupero e riciclo dei materiali.

1.3 Più recentemente però, dall'inizio degli anni '90 e grazie al notevole apporto delle istanze ambientaliste, tutti gli Stati membri hanno provveduto, sia attraverso accordi volontari sia per via legislativa nazionale, a stabilire regole per il trattamento dei veicoli a fine vita, con risultati sicuramente positivi per l'ambiente.

1.4 Da ultimo, allo scopo di armonizzare i diversi provvedimenti nazionali evitando distorsioni della concorrenza e, cosa ancora più importante, allo scopo di ridurre ulteriormente l'impatto di questi veicoli sull'ambiente, il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la direttiva 2000/53/CE del 18 settembre 2000⁽¹⁾ che stabilisce, accanto alle regole per la raccolta e il trattamento dei veicoli a fine vita, anche gli obiettivi che gli Stati membri sono chiamati a raggiungere in termini di reimpiego e recupero dei rifiuti, prevedendo in particolare quanto segue:

- a) entro il 1° gennaio 2006 per tutti i veicoli fuori uso la percentuale di reimpiego e recupero deve essere almeno dell'85 % del peso medio per veicolo e anno; entro la stessa data la percentuale di reimpiego e riciclaggio deve essere almeno dell'80 %;
- b) entro il 1° gennaio 2015 le percentuali dovranno salire almeno al 95 % per quanto riguarda il reimpiego e recupero e almeno all'85 % per ciò che riguarda reimpiego e riciclaggio.

1.5 Va ricordato che la direttiva 2000/53/CE, nota nel gergo comunitario come «End of Life Vehicles (ELV) directive», è stata approvata dopo un ampio dibattito e ha fatto oggetto di critiche non tutte speciose, di cui vi è traccia anche nel parere a suo tempo formulato dal CESE⁽²⁾. Va peraltro riconosciuto che la suddetta direttiva ha impresso un'accelerazione importante, anche se non di facile applicazione, ad un processo virtuoso che, come ricordato sopra, era già stato avviato a livello degli Stati membri, spesso in accordo con le case automobilistiche e gli operatori del settore delle demolizioni.

2. La proposta della Commissione europea

2.1 La proposta che il CESE è ora chiamato ad esaminare e che, per rifarsi ancora al gergo comunitario, è già nota come «Triple R directive» è stata resa necessaria dalla direttiva «End of life» che, all'articolo 7, paragrafo 4, prevedeva già l'introduzione di disposizioni in materia di omologazioni per il riutilizzo, il riciclaggio e il recupero dei «veicoli a fine vita».

2.2 La proposta di direttiva in esame chiede che i veicoli di categoria M1 e N1 per essere omologati siano progettati in maniera adeguata a permettere il raggiungimento delle percentuali di riutilizzabilità, riciclabilità e recuperabilità stabilite nella direttiva «End of life».

2.3 Una volta approvata la «Triple R directive», le disposizioni ivi contenute entreranno a far parte del sistema di omologazione comunitario modificando la direttiva 70/156/CEE⁽³⁾ che rappresenta la base del sistema stesso.

2.4 L'omologazione comunitaria di un tipo di veicolo viene infatti rilasciata dopo che l'autorità di omologazione ha accertato che esso soddisfa i requisiti di tutte le diverse direttive elencate nell'allegato alla direttiva 70/156/CEE. Una volta approvata, la «Triple R directive» entrerà in tale elenco e nessuna omologazione potrà essere rilasciata ad un tipo di veicolo che non sia conforme anche alle sue disposizioni.

⁽¹⁾ GU L 269 del 21.10.2000.

⁽²⁾ GU C 129 del 27.4.1998.

⁽³⁾ GU L 42 del 23.2.1970.

2.5 La proposta stabilisce l'iter che il costruttore deve seguire per vedersi omologato il tipo di veicolo dall'autorità competente. L'intero iter è teso ad ottenere la dimostrazione che il veicolo è stato progettato e costruito nel rispetto delle soglie di riciclabilità e recuperabilità previste dalla proposta.

2.6 Per raggiungere questo scopo il costruttore dovrà, attraverso una valutazione preliminare, calcolare i coefficienti di riciclabilità su appositi fogli di calcolo che saranno convalidati dall'autorità di omologazione. Allo stesso tempo il costruttore dovrà segnalare all'autorità competente la strategia che suggerisce per il riutilizzo e riciclo del tipo di veicolo di cui chiede l'omologazione, attraverso la redazione di un manuale di montaggio già previsto dalla direttiva «End of life vehicles».

2.7 Considerata la complessità del prodotto auto, che può inglobare oltre 10 000 componenti, non è ipotizzabile controllare tutti i calcoli in dettaglio e per tutti i veicoli. Per questa ragione e solo ai fini dell'omologazione, si prevede di effettuare controlli in profondità solo su uno o pochi veicoli definiti «di riferimento», scelti tra le versioni di un tipo che siano più avanzate in termini di riuso, riciclabilità e recuperabilità.

2.8 Sono inoltre stabiliti divieti al riuso di componenti che potrebbero rivelarsi rischiosi per la sicurezza e/o per l'ambiente. Tali componenti, elencati in una apposita lista, non potranno essere riutilizzati nella costruzione di nuovi veicoli.

2.9 Sono infine previste esenzioni dall'applicazione della proposta per i veicoli ad uso speciale (ambulanze, camper, ecc.), per i veicoli prodotti in piccola serie (max. 500 esemplari annui per Stato membro) e per gli autocarri leggeri costruiti in più fasi, quando cioè in sede di progettazione il costruttore non può sapere quale tipo di carrozzeria sarà aggiunta al telaio.

3. Osservazioni generali

3.1 Va ancora una volta riconosciuto alla Commissione l'impegno profuso nel sostenere un processo di miglioramento continuo nella gestione di questi rifiuti, secondo una linea che non si può non condividere giacché mira a ridurre per quanto possibile lo smaltimento finale dei rifiuti, trasformando un problema in un vantaggio ambientale e potenzialmente anche economico, attraverso i processi di riuso, riciclaggio e recupero.

3.2 Occorre anche riconoscere il ruolo decisivo svolto dall'industria automobilistica che ha reso possibile il raggiungimento degli obiettivi previsti, avendo già da anni investito in studi e ricerche orientati alla progettazione di veicoli che privilegiano le possibilità di riciclaggio pur senza rinunciare ad altre priorità che potevano risultarne penalizzate.

3.3 La combinazione «virtuosa» tra spinta della Commissione, impegno dei costruttori e legislazione di molti governi ha fatto sì che già oggi si sia molto vicini a quanto richiesto dalla direttiva «End of life». A conferma di ciò, si segnala il rapporto recentemente pubblicato dall'ACEA che riporta lo stato di implementazione di questa ultima direttiva nei 15 Stati membri più la Norvegia.

4. Osservazioni particolari

4.1 La scelta della Commissione di dar corso all'attuazione di quanto richiesto all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva «End of life» attraverso la redazione di una direttiva ad hoc, cioè quella in esame, invece che attraverso altre strade, che pure erano percorribili, è tecnicamente corretta e non viene certo messa in discussione in questa sede.

4.2 A livello delle modalità proposte, tuttavia, tale scelta presenta alcuni aspetti problematici sia per i costruttori di auto, in termini di maggiori costi, sia per i servizi tecnici e le autorità di omologazione, che rischiano di non poter far fronte all'enorme quantità di dati da controllare elencati nell'allegato II della proposta, alcuni dei quali neppure pertinenti allo scopo (ad esempio: numero e disposizione dei cilindri, cilindrata, ecc.).

4.3 Per limitare tali problemi appaiono necessari alcuni emendamenti che a giudizio del CESE renderebbero il processo più efficace e più efficiente, senza peraltro snaturare o sminuire lo spirito e le finalità della proposta. In particolare bisognerebbe rivedere gli articoli seguenti:

Articolo 4, punto 5: il veicolo di riferimento sul quale condurre le prove omologative è definito come la versione del veicolo che, secondo le autorità di omologazione, presenta le maggiori problematiche di riuso, riciclaggio e recupero. Se si considerano tutti gli allestimenti che generalmente sono presenti nello stesso tipo di veicolo, l'individuazione del veicolo di riferimento non è sempre agevole. Per evitare incomprensioni tra le parti e perdite di tempo prezioso, sarebbe auspicabile indicare in modo esplicito che tale veicolo di riferimento sarà scelto di comune accordo tra il costruttore e l'autorità che rilascia l'omologazione come quello più problematico in termini di riuso, riciclaggio e recupero.

Articolo 5, paragrafo 3: nella relazione che introduce la proposta di direttiva si prevede al punto 6.2.2 un controllo fisico dei prototipi del veicolo da omologare per verificare le dichiarazioni del costruttore e dei suoi fornitori in merito alla marcatura, natura dei materiali, masse di componenti ecc. All'articolo 5, paragrafo 3, si prevede poi in particolare il controllo fisico della marcatura dei componenti in polimeri ed elastomeri. Nella realtà, però, la visita omologativa viene eseguita su prototipi i cui materiali essendo «pre-serie» non sono marcati. L'applicazione letterale della norma comporterebbe la costruzione di prototipi specifici solo per l'esecuzione delle ispezioni, con costi che andrebbero ad aggiungersi a quelli già elevati necessari per rispettare le altre disposizioni della direttiva proposta. Una soluzione non costosa sarebbe quella di *modificare l'articolo 5, paragrafo 3, prevedendo che l'autorità verifichi che il costruttore abbia previsto, assumendone la responsabilità, che nella produzione di serie i componenti in polimeri ed elastomeri siano marcati secondo le richieste. I controlli fisici potranno sempre esser effettuati prima dell'ingresso dei veicoli sul mercato, utilizzando quelli costruiti durante il processo di omologazione e usati per i vari test (freni, rumore, sicurezza ecc.) o, ancora meglio, sui veicoli utilizzati per i controlli di conformità di produzione.*

Articolo 10, paragrafo 3: in questo articolo si prescrive che i provvedimenti prescritti saranno applicati a partire da 36 mesi dall'entrata in vigore della direttiva, sia per i veicoli di nuova omologazione (nuovi tipi), sia per quelli di nuova immatricolazione (tutta la produzione). Questa tempistica appare in netto contrasto con quanto normalmente stabilito in prescrizioni analoghe. Per i veicoli di nuova immatricolazione, infatti, gli impegni previsti sono generalmente posticipati di due o tre anni rispetto a quelli previsti per i veicoli di nuova omologazione. Ciò per consentire ai costruttori di adeguare alle nuove prescrizioni i veicoli che sono già in produzione. Una data unica di applicazione creerebbe molte difficoltà per i costruttori sia in termini di adeguamento del prodotto, sia in termini di tempo e disponibilità per l'omologazione di tutti i modelli di autoveicoli. Senza dimenticare che al processo di omologazione partecipano oltre al costruttore anche i servizi tecnici e l'autorità di omologazione, e questi ultimi potrebbero anch'essi trovarsi in difficoltà nell'affrontare un alto numero di tipi di veicolo da omologare in breve tempo. In relazione a quanto sopra, e senza per questo sposare la posizione di coloro che chiedono che i veicoli già in produzione vengano esentati dalla direttiva in questione, il CESE ritiene opportuno che l'articolo 10, paragrafo 3, venga emendato prevedendo per i veicoli di nuova immatricolazione l'applicazione delle nuove regole dopo un periodo più lungo (48 o 60 mesi) anziché dopo i 36 previsti dalla proposta.

Allegato I, punto 9: in questo punto si prescrive che per controllare i materiali e le masse dei componenti il costruttore metta a disposizione dell'autorità di omologazione veicoli rappresentativi, per ogni tipo di carrozzeria e di componenti destinati a tali veicoli. Anche questa richiesta crea oneri notevoli sia per i costruttori sia per l'autorità di omologazione, senza peraltro apparire indispensabile ai fini di una corretta realizzazione del processo omologativo. Sembra ad esempio inutile testare tutti i tipi di carrozzeria (tre porte, cinque porte, familiare, ecc.) quando anche in questo caso sarebbe più semplice prendere in considerazione per l'omologazione la versione di veicolo che presenta maggiori problematiche in termini di riciclabilità.

5. Sintesi e conclusioni

5.1 Il CESE conferma il suo pieno apprezzamento per il lavoro che la Commissione europea ha svolto in questi anni, lavoro teso a garantire una gestione corretta e intelligente dei rifiuti che derivano dalla demolizione degli autoveicoli.

5.2 In particolare, la direttiva 2000/53/CE (End of life vehicles) ha finalmente armonizzato a livello europeo le regole che gli Stati membri avevano già iniziato a stabilire per quanto riguarda la raccolta e il trattamento dei veicoli a fine vita. La stessa direttiva ha inoltre indicato gli obiettivi minimi di reimpiogo e recupero dei rifiuti e le relative tempistiche.

5.3 Con l'occasione il CESE raccomanda agli Stati membri di mantenere alti l'attenzione e il controllo anche sulla corretta gestione delle parti e ricambi dismessi dei veicoli ancora in esercizio (batterie, pneumatici, ecc.), anch'essi potenziale fonte di inquinamento ambientale.

5.4 Per quanto riguarda la proposta in esame, il CESE ne condivide pienamente la logica, in quanto essa stabilisce che gli autoveicoli, per ottenere l'omologazione comunitaria, siano progettati in modo da poter raggiungere le percentuali di reimpiogo e recupero già previste dalla direttiva End of life.

5.5 Le perplessità del CESE si riferiscono piuttosto allo strumento prescelto, vale a dire l'adozione di una nuova direttiva, quando lo stesso risultato poteva essere raggiunto più semplicemente e rapidamente in altro modo. Sarebbe bastato infatti inserire nell'allegato X della direttiva 70/156/CEE, già indicata come la base del sistema di omologazione, un «assessment of manufacturers' capability» in analogia a quanto previsto per stabilire la capacità del costruttore a produrre veicoli uguali a quelli omologati.

5.6 Peraltro, come ricordato sopra, la scelta della Commissione di procedere attraverso una direttiva è tecnicamente corretta e non può a questo punto essere rimessa in discussione, anche se non va nella direzione di semplificazione della regolamentazione europea sempre più spesso e da più parti invocata.

5.7 Per questi motivi il CESE si augura che la Commissione europea vorrà prendere in considerazione le modifiche suggerite alla sua proposta di direttiva. Tali modifiche, che non alterano lo spirito e lo scopo della proposta stessa, hanno però il vantaggio di rendere tutto il processo meno complesso ed oneroso per i costruttori, per i servizi tecnici e le autorità di omologazione e *last but not least* per i consumatori sui quali finisce per ricadere ogni maggiorazione di tempi o costi derivante da una regolamentazione più complessa del necessario.

Bruxelles, 15 settembre 2004.

Il Presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Roger BRIESCH