

Parere del Comitato economico e sociale europeo in merito alla Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio — Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo — Posizione della Commissione sulla relazione finale del gruppo ad alto livello CARS 21 — Un contributo alla strategia dell'UE per la crescita e l'occupazione

COM(2007) 22 def.

(2008/C 10/04)

La Commissione europea, in data 7 febbraio 2007, ha deciso, conformemente al disposto dell'articolo 262 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 18 luglio 2007, sulla base del progetto predisposto dal relatore DAVOUST.

Il Comitato economico e sociale europeo, in data 26 settembre 2007, nel corso della 438^a sessione plenaria, ha adottato il seguente parere con 144 voti favorevoli e 2 astensioni.

1. Sintesi e raccomandazioni principali

1.1. Il Comitato economico e sociale europeo (CESE) è lieto che, «nello spirito di una migliore regolamentazione», la Commissione europea intenda «promuovere un'interazione coerente tra diversi ambiti politici, assicurare la prevedibilità e perseguire la tutela dell'interesse pubblico (ad esempio ambiente e sicurezza), tentando nel contempo di razionalizzare la regolamentazione che si applica a questo settore industriale». Plausibile quindi all'intento da essa manifestato di mettere a punto una strategia globale e di integrarvi le varie dimensioni legate allo sviluppo del settore e della sua competitività, come pure di associarvi le diverse parti interessate.

1.2. Più in generale, la strategia globale rappresentata dall'iniziativa CARS 21 risponde a una volontà di coordinamento dei responsabili delle politiche pubbliche non solo fra di loro ma anche con le diverse parti interessate del comparto, il che, a giudizio del Comitato, merita il massimo sostegno. La comunicazione della Commissione, che fa il punto sul quadro normativo esistente e definisce le misure da prendere in futuro al riguardo, illustra l'importanza e al tempo stesso le difficoltà insite in questa strategia.

1.3. Il principale vantaggio di questo approccio sta nel chiarire a tutte le parti interessate gli orientamenti delle politiche europee nel settore automobilistico. Ne deriva, per ognuno dei principali ambiti, una maggiore prevedibilità delle politiche dell'UE e una razionalizzazione delle norme applicabili al settore.

1.4. In questa prospettiva, lo snellimento delle procedure amministrative grazie al quale 38 direttive CE potranno essere sostituite da corrispondenti regolamenti UN/ECE può essere visto come un risultato diretto di tale strategia. Del pari, il lavoro compiuto sui capitoli «Ambiente» e «Sicurezza stradale» permette di mostrare la praticabilità di una strategia integrata e rende il quadro normativo più legittimo per tutte le parti interessate e più prevedibile per l'industria. Tale strategia viene così a creare un consenso su cui ognuno può basare la propria azione.

1.5. È tuttavia necessario sottolineare le difficoltà legate all'attuazione di tale strategia, che sono di tre tipi:

- i) la ricerca del consenso tende a far ritardare le decisioni da prendere;
- ii) il contenuto dell'analisi e delle raccomandazioni dipende in gran parte da quali soggetti interessati vi sono coinvolti;
- iii) la scelta di un approccio integrato può portare a un'analisi dei problemi in cui le responsabilità risultano attenuate.

1.6. L'elenco delle 39 misure o impegni previsti nella comunicazione della Commissione è molto lungo e ciascun elemento, preso singolarmente, appare giustificabile. Più complicata sarà probabilmente l'integrazione di tutti e 39 i punti, la quale pone una serie di problemi a tutt'oggi irrisolti sul piano della compatibilità reciproca e del calendario. Ad esempio, per quanto le questioni ambientali e di sicurezza siano affrontate sullo sfondo di un approccio integrato, in sé esse non vengono esaminate in maniera integrata. Ciò sarebbe magari stato possibile se, come ha fatto il gruppo ad alto livello nella sua relazione, si fosse posto il problema della fissazione del prezzo per i prodotti conformi a tutti i requisiti previsti, ma questo avrebbe forse anche finito per evidenziare la necessità di compiere delle scelte. Il gruppo ad alto livello aveva inoltre tenuto a corrodere le proprie conclusioni di una «tabella di marcia» per tutti i responsabili delle politiche pubbliche. Quest'ultimo documento rappresentava la strategia integrata che la Commissione avrebbe voluto veder promossa da CARS 21. Il CESE deplora quindi che per parte sua la Commissione non abbia proposto una tale tabella, nemmeno modificata.

1.7. Nel complesso, il gruppo ad alto livello ha basato gran parte della sua analisi sul punto di vista dei costruttori di automobili, per cui nella trattazione dei problemi del settore dominano per lo più questioni inerenti ai prodotti e alle tecnologie. Il Comitato sottolinea che la stessa analisi avrebbe portato a risultati diversi se si fosse prestata maggiore attenzione agli interessi degli utilizzatori. È quindi necessario che in avvenire l'elenco delle parti interessate possa essere modificato per tenere conto delle continue, e ripetute, valutazioni.

1.8. Il rischio di un approccio integrato o globale è che ognuna delle parti interessate cerchi di addossare ad altri l'onere dell'adeguamento. Ad esempio, in materia di sicurezza stradale o di ambiente, gli attori dell'industria potrebbero ritenere che i loro sforzi, specie sul fronte tecnologico, siano in parte vanificati dai comportamenti dei responsabili delle infrastrutture o dei consumatori.

1.9. Tutti questi elementi permettono di affermare che i problemi legati alle politiche pubbliche del settore automobilistico e alle varie opzioni disponibili non possono essere affrontati in maniera esaustiva dalla comunicazione della Commissione. Il Comitato appoggia la strategia adottata nel senso che il dibattito pubblico sulle politiche riguardanti il settore automobilistico va mantenuto vivo e aperto a tutte le parti sociali e, più in generale, a tutte le parti interessate, e che tale dibattito deve chiarire le scelte da compiere nei diversi momenti. Si tratta di un approccio preferibile a quello di stilare una volta per tutte un elenco dei possibili orientamenti, lasciando che siano gli esperti e gli attori dell'industria a decidere quali adottare.

1.10. La Commissione conclude la comunicazione affermando che esiste «un'opportunità senza pari per sviluppare una cultura specifica di *policy-making* per quanto concerne la politica industriale. La Commissione ritiene che principi come la qualità della legislazione, la semplificazione, la valutazione dell'impatto, le consultazioni degli interessati, i tempi di realizzazione e la scelta degli strumenti dovrebbero essere alla base dello sviluppo di proposte legislative».

Il Comitato si allinea a questa impostazione e con il presente parere si augura di poter aiutare la Commissione a realizzarla pienamente.

In questa prospettiva, raccomanda quanto segue:

- concedere all'industria il tempo di mettere a punto le tecnologie necessarie per ottemperare a requisiti più rigorosi, senza che ciò finisca per determinare un forte rincaro dei prodotti e, in definitiva, rallentare la velocità di rinnovo dei parchi veicoli,
- non limitare la trattazione delle tematiche ambientali al solo problema del CO₂ e non mostrare interesse solo per le soluzioni tecnologiche, bensì badare a sviluppare un approccio più olistico, attento al ruolo delle automobili e dei trasporti su strada nelle società europee,
- far sì che il forum «Ristrutturazione», nonché la revisione prevista per il 2009 e gli studi d'impatto su cui tale revisione dovrà basarsi, riflettano l'approccio integrato promosso nel quadro di CARS 21, e che si badi a conferire a questo approccio maggiore legittimità sia nella fase a monte (nella selezione delle parti interessate) che in quella a valle (integrando le raccomandazioni provenienti dai gruppi di lavoro),
- associare in maniera più diretta e tempestiva il CESE che, per natura e composizione, è quanto mai adatto a favorire questa forma di coinvolgimento delle diverse componenti delle società europee nelle politiche che la Commissione attua al loro servizio.

2. La proposta della Commissione

2.1. La strategia della Commissione: originalità e carattere esemplare di CARS 21

2.1.1. Nel quadro degli sforzi volti a migliorare la qualità dell'attività legislativa e ad affrontare le sfide di una concorrenza sempre più globale, nel 2004 la Commissione ha invitato il gruppo ad alto livello CARS 21, che raggruppa le principali parti interessate (Stati membri, industria, ONG e membri del Parlamento europeo), oltre ai tre membri della Commissione più direttamente coinvolti in tale dossier (Imprese e industria, Ambiente, Trasporti), a formulare raccomandazioni sulle politiche future.

2.1.2. Più precisamente, il mandato del gruppo ad alto livello costituito all'epoca era: formulare raccomandazioni per le politiche pubbliche e per il quadro regolamentare relativo al settore automobilistico europeo nel breve, medio e lungo termine, al fine di migliorarne la competitività globale e preservarvi l'occupazione, garantendo al tempo stesso ulteriori progressi nelle prestazioni dei veicoli sul piano della sicurezza e della protezione ambientale e prezzi sufficientemente accessibili per le famiglie.

2.1.3. In questo modo la Commissione intendeva fare del settore automobilistico un esempio di approccio innovativo all'interno dei suoi interventi di politica industriale, che essa inquadrava in maniera esplicita nell'agenda di Lisbona. Per assicurare uno sviluppo sostenibile ed economicamente accettabile delle attività produttive che al tempo stesso sia socialmente responsabile e rispettoso dell'ambiente, la Commissione auspica che i propri interventi siano preceduti da un ampio processo di concertazione tra le parti interessate, processo che consenta al tempo stesso di fare il punto sulla situazione presente e futura e di delineare un largo consenso su quanto resta da fare. Nella fattispecie le parti rappresentate nel gruppo ad alto livello erano i costruttori di automobili, i produttori di petrolio, i fornitori di apparecchiature, i distributori e i riparatori di automobili, gli utilizzatori di automobili, le autorità dei vari Stati membri e le tre principali DG interessate (Ambiente, Energia e trasporti e Imprese e industria). È stata in particolare la DG Imprese e industria a coordinare il lavoro, durato tutto il 2005: nell'aprile 2005 si è svolta un'audizione pubblica, mentre nel dicembre 2005 è stata adottata la relazione del gruppo di lavoro e nel 2006 se ne sono sottoposte le conclusioni a un'ampia consultazione pubblica. La comunicazione della Commissione si fonda sia sulla relazione CARS 21 sia sui 34 contributi ricevuti nel 2006.

2.1.4. La relazione del gruppo CARS 21 si ricollega allo sforzo quanto mai lodevole della Commissione di evitare il proliferare di iniziative normative non coordinate e quindi non sempre compatibili fra loro.

2.1.5. A tale scopo, come la relazione afferma ripetutamente, il gruppo di lavoro caldeggia un'impostazione che definisce «olistica», che cioè accerti in quale modo le varie dimensioni interagiscono fra di loro e ne tenga conto. I membri del gruppo ad alto livello intendono in tal modo rendere la regolamentazione più comprensibile e prevedibile, ed evitare nel contempo che le diverse DG della Commissione adottino misure di cui non si sia né ponderata l'incidenza né accertata la compatibilità reciproca.

2.1.6. Nella sua relazione finale il gruppo di lavoro ha delineato un elenco di 18 raccomandazioni articolate intorno a sette capitoli: miglioramento del quadro normativo, ambiente, sicurezza stradale, commercio, ricerca e sviluppo, tassazione e incentivi fiscali, proprietà intellettuale. Da ultimo ha proposto una tabella di marcia ai responsabili delle politiche pubbliche e delle normative che dispiegheranno i loro effetti sul settore automobilistico per i prossimi dieci anni. In pieno accordo con i compiti che la Commissione aveva assegnato al gruppo, la tabella di marcia così definita era intesa a conferire alle politiche europee del settore automobilistico la coerenza e la prevedibilità di cui gli investitori privati necessitano per garantire la competitività del settore. In particolare, la tabella assicurava tale prevedibilità delimitando il percorso regolamentare da seguire negli anni a venire.

2.1.7. La comunicazione in oggetto rappresenta la risposta della Commissione alla relazione del gruppo CARS 21. Essa riporta sia la valutazione delle raccomandazioni effettuata dalla Commissione sia le reazioni suscitate dalla relazione CARS 21 nel quadro della consultazione del 2006. In quanto tale, indica la direzione in cui la Commissione si ripropone di orientare la futura politica nel settore automobilistico. Le principali linee d'azione previste sono le seguenti:

- **Snellimento delle procedure amministrative:** la Commissione proporrà di sostituire 38 direttive CE con regolamenti UN/ECE ⁽¹⁾ per le rispettive materie, ad esempio: i pneumatici, i vetri di sicurezza, i proiettori fendinebbia e le cinture di sicurezza. Il settore potrà così far riferimento a un testo unico valido in tutto il mondo. Verranno inoltre introdotte prove virtuali e procedure di autocontrollo in 25 direttive comunitarie e regolamenti UN/ECE al fine di ridurre i costi che l'industria sostiene per conformarsi alla normativa e rendere le procedure meno onerose sul piano dei tempi e dei costi.
- **Riduzione delle emissioni di CO₂:** la strategia della Commissione si fonda su un approccio integrato che punta a ottenere miglioramenti non solo nella tecnologia dei motori, ma anche in altri ambiti (tramite, ad esempio, la definizione di requisiti minimi di efficienza per gli impianti di condizionamento, la fissazione di limiti massimi di resistenza al rotolamento dei pneumatici e l'impiego di indicatori di cambio di marcia), come pure ad accrescere l'uso dei biocarburanti. Essa mette inoltre l'accento sugli sforzi supplementari intrapresi dagli Stati membri, ad esempio in materia di gestione del traffico e di miglioramento del comportamento degli automobilisti e delle infrastrutture, e propone un'ulteriore riduzione delle emissioni di CO₂.
- **Sicurezza stradale:** la Commissione ritiene che una strategia di sicurezza stradale efficace debba fondarsi su un insieme di miglioramenti nel campo della tecnologia dei veicoli, dell'infrastruttura stradale, dei comportamenti di guida e delle misure repressive. Si propone così un totale di 11 nuove misure, riguardanti ad esempio l'introduzione obbligatoria di un sistema di controllo elettronico della stabilità e di dispositivi che ricordano di allacciare le cinture di sicurezza, oltre che l'uso obbligatorio delle luci di circolazione diurne per i nuovi veicoli.

- **Politica commerciale:** la Commissione propone di esaminare la possibilità di ricorso ad accordi commerciali bilaterali (in particolare con i paesi asiatici) per migliorare l'accesso ai mercati e sottolinea la necessità di far rispettare i diritti di proprietà intellettuale su scala mondiale.
- **Ricerca e sviluppo:** tra le priorità assolute in questo campo si citano i combustibili ecologici rinnovabili e i veicoli puliti, come pure le strade e i veicoli intelligenti. Con circa 20 miliardi di euro (pari a circa il 5 % del fatturato del settore) investiti nella ricerca e nello sviluppo di nuovi prodotti, l'industria automobilistica è, in termini assoluti, il maggiore investitore industriale europeo in R&S.

3. Osservazioni del Comitato

Prima di ritornare sul metodo e sull'importanza, ma anche sui limiti di questo nuovo modo di affrontare la questione delle politiche nel settore automobilistico e delle politiche settoriali in genere, il presente parere si sofferma sui cinque grandi ambiti delineati e sulle proposte avanzate dalla Commissione per ciascuno di essi.

3.1. Mercato interno, semplificazione e internazionalizzazione del contesto normativo

3.1.1. Il Comitato sostiene la proposta di estendere la direttiva quadro concernente l'omologazione dei veicoli a motore a tutte le categorie di veicoli, e sottolinea in particolare l'importanza di tale disposizione per l'etichettatura dei pezzi di ricambio.

3.1.2. Il Comitato appoggia l'intento della Commissione di semplificare e internazionalizzare il contesto regolamentare, ma auspica al tempo stesso che questa volontà di armonizzazione non diventi una priorità assoluta, tale da prevalere su ogni altra considerazione.

3.1.3. In tale contesto, e pur condividendo il giudizio della Commissione secondo cui in linea di principio vanno privilegiati gli impegni multilaterali, concorda pienamente con la Commissione quando afferma di essere «consapevole della necessità di conservare la possibilità per l'UE di legiferare indipendentemente dal sistema UN/ECE laddove ciò sia necessario per raggiungere gli obiettivi dell'UE in termini di salute, ambiente o di altri obiettivi politici». Dato che queste disposizioni possono assumere un carattere nevralgico per quanto riguarda gli scambi internazionali e l'accesso ai mercati, è in effetti opportuno mantenere tale riserva in modo che l'industria europea possa reagire a disposizioni potenzialmente deleterie per la sua competitività che vengano adottate in altre regioni del mondo.

3.2. Trasporti stradali sostenibili sul piano ambientale

3.2.1. Il Comitato si congratula con la Commissione per la qualità delle misure già adottate e di quelle previste per rendere i trasporti stradali sostenibili in un'ottica ambientale. Nella scia dell'impegno della Commissione ad «analizzare attentamente gli impatti che le future attività di regolamentazione potranno avere sull'occupazione e sulla sicurezza», esso fa presente alla stessa Commissione la necessità di concedere all'industria il tempo di

(1) Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

mettere a punto le tecnologie necessarie per ottemperare a questi requisiti più rigorosi, senza che ciò finisca per provocare un forte rincaro dei prodotti e, in ultima analisi, per rallentare la velocità di rinnovo dei parchi veicoli. Questo punto, la cui importanza era già stata sottolineata nella relazione CARS 21, sembra essere affrontato in modo più marginale nella comunicazione della Commissione.

3.2.2. Sempre a questo proposito, il Comitato prende atto con interesse che per l'avvenire la Commissione intende essere più attenta alle emissioni effettivamente prodotte dai veicoli (punto 8), ma deplora che essa non consideri le implicazioni di tale approccio in relazione al controllo, alla manutenzione e alla riparabilità dei veicoli.

3.2.3. Il Comitato sottolinea che la strategia integrata sostenuta dalla Commissione finisce per focalizzare il discorso sulle emissioni inquinanti e in particolare sulle emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi che saranno venduti in Europa nei prossimi anni. In effetti la Commissione mostra interesse solo per le soluzioni tecnologiche (biocarburanti, idrogeno, veicoli e sistemi di trasporto intelligente) o economiche (possibile inclusione del settore del trasporto stradale nel sistema UE di scambio delle quote di emissione) che intende promuovere. Il Comitato deplora che la Commissione non approfondisca a sufficienza le potenzialità offerte da un approccio olistico più attento al ruolo delle automobili e dei trasporti su strada nelle società europee.

3.2.4. Il Comitato sottolinea che la relazione CARS 21 si preoccupava ad esempio in maniera esplicita del ritmo del rinnovo dei parchi veicoli, che considerava una variabile chiave, e insisteva anche sull'importanza della congestione del traffico. Il Comitato auspica che questi percorsi di promozione di un settore automobilistico più rispettoso dell'ambiente, al pari di altri, come l'incentivazione di forme alternative di accesso all'automobile, ottengano in futuro una considerazione pari a quella riservata alle soluzioni tecnologiche.

3.2.5. Il Comitato giudica importante stimolare l'offerta e la domanda di veicoli più puliti. È necessario quindi che la Commissione si adoperi per mettere a punto incentivi fiscali coordinati, tecnicamente neutrali e per quanto possibile armonizzati a favore di taluni tipi di veicoli e di carburanti, ad esempio in funzione del volume di emissioni di CO₂, il che contribuirebbe a ridurre la quantità di CO₂ emessa dai veicoli producendo riflessi diretti sui consumatori e sulla domanda.

3.3. Rafforzare la sicurezza sulle strade europee

3.3.1. Il Comitato conviene con la Commissione sul fatto che una strategia globale in materia di sicurezza stradale dovrebbe basarsi «sull'interazione tra miglioramenti in materia di tecnologia dei veicoli, infrastruttura stradale, comportamenti di guida e applicazione delle norme».

3.3.2. Tornano qui a riproporsi gli interrogativi già espressi in relazione alle tematiche ambientali. Ad esempio, un'espressione chiave della relazione CARS 21, «a costi ragionevoli per i

consumatori», permette di mostrare come a volte sia inevitabile prendere decisioni che vanno a scapito delle prestazioni dei veicoli sul piano ambientale e della sicurezza. Tuttavia, questa espressione non è stata inserita nella comunicazione in oggetto.

3.3.3. Ecco l'elenco delle proposte relative alla sicurezza stradale contenute nella comunicazione della Commissione ⁽²⁾:

- rendere obbligatoria l'inclusione di sistemi Isofix di ritenuta dei bambini per tutti i nuovi veicoli M1,
- rendere obbligatorio l'uso delle luci di circolazione diurne (sull'argomento è stata avviata una consultazione pubblica il 1° agosto 2006),
- rendere obbligatoria l'inclusione del controllo elettronico della stabilità anzitutto sui veicoli pesanti e successivamente sugli autoveicoli e sui veicoli commerciali leggeri, non appena sarà stato sviluppato un metodo di test,
- rendere obbligatori su tutti i nuovi veicoli i dispositivi che ricordano di allacciare la cintura di sicurezza,
- modificare i requisiti della fase II di omologazione di cui alla direttiva sulla protezione dei pedoni al fine di migliorare le disposizioni della direttiva 2003/102/CE ⁽³⁾.

3.3.4. Nell'intento di assicurare che i rincari dei prezzi dei veicoli nuovi determinati da tali proposte rimangano entro limiti ragionevoli, il Comitato raccomanda un'impostazione più chiaramente incentrata sui prezzi dei veicoli e sul loro impatto sulla velocità di rinnovo dei parchi e, di conseguenza, sulla sicurezza stradale. Esso fa presente il ritardo intervenuto nella seconda fase della proposta di direttiva sulla protezione dei pedoni, il che riduce il tempo necessario ai costruttori per poterla applicare e complica la programmazione delle necessarie misure. Il CESE sottolinea inoltre che occorre precisare sollecitamente sia il calendario di applicazione della direttiva sia le prescrizioni specifiche che i costruttori dovranno soddisfare. Inoltre, esorta la Commissione a tener presente la necessità che, ai fini della sicurezza stradale, gli utilizzatori assicurino la manutenzione dei veicoli in circolazione anche quando sono ormai vecchi. Il Comitato raccomanda di valutare e classificare ciascuna delle misure previste in funzione del rapporto costi/benefici di ognuna, cioè soppesandone i costi per gli utilizzatori alla luce del potenziale impatto sul numero degli incidenti e delle conseguenze in termini di mortalità o di gravi complicazioni per gli utenti della strada. Nella stessa ottica, il CESE esorta la Commissione a non tener conto solo delle tecnologie già introdotte, ma anche a integrare in maniera più esplicita tutti i mezzi suscettibili d'influire sui comportamenti degli utenti della strada (educazione, prevenzione, segnaletica, ecc.). Sottolinea altresì che in futuro bisognerà considerare con particolare attenzione le ricadute degli sviluppi demografici in proposito e il fatto che i conducenti anziani o molto anziani costituiranno una parte crescente degli utenti delle automobili e delle strade.

⁽²⁾ COM(2007) 22 def., pag. 15.

⁽³⁾ Direttiva 2003/102/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 novembre 2003, relativa alla protezione dei pedoni e degli altri utenti della strada vulnerabili prima e in caso di urto con un veicolo a motore e che modifica la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, GU L 321 del 6.12.2003, pag. 15. Parere CESE: GU C 234 del 30.9.2003, pag. 10.

3.3.5. Nella stessa prospettiva, e conformemente a quanto sostenuto dalla relazione CARS 21, il Comitato sottolinea l'importanza degli incentivi fiscali volti a incoraggiare la domanda di veicoli più sicuri. L'offerta e la domanda di veicoli più sicuri meritano infatti di essere stimolate.

3.4. Scambi commerciali e mercati esteri

Il Comitato condivide l'approccio adottato dalla Commissione sulle questioni relative al commercio internazionale e, in particolare, l'attenzione che essa rivolge agli accordi internazionali bilaterali, agli ostacoli non tariffari agli scambi e alla questione dei diritti di proprietà intellettuale, soprattutto in riferimento all'Asia. Al momento della scelta dei paesi con i quali si prevede di stipulare accordi di libero scambio occorrerebbe tener in maggior considerazione i parametri economici, e più in particolare le dimensioni del mercato potenziale e le prospettive che esso offre, la reciprocità della rimozione degli ostacoli agli scambi, ecc. Al di là degli aspetti riguardanti le attività a monte, il CESE richiama l'attenzione della Commissione sulla necessità di tener conto in maniera più esplicita della questione del mercato dei pezzi di ricambio, sia per armonizzare il trattamento a esso riservato dai vari paesi europei, sia per definire una strategia nei riguardi della Cina, dell'India o della Russia.

3.5. Ricerca e sviluppo

Il Comitato condivide pienamente il sostegno alla R&S e il giudizio della Commissione secondo cui i tre pilastri dello sviluppo sostenibile potranno essere tenuti insieme solo a condizione che gli sforzi di ricerca privati e pubblici vengano protratti e intensificati. Tuttavia, per i motivi indicati al punto 3.4, richiama l'attenzione sulla necessità di associare a questo sforzo la totalità del comparto automobilistico, comprese le attività a valle. Ad esempio, questioni come i costi dei progressi tecnologici, la riparabilità dei prodotti che beneficiano di tali progressi e le formazioni necessarie per un adeguamento dell'attività di riparazione e delle infrastrutture vanno sollevate per tempo, e la Commissione deve attivarsi affinché ciò avvenga. È opportuno che essa destini una quota congrua della dotazione del Settimo programma quadro ad altre azioni, che contemplino in particolare un approccio integrato della sicurezza stradale comprendente anche le infrastrutture, ad esempio i sistemi di comunicazione elettronica, ecc.

3.6. Tassazione e incentivi fiscali

Il Comitato sostiene l'appello della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio affinché adottino quanto prima la proposta di direttiva in materia, che incoraggia l'armonizzazione fiscale⁽⁴⁾. Appena il Parlamento avrà adottato questa proposta di direttiva, resterà da convincere il Consiglio dell'importanza di far convergere le disposizioni che attualmente provocano distorsioni tra i mercati dei veicoli e dei servizi automobilistici in seno all'Unione.

⁽⁴⁾ Proposta di direttiva del Consiglio in materia di tasse relative alle autovetture (COM(2005) 261 def.); parere CESE: GU C 195 del 18.8.2006, pag. 80.

3.7. Il mercato dei pezzi di ricambio

Il Comitato, pur deplorando che queste problematiche non abbiano formato oggetto di riflessioni più approfondite da parte della Commissione, difende il regolamento (CE) n. 1400/2002⁽⁵⁾ e l'intento della Commissione di assicurarne un'applicazione omogenea in tutta l'Unione. Approva inoltre l'intento della Commissione di sostenere le disposizioni volte ad assicurare il libero accesso alle informazioni tecniche. Al riguardo il Comitato sottolinea la grande importanza di seguire da vicino l'attuazione delle disposizioni conseguenti all'adozione del formato OASIS.

3.8. Il metodo CARS 21 e la sua applicazione da parte della Commissione

3.8.1. Il Comitato è lieto che, «**nello spirito di una migliore regolamentazione**», la Commissione europea intenda, in futuro, «promuovere un'interazione coerente tra diversi ambiti politici, assicurare la prevedibilità e perseguire la tutela dell'interesse pubblico (ad esempio ambiente e sicurezza), tentando nel contempo di razionalizzare la regolamentazione che si applica a questo settore industriale». Accoglie quindi con favore l'intento della Commissione di mettere a punto una strategia globale e di integrarvi le varie dimensioni legate allo sviluppo del settore e della sua competitività, come pure di associarvi le diverse parti interessate.

3.8.2. Per quanto concerne gli aspetti sociali e industriali esaminati nelle prime pagine della relazione, il Comitato condivide l'auspicio della Commissione di affrontarli congiuntamente, visto che l'occupazione è direttamente legata alla competitività dell'industria europea, da un lato, e dei diversi siti industriali, dall'altro. Aderisce quindi, nell'insieme, a quest'analisi della situazione dell'industria in Europa.

3.8.3. Il Comitato si compiace dell'affermazione della Commissione secondo cui «è probabile che l'assemblaggio di veicoli destinati al mercato europeo avvenga per l'essenziale in Europa», pur ritenendo, al pari della Commissione, che ciò non sia necessariamente sinonimo di stabilità dell'occupazione.

3.8.4. Il CESE esorta la Commissione a promuovere il dialogo tra le parti sociali affinché si possano anticipare e gestire le delocalizzazioni e il trasferimento di posti di lavoro nell'Unione e nei paesi terzi, così come sono descritti nella relazione CARS 21. Il Comitato sollecita inoltre la Commissione ad avviare una riflessione sulla sorte che gli sviluppi nel settore riservano ai fornitori di secondo livello o di livello inferiore, ponendoli, come sta avvenendo, in una posizione di particolare vulnerabilità.

3.8.5. Nello stesso ordine d'idee, il Comitato appoggia pienamente i dispositivi di aiuto previsti nella comunicazione e l'idea di indire un forum «Ristrutturazione» sull'industria automobilistica per «affrontare le sfide e meglio anticipare il cambiamento e adattarvisi». Esorta altresì la Commissione a cogliere l'opportunità affinché l'intero settore automobilistico e, in particolare, i soggetti a valle vengano contemplati in questi lavori e possano

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1400/2002 della Commissione, del 31 luglio 2002, relativo all'applicazione dell'articolo 81, paragrafo 3, del trattato a categorie di accordi verticali e pratiche concordate nel settore automobilistico, GU L 203 dell'1.8.2002, pag. 30.

beneficiare delle eventuali misure di sostegno. Tali iniziative rientrano in effetti in una logica di concertazione o di riflessione strategica congiunta necessarie a tutti i soggetti del comparto. Il CESE sottolinea la propria capacità a svolgere un ruolo di spicco in tali lavori e dibattiti, assicurando in particolare che tutte le parti sociali e, più in generale, le parti interessate vi siano chiaramente rappresentate.

3.8.6. Ad esempio, le esigenze in materia di formazione sono più avvertite ma spesso meno soddisfatte nelle PMI o nelle microimprese, per cui anche questi soggetti del comparto dovrebbero beneficiare dei fondi strutturali e di altri strumenti di sostegno alle ristrutturazioni.

3.8.7. La Commissione conclude la comunicazione considerando che esiste:

«un'opportunità senza pari per sviluppare una **cultura specifica di policy-making per quanto concerne la politica industriale**. La Commissione ritiene che principi come la qualità della legislazione, la semplificazione, la valutazione dell'impatto, le consultazioni degli interessati, i tempi di realizzazione e la scelta degli strumenti dovrebbero essere alla base dello sviluppo di proposte legislative.»

3.8.8. Il Comitato condivide questa impostazione e con il presente parere si augura di poter aiutare la Commissione a realizzarla pienamente. Ed è per questo che le fa presente il carattere talora parziale dell'approccio da essa adottato. Più in particolare, le analisi della relazione CARS 21 e le conclusioni

che ne trae la Commissione sembrano rivelare una scarsa presenza, nel dibattito, dei consumatori e dei soggetti a valle, anche se essi non sono stati del tutto dimenticati. Ne risulta una trattazione dell'automobile, in generale, e delle questioni ambientali e di sicurezza, in particolare, che al Comitato non sembra sufficientemente olistica, in quanto rimanda a una visione del settore troppo incentrata sui prodotti e sulle tecnologie e non abbastanza sui problemi dei parchi veicoli e sulle modalità di utilizzo delle automobili.

3.8.9. Il Comitato ritiene quindi che la revisione in programma nel 2009 dovrà tener conto del presente parere e integrare il punto di vista delle attività a valle del comparto e degli utilizzatori più di quanto non sia stato fatto sinora. Per questo bisognerà mantenere aperte «le consultazioni degli interessati» e organizzarle meglio, in modo che il sistema automobilistico considerato non sia solo quello dei costruttori e che le «valutazioni dell'impatto» possano essere reimpostate. Occorrerà migliorare la qualità degli studi d'impatto, che dovranno essere obiettivi e neutri e inquadrarsi in un'impostazione globale, basata su dati controllati. Non è infatti ragionevole che un servizio della Commissione incaricato di formulare un parere politico su una determinata problematica effettui anche, direttamente, l'analisi d'impatto sul medesimo tema. Il Comitato approva la proposta relativa alla creazione di un comitato responsabile delle analisi d'impatto e invita la Commissione a convocare quei soggetti interessati che vengono così spesso dimenticati dagli «architetti privati» del settore automobilistico che va ora regolato.

Bruxelles, 26 settembre 2007.

Il presidente
del Comitato economico e sociale europeo
Dimitris DIMITRIADIS
